



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

**Cambios ambientales en la zona costera de la isla de Providencia y Santa Catalina,
generados por la construcción de la vía circunvalar: perspectivas desde sus
pobladores**

Marcela Sjogreen Velasco

Universidad Nacional de Colombia – Sede Caribe

Maestría Estudios del Caribe

San Andrés Isla, Colombia

2020

**Cambios ambientales en la zona costera de la isla de Providencia y Santa Catalina,
generados por la construcción de la vía circunvalar: perspectivas desde sus
pobladores**

Marcela Sjogreen Velasco

Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Estudios del Caribe

Director (a):
Doctora JOHANNIE JAMES CRUZ

Universidad Nacional de Colombia – Sede Caribe
Maestría Estudios del Caribe
Sa Andrés islas, Colombia
2020

Dedicatoria

Los retos y obstáculos que se presentan en la vida solo se pueden superar con el apoyo de esas personas que Dios puso en nuestro camino y los llamé, familia. Gracias a mi mami y a mis hijos biológicos y a los que nacieron de los más profundo de mi sentimiento maternal y que abrieron sus corazones para permitirme el privilegio de ser parte de su mundo. Gracias

Agradecimientos

Como persona creyente no puedo iniciar sin agradecer en primer lugar a Dios, quien es la fuente de la que mana todo propósito en mi vida.

Agradezco también a mi familia por su constancia, su amor y por insistir en la presentación de este documento: Orfi, Naya, Naydo, Brai, Dani, Brad, Hildin, Big sist (Aleida), Heric.

Por supuesto, este logro no hubiera sido posible sin el acompañamiento de mi directora de tesis Johannie James, a quien le agradezco por no dejar que abandonara esta empresa.

Al pueblo raizal de la isla de Providencia y Santa Catalina, en especial a las personas de mayor edad de nuestra comunidad, gracias por sus aportes, por compartir su sabiduría y por permitirme un momento de su existencia.

Resumen

Cambios ambientales en la zona costera de la isla de Providencia y Santa Catalina, generados por la construcción de la vía circunvalar: perspectivas desde sus pobladores

Conocer un territorio es entender las circunstancias y contextos que impulsaron e impulsan la toma de decisiones individuales o colectivas al interior del mismo, los cuales dejan huellas en el espacio geográfico o en la memoria de sus habitantes y se constituyen en elementos que en alguna medida facilitan su apropiación. Entendiendo el territorio, como una construcción con relaciones e intereses que se entrelazan, cobran significado y se nutren de los recursos del entorno a los cuales es posible acceder según la oferta ecosistémica existente, además de la oferta social, económico, geográfico, técnico y político del momento. El presente documento brinda información sobre las circunstancias que determinan las variaciones ambientales -entendiendo ambiente, como la relación entre seres vivos y los componentes físicos, químicos y atmosféricos, que incluye al ser humano y su capacidad de transformación del entorno- en islas de poca extensión y alejadas de territorios continentales como consecuencia de fuertes intervenciones de infraestructura, como puede ser, la construcción de una vía circunvalar.

Como caso de estudio se tomó la isla de Providencia y Santa Catalina, documentando el periodo correspondiente a la década de los treinta hasta los setenta del siglo pasado, tiempo durante el cual se dieron los principales procesos de apertura y ampliación del camino de herradura para hacer el trazado de lo que es la actual carretera de circunvalación, la cual, tuvo impacto directo en la calidad de vida de sus habitantes. Para la recopilación de información se utilizaron documentos históricos consultados en el Archivo General de la Nación, los cuales fueron complementados con entrevistas

dirigidas a adultos mayores de la comunidad raizal de la isla de Providencia y Santa Catalina, quienes fueron testigos presenciales en algunos casos o depositarios de información transmitida por otros testigos presenciales, sobre la transformación de esos corredores formados por el paso continuo de personas y animales, por los cuales posteriormente se trazó la carretera circunvalar. Esta infraestructura fue generadora de cambios en las dinámicas socioculturales, económicas y ambientales de la isla.

Palabras clave: territorio, territorialidad, sustentabilidad, *raizal*, insularidad, ambiente.

Abstract

Environmental changes in the coastal area of the island of Providencia and Santa Catalina, generated by the construction of the ring road: perspectives from its inhabitants

To know a territory is to understand the circumstances and contexts that prompted and drive individual or collective decision-making within it, which leave traces in the geographical space or in the memory of its inhabitants and constitute elements that to some extent facilitate its appropriation. Understanding the territory as a construction with relationships and interests that intertwine, take on meaning and are nourished by the resources of the environment to which it is possible to access according to the existing ecosystem offer, in addition to the social, economic, geographical, technical and political offer of the moment. This document provides information on the circumstances that determine environmental variations - understanding environment, such as the relationship between living beings and physical, chemical and atmospheric components, which includes humans and their capacity to transform the environment - in small islands, that are far from continental territories as a consequence of strong infrastructure interventions, such as the construction of a ring road.

As a case study, the island of Providencia and Santa Catalina was taken, documenting the period corresponding to the 1930s to the 1970s, during which time the main processes of opening and widening of the bridle path took place to make the layout of what is the current ring road, which had a direct impact on the quality of life of its inhabitants. For the collection of information, historical documents consulted in the General Archive of the Nation were used, which was complemented with interviews directed to older adults of the Raizal community of the island of Providencia and Santa Catalina, who were eyewitnesses in some cases or depositaries of information

transmitted by other eyewitnesses, on the transformation of these corridors formed by the continuous passage of people and animals, through which the bypass road was subsequently drawn. This infrastructure was the generator of changes in the socio-cultural, economic and environmental dynamics of the island.

Keywords: territory, territoriality, sustainability, *raizal*, insularity, environment.

Contenido

Resumen.....	V
Abstract	VII
Contenido.....	IX
Lista de Tablas	XI
Lista de Figuras	XII
Lista de imágenes.....	XIII
Introducción.....	1
1. Aspectos generales del estudio.....	3
1.1 Planteamiento del problema de investigación.....	3
1.2 Justificación.....	7
1.3 Objetivos.....	9
1.3.1 Objetivo General.....	9
1.3.2 Objetivos específicos.....	9
1.4 Contextualización socioeconómica del sitio del estudio	10
1.4.1 Generalidades del territorio	10
1.4.2 Población	10
1.4.3 Vivienda	17
1.4.4 Aspectos socioeconómicos	18
2. Discusión contemporánea sobre la problemática ambiental.....	30
2.1 Algunos conceptos	30
2.1.1 Posturas frente al desarrollo “sostenible / sustentable”.....	32
2.1.2 Importancia del territorio y la territorialidad en comunidades étnicas.....	36
2.1.3 Territorio y Cultura	41
2.1.4 Carretera	43
2.2 Estado del arte.....	49
3. Enfoque y propuesta metodológica.....	53
3.1 Revisión documental y bibliográfica.....	54
3.2 Recopilación de información en campo	54
3.2.1 Observación y descripción	54
3.2.2 Entrevista a profundidad semiestructurada	55
3.3 Delimitación del área de estudio y ámbito temporal	58
4. Desarrollo vial en el Caribe Colombiano e insular.....	61
4.1 Progreso material del Caribe Colombiano: Antecedentes y contexto.....	61
4.2 El Archipiélago en el contexto del desarrollo vial del país	64
4.3 Rezago de Providencia en el contexto del Archipiélago	65
4.4 Los proyectos aplazados para el Archipiélago. El desarrollo de la infraestructura vial de Providencia en la segunda mitad del siglo XX.....	93
5. Relatos y vivencias locales sobre la construcción de la carretera circunvalar.....	99

5.1	Ruptura de la unidad de la propiedad	100
5.2	Cambio en el componente humano de la isla.....	105
5.3	Ampliación, pavimentación, trabajo con maquinaria. Década de los 50, 60 y 70..	105
5.4	Significado de la carretera para el raizal providenciano	109
5.5	Influencia de la carretera en los cambios culturales de la isla	117
5.6	Cambios ambientales	124
5.6.1	Afectación del aire	125
5.6.2	Afectaciones al sistema hídrico	129
5.6.3	Afectaciones al medio terrestre	133
5.6.4	Pérdida de conciencia ambiental (poca valoración por el cuidado de la Naturaleza... ..	137
5.7	Desestímulo y cambio de valoración de las prácticas de producción agropecuario de la isla.....	139
5.8	Turismo, una actividad determinante en los cambios económicos de la isla	142
5.9	Carretera circunvalar en la actualidad	143
6.	Estrategia para el manejo y conservación de los atributos naturales del área de influencia de la carretera circunvalar de la isla de Providencia	147
7.	Conclusiones.....	153
Anexo A.	.....	161
Anexo B.	.....	163
Anexo C.	.....	164
Anexo D.	.....	165
Bibliografía.	.....	168

Lista de tablas

Tabla 1. Porcentaje de población pertenencia etnia Raizal en el departamento (censo 2005)	13
Tabla 2. Indicadores poblacionales Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	14
Tabla 3. Porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas (2011)	19
Tabla 4. Cobertura de servicios públicos domiciliarios (% de viviendas)	20
Tabla 5. Ocupados según rama de Actividad 2013-2015.....	23
Tabla 6. Información de asociaciones y cooperativa de Providencia y Santa Catalina.....	28
Tabla 7. Listado de elementos o condiciones susceptibles de presentar cambio o alteraciones en el proceso de construcción de una carretera.....	46
Tabla 8. Personas de la comunidad de Providencia y Santa Catalina que fueron entrevistadas.....	56
Tabla 9. Cuadro de inversiones de la época 1938. AGN - Folio 676 – informe número 1 para el ministro de obras públicas	80

Lista de figuras

Figura 1: Crecimiento poblacional de Providencia y Santa Catalina islas entre 1793 - 2018	12
Figura 2: Población total del Municipio con pertenencia étnica raizal y no raizal.	13
Figura 3. Pirámide poblacional de Providencia y Santa Catalina.....	15
Figura 4a. Porcentaje de representación de la población por sectores en la isla de Providencia y Santa Catalina 2001.....	16
Figura 4b. Representación de la población por sectores en la isla de Providencia y Santa Catalina 2019	17
Figura 5. Tenencia de viviendas	18
Figura 6: Participación de comercio, reparación, restaurantes y hoteles dentro del PIB por departamentos 2018.....	22
Figura 7. Turistas llegados al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina 2000 - 2017	23
Figura 8. Ingreso de Turistas a la isla de Providencia 2010 – 2018.	24
Figura 9. Número de visitantes a Providencia por meses 2013	26

Lista de imágenes

Imagen 1: Mapa de vías de la isla de Providencia y Santa Catalina.	99
Imagen 2: Principales tramos de la carretera de herradura que fueron modificados por la circunvalar.....	104
Imagen 3a, 3b,3c y 3d. Viviendas construidas en lugares de fuerte pendiente resultantes del trazado de la carretera	114
Imagen 4. Ubicación de las canteras que operaron en la isla de Providencia que abastecieron de material para las obras.....	126
Imagen 5. Sitios con mayor afectación por emisión de partículas por explosiones.....	129
Imagen 6: Box culvert en Hoy's Hill, donde se aprecia el deterioro en la estructura de la carretera causado por erosión del suelo por escorrentías.....	131
Imagen 7. Áreas de asentamiento poblacional y construcción de viviendas.	135
Imagen 8a. muestra residuos en el borde costero.....	138
Imagen 8b. residuos en las inmediaciones de la capitanía de puerto.....	139
Imagen 9a. Mantenimiento vial, tramo Loggerhead Bluff (tomada en el 2016).....	144
Imagen 9b. Mantenimiento vial, tramo Smooth Water Bay (tomada en el 2016).....	145
Imagen 10: Mapa del estado de las vías, pavimentadas o sin pavimentar.	146

Introducción

Providencia y Santa Catalina, son dos de las islas más grandes que conforman el archipiélago colombiano de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ubicado en el mar Caribe occidental. Providencia es una isla pequeña, con un área de 19 km² y Santa Catalina de 1 km². Forman parte de la Reserva Mundial de la Biosfera Seaflower, declarada en 2000 por la UNESCO (CORALINA-INVEEMAR. 2012).

El grupo étnico que la habita, y que adoptó el nombre de “raizales” desde la constitución de 1991, conforma un componente humano resultante de su historia de poblamiento, en la que se dio un periodo de relativo aislamiento, dada su lejanía y las dificultades de acceso. Tiempo durante el cual, las islas no estuvieron bajo la influencia directa de Colombia continental. En este periodo se dio cierto grado de autonomía, llegando incluso a establecerse algunas relaciones comerciales con el Caribe Centroamericano e insular.

Tras la pérdida de Panamá y ante las continuas reclamaciones de Nicaragua sobre el área del Archipiélago, surge en el país un creciente interés por invertir en las islas; siendo la carretera circunvalar, una de las principales necesidades identificadas y priorizadas por parte del gobierno y la comunidad. Por otro lado, esta obra, se correspondía con las políticas estatales de conexión vial que en ese momento se adelantaba en el país, como se mostrará en este estudio.

Los insumos para la construcción de este documento están soportados principalmente en la recopilación de información histórica, obtenida del Archivo General de la Nación, de testimonios de adultos mayores y de visitas de campo realizadas a las zonas de influencia de la carretera circunvalar en la isla de Providencia. El documento brinda información sobre las posibles variaciones ambientales que se pueden dar en

pequeñas islas alejadas de territorios continentales, como consecuencia de fuertes intervenciones de infraestructura como la construcción de una vía circunvalar. El espacio temporal correspondiente al estudio comprende la década de los treinta hasta los setenta del siglo pasado, período durante el cual se dieron los principales procesos de apertura y ampliación del camino de herradura, para hacer el trazado de lo que es la actual carretera de circunvalación, la cual impactó de forma directa la calidad de vida de los habitantes de la isla.

Las implicaciones ambientales de esta infraestructura, así como la información sobre las modificaciones en los patrones de uso y acceso a los recursos ambientales fueron construidos, en buena parte, a partir de la perspectiva de sus habitantes; constituye parte de la sabiduría y vivencias de los mayores de la comunidad raizal de las islas, y por lo tanto, este aporte al conocimiento les pertenece, pues ellos, en una práctica que ya agoniza, aún se reúnen con sus hijos y nietos y cuentan sus realidades y sus fantasías y son ellos los que han ido instalando en el imaginario un sentido colectivo de pertenencia, una visión de mundo compartida, han sembrado las bases de la identidad cultural del pueblo raizal. Es por esto, que este documento constituye también un aporte a la memoria histórica y cultural de estas islas, ya que toma el conocimiento basado en la oralidad, la cual con el paso del tiempo sufre transformaciones o desaparece, para registrarla para el beneficio de generaciones futuras. Además, genera insumos para que esas generaciones tengan una mejor comprensión del territorio que habitan, aporta información que puede servir para la construcción de estrategias de manejo y conservación de los atributos ambientales base de las prácticas culturales. Contribuye también, con elementos que pueden guiar la ordenación de las actividades en la zona litoral, permitiendo tener un aprovechamiento ajustado a las necesidades y a las variaciones en la intensidad de la demanda a lo largo del tiempo.

Por último, se espera que la información aquí consignada, amplíe las posibilidades para la defensa del territorio étnico ancestral del pueblo raizal, contribuyendo al ejercicio de sus derechos territoriales y de aprovechamiento sostenible de los recursos disponibles en su entorno.

1. Aspectos generales del estudio

1.1 Planteamiento del problema de investigación

Las islas oceánicas de reducido tamaño, tanto en el Caribe como en otras áreas de la geografía global, históricamente han sido sujeto de aislamiento. Bien sea por su distancia con áreas continentales o por la limitada cantidad y variedad de recursos naturales susceptibles de ser aprovechados. Lo que en algún tiempo las hizo poco atractivas para los intereses económicos externos. Para el caso de la isla de Providencia esta situación no puede ser considerada del todo negativa, pues pudo favorecer la conformación de una pequeña comunidad con algunas formas particulares de relacionamiento con su entorno.

En la actualidad, se ha suscitado un creciente interés sobre muchas de estas pequeñas islas caribeñas por parte de nuevas industrias como el turismo y la recreación, siendo sometidas a un rápido crecimiento y desarrollo económico, principalmente por su diversidad cultural, terrestre y marina, así como por sus paisajes exóticos. No obstante, algunas de ellas estuvieron y aún están sometidas a severas intervenciones a lo largo de su historia, en ocasiones ligadas a modelos de producción coloniales como los sistemas de plantación, que tras su abandono, llevaría a la precariedad socioeconómica de los pueblos que ocuparon estos territorios en el periodo postcolonial; que tuvo como consecuencia el incremento de la presión sobre el ambiente debido a la explotación de los recursos naturales, lo cual se convirtió en la forma más expedita de solventar sus necesidades. Aun así, estas islas ofrecen, en muy poco espacio, riqueza natural y étnica, al igual que una relativa tranquilidad y seguridad que las han vuelto atractivas para el turismo. Lo anterior sumado al fenómeno de globalización económica, ha llevado al

aumento de presiones que favorecen el desarrollo de proyectos de inversión con fines recreativos y turísticos; confiriéndoles de esta manera una nueva relevancia en los mercados nacionales e internacionales.

Además de las cuestiones relacionadas con el aislamiento y la perifericidad¹ propias de muchas islas oceánicas, con poca extensión territorial, la condición de insularidad, remite también a otros dos asuntos de notable interés geográfico, que al decir de Mata (2006, p. 186) serían por una parte, la identidad de sus gentes y su cultura y por otra, la riqueza y fragilidad de sus componentes ecosistémicos, ambientales y naturales, que se plantean en las islas con especial intensidad y gravedad y, frecuentemente, con escasa capacidad de reequilibrio.

También afirma Mata (2006) que,

...cada isla como un ecosistema cerrado a una determinada escala, resultan tan valiosos como vulnerables; su limitada dotación en recursos naturales y humanos hacen de las islas espacios especialmente frágiles y poco aptos para acoger actividades con un elevado consumo de medios de producción y de territorio, sin riesgos de que se vean perturbados irreversiblemente los equilibrios socio-ecológicos y el patrimonio natural y cultural que albergan (p. 239)

¹ El término se usa para hacer alusión a las diferencias en aspectos sociales y económicos que se presentan por las dificultades de acceso dadas por la posición geográfica de un territorio, en oposición al "centro" como área de mayor desarrollo tecnológico, de acceso a bienes y servicios y por ende con mejores oportunidades socioeconómicas.

Copus A. (2011) expone que, "la perifericidad es un concepto variable y difícil delimitación conceptual, sin embargo, brinda un conjunto de elementos que pueden clasificarse en tres grupos principales: elementos causales (elevados costes de transporte o escasas economías de aglomeración), elementos contingentes (elevados costes de provisión de servicios, escasa capacidad de influencia sobre las decisiones políticas que afectan al territorio, bajas tasas de innovación o de iniciativa empresarial, niveles bajos de investigación y desarrollo) y elementos asociados (existencia de un poblamiento disperso, dependencia de actividades económicas primarias, deficientes infraestructura a escala local y regional). Los dos elementos causales se hallan fuertemente interrelacionados de manera que su presencia se refuerza mutuamente. Por lo tanto, la distancia tiene un fuerte impacto sobre la competitividad de un territorio de forma directa, a través de los factores de localización, pero también de forma indirecta dada la capacidad de las empresas de derivar beneficios, al menos hasta un umbral determinado, a través de la agrupación en el territorio" (p.32). Entonces el concepto de perifericidad puede ser entendido en dos dimensiones, una espacial y una no espacial, esta última, "resume el conjunto de procesos que, de manera creciente, componen o alteran la naturaleza, significado y grado de importancia de las dificultades asociadas a una localización territorial".(Copus A. p. 31).

Providencia y Santa Catalina, aunque con escasos 19 Km². (Invemar – Coralina 2012), no han sido ajenas a los procesos de aislamiento, así como los derivados de su posición de territorio periférico respecto a las principales ciudades colombianas; ni a los marcados incrementos poblacionales y de infraestructuras. Tampoco han sido ajenas a la creciente demanda de inversiones foráneas que apuntan a la ocupación de espacios relevantes para la comunidad –como las playas y bordes costeros, que facilitan el acceso al mar, además de ser áreas donde se llevan a cabo actividades de integración comunitaria que involucran una buena parte de la población-. Algunos de estos cambios han facilitado, por un lado, las condiciones de vida internas, mientras que, por otro, han impreso grandes transformaciones en el entorno, como es el caso de obras de infraestructura como la *vía circunvalar*².

La construcción de la vía circunvalar en la isla de Providencia, significó un aumento de presión sobre el área litoral, circunstancia que ha persistido ya que se han generado diversos intereses como: espacios para vivienda, segundas casas³, áreas de recreación, construcción de alojamientos turísticos, áreas de vertimientos líquidos y disposición de residuos sólidos, ubicación de muelles, espacios para construcciones estatales, entre otros; procesos que pueden llegar a influir en la forma como la población raizal entiende y maneja su entorno, así como, en la reducción de los espacios para su movilidad sobre el territorio y la disminución del aprovechamiento de su oferta ambiental.

Este tipo de infraestructuras, en islas que por su tamaño tienen recursos limitados, así como pocos espacios para su aprovechamiento, constituyen hitos que marcan cambios tanto en el uso, como en el acceso a los bienes y servicios que ofrece el entorno, los cuales en últimas vienen siendo uno de los insumos para el desarrollo de las expresiones culturales locales.

Uno de los factores generadores de cambio es la pérdida progresiva del área litoral en manos de foráneos, que ha traído progresivas restricciones de acceso y uso de

² Vía primaria que bordea casi toda la zona litoral de la isla, su construcción inicio alrededor de 1932 y finalizó su ampliación, mas no su pavimentación a mediados de 1970

³ Son viviendas cuyos propietarios las utilizan durante un periodo corto del año, especialmente para vacacionar. Por lo general pertenecen a personas extranjeras o nacionales cuyo lugar de domicilio se encuentra fuera de las islas.

ciertos espacios y recursos; lo que de modo general resulta contrario al manejo del espacio que culturalmente tenían los providencianos. Se han establecido barreras físicas como cercados que limitan la circulación; se ha restringido la cosecha de frutos que antes estaban disponibles para sus habitantes, se ha limitado el acceso a algunos sitios que brindaban servicios como recreación, pesca o recolección de leña entre otros. En cuanto a la fauna, la aparición de nuevas infraestructuras constituye barreras que alteran la conducta y movilidad de algunas especies. A pesar de estos cambios, posiblemente el fenómeno que más impacta a las comunidades asentadas en este tipo de islas es la desposesión territorial y por ende la pérdida gradual de los derechos de estos grupos étnicos sobre su territorio y el uso de sus recursos.

Sobre la zona litoral de Providencia se ha recolectado información ambiental y socioeconómica de forma detallada, los cuales han servido para la elaboración de instrumentos de planificación tales como el Esquema de Ordenamiento Territorial (2001) y planes ambientales o de manejo sostenible del turismo; estos se centran en inventarios o descripciones del estado actual, quedando una deuda en cuanto al esfuerzo por entender, qué significó el giro que produjo al interior de la comunidad la drástica modificación de su entorno, así como los procesos que de allí derivaron, tanto en lo atinente al surgimiento de nuevas actividades, como por los cambios en el uso del territorio y los atributos naturales de los cuales dispone. Este estudio tiene un enfoque innovador ya que otorga relevancia a los no escuchados, pone en primer plano a la comunidad de las islas, y su perspectiva sobre la construcción de la vía circunvalar, busca entender hasta qué punto una obra determinada cumple su función social. *La vía circunvalar*, como elemento de análisis, es una obra que impactó e interconectó todos los sectores de la isla, siguiendo en buena parte el perímetro costero, lo que conllevaría a unas dinámicas particulares. Buscaremos entonces responder a esta necesidad, a la cual nos acercaremos planteando la siguiente interrogante: ¿Qué significado tuvo la construcción de la vía circunvalar en la isla de Providencia y que modificaciones se dieron en el ambiente que pudieron haber influido en el territorio y en la forma de vida tradicional de esta comunidad insular?

1.2 Justificación

La condición de aislamiento de las islas oceánicas, como se ha señalado, está siendo cada vez más parte del imaginario, pues hoy, están expuestas al paso constante de visitantes provenientes de cualquier punto de la geografía terrestre. Esto implica que los isleños entran en contacto con mayor facilidad con otras culturas, que en muchas ocasiones influyen las prácticas locales.

Por lo común, los isleños experimentan un constante deseo de explorar lo externo. Lo “nuevo”, es recibido con expectativa. Lo que ha hecho de los raizales providencianos un pueblo receptivo a los cambios impuestos desde afuera, circunstancia que ha llevado a flexibilizar y relativizar la estructuración de la visión colectiva de su identidad, siendo particularmente frágil y vulnerable. Esta circunstancia puede tener explicación histórica en las constantes pugnas por la ocupación del territorio desde la época colonial y que se han continuado hasta las actuales intervenciones del gobierno colombiano, que han llevado al isleño al constante amoldamiento. Al respecto de la ocupación Wilson (1973) señaló que, la posición estratégica de las islas había sido notada y reportada antes de que los puritanos se asentaran, hace alusión a la anotación de Newton (1914) donde refiriéndose a Providencia diciendo: “Esta estaba en la gran ruta de las flotas españolas que venían de Cartagena, ...y todos los barcos que venían de aquellos lugares debían pasar por uno u otro lado de la isla dentro de las 20 leguas y podían fácilmente ser descubiertos desde allí”. Antes de la llegada de los puritanos en 1629-30 de la Compañía de aventureros de Westminster, la isla parece haber sido usada por piratas y contrabandistas holandeses en la primera parte del siglo XVII; sin embargo, en 1641 la ocupan los españoles desalojándola y posteriormente dejándola deshabitada; luego Jonn Humphry de Massachusetts asume como gobernador de la isla y durante los siguientes 30 años estaría cambiando de manos, una vez por el bucanero Edward Mansvelt y después en 1670, por Henry Morgan quien tomo preso a todo sus ocupantes; en 1688 en la exploración de dos buques españoles a la isla, no se encontraron habitantes; luego se tiene evidencia de repoblamiento en 1787 o 1788 con Francis Archbold, quien con permiso del gobierno Español en Cartagena se establece como agricultor; para 1790 la población reportada eran 10 personas de ambos sexos y 12 esclavos (Wilson (1973).

No obstante, en las dos últimas décadas ha habido procesos de creación y reafirmación de sus valores identitarios, gracias a la producción de conocimiento sobre poblaciones caribeñas resultantes de los procesos coloniales, lo que ha permitido dar un giro en el pensamiento, pasando de la búsqueda de valores en el “otro”, a promover procesos endógenos de valoración de las características que los definen como pertenecientes a una población particular, tanto por sus costumbres, su idiosincrasia, como por el resultado del entrecruzamiento étnico.

Al estar los isleños providencianos en pleno reconocimiento de los elementos que forman parte de su acervo identitario -de manera que les permita mantener su cohesión como grupo-, deben buscar trascender más allá del simple anhelo de ser una copia del “otro” para robustecer su proceso de autoreconocimiento y autovaloración siendo inclusivos con todas sus herencias culturales -Africanas, Asiáticas, *Abya yala* y Europeas- que a través de un largo proceso de *criollización* o de *una hibridez* cultural y étnica han decantado en lo que hoy se conoce como población *Raizal*. Dentro de este horizonte, un componente que no podemos abstraer del contexto que define las prácticas identitarias, pero que muchas veces se pasa por alto, es la *naturaleza y sus atributos*, los cuales son propios de cada territorio insular, y que, para el caso de Providencia, definen la forma de apropiación y uso del espacio. Lo ofrecido por el ambiente ha sido aprovechado por la población desde los mismos inicios del proceso de poblamiento. Es decir, desde antes del proceso colonial hasta los actuales modelos de asentamiento. Este relacionamiento con el entorno de alguna manera ha contribuido a definir y singularizar las prácticas tradicionales de los lugareños.

Providencia y Santa Catalina requieren entonces, seguir ampliando el conocimiento histórico y cultural del territorio dando importancia a los relatos y vivencias de sus habitantes, lo que permite documentar la historia reciente de la isla, contada principalmente por sus protagonistas; de forma que les permita entender los cambios ocurridos al interior de la misma, las características y la dirección que ha tomado su modelo de desarrollo ya que esto no se puede desligar de las comunidades que la habitan, más aún, si estas representan a un grupo étnico. Recabar esta información permitirá la construcción de estrategias de manejo y conservación de los atributos ambientales base de sus prácticas culturales. Además contribuirá con elementos para orientar la ordenación de las actividades en la zona litoral, permitiendo tener un

aprovechamiento ajustado a las necesidades y a las variaciones en la intensidad de la demanda a lo largo del tiempo. Este conocimiento también brinda nociones que pueden contribuir a garantizar los derechos de la población étnica raizal sobre el territorio y sus recursos. De igual manera, puede aportar al entendimiento de las afectaciones ambientales resultado de la construcción de infraestructuras en territorios insulares geográficamente frágiles y vulnerables, por último, al ser un territorio insular ubicado en el mar Caribe, también puede contribuir a la elaboración de análisis comparativos de las dinámicas de ocupación territorial y de uso y acceso a la oferta ambiental de pequeñas islas donde hay presencia de grupos étnicos.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar las variaciones ambientales que se pudieron dar en la isla de Providencia como consecuencia de la construcción de la vía circunvalar (1939 – 1970) y sus posibles efectos sobre el territorio y las prácticas tradicionales de la población isleña.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Determinar las variaciones ambientales de la construcción de la carretera circunvalar de la isla de Providencia a partir de la perspectiva de sus habitantes.
- Establecer, a partir de la perspectiva de los habitantes, las modificaciones en los patrones de uso y en la accesibilidad a la oferta ambiental del área de influencia de la carretera circunvalar, que pudieron inducir algún efecto en las prácticas tradicionales.
- Proponer estrategias de manejo y conservación de los atributos naturales del área de influencia de la carretera.

1.4 Contextualización socioeconómica del sitio de estudio

1.4.1 Generalidades del territorio

Providencia y Santa Catalina, son dos de las islas mayores que conforman el archipiélago colombiano de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ubicado en el mar Caribe occidental. Providencia a 13°19'23" - 13°23'50" de latitud norte y a 81°21'08" - 81°23'58" longitud oeste y Santa Catalina a 13°22'52" - 13°22'52" de latitud norte y 81°22'06" - 81°22'53" de longitud oeste. Providencia tiene un área de 19 km² y Santa Catalina de 1 km², forman parte de la Reserva Mundial de la Biosfera Seaflower, declarada en 2000 por la UNESCO (CORALINA-INVEMAR. 2012), así como del Área Marina Protegida declarada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial según la resolución 107 de 2005 (resolución 107 de 27 de enero de 2005).

Como parte integral de las islas se encuentra un conjunto de cayos que rodean las islas, entre las que encontramos: Three Brothers Cay, Crab Cay, Bottom House Cay, Basalt Cay y Palm Cay, éstas dos últimas ubicadas al nororiente de la isla de Santa Catalina (Alcaldía de Providencia Isla – PDI, 2001)

Al oriente de las islas se halla un complejo arrecife coralino de tipo oceánico, con una barrera arrecifal sumergida en el borde de dicha plataforma. El arrecife barrera que circunda a Providencia, tiene una longitud aproximada de 22 Km y está considerada como el segundo arrecife barrera en extensión del Caribe después de Belice, y como uno de los más ricos del mundo en Biodiversidad (Alcaldía de Providencia Isla. PDI 2001)

1.4.2 Población

Los habitantes ancestrales de Providencia y Santa Catalina son conocidos como raizales desde la constitución de 1991 y conforman un grupo étnico con características resultantes de procesos coloniales que pusieron en contacto diferentes grupos humanos y culturales procedentes de África, Europa, América y Asia, para derivar en unos

patrones particulares tanto de lenguaje como de idiosincrasia que los hace diferenciables de otros grupos poblacionales del país y del Caribe.

Según los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda del DANE 2018 Providencia y Santa Catalina tienen una población de 5.989 personas⁴, con una densidad que oscila alrededor de los 342 hab/km² siendo uno de los municipios de Colombia con alta densidad poblacional, aunque, muy inferior a la de la isla de San Andrés.

El comportamiento histórico del crecimiento poblacional de Providencia y Santa Catalina, como se evidencia en la *Figura 1* tuvo un incremento entre 1793 y 1835, seguido por un descenso, para luego continuar creciendo entre 1851 y 1938 alcanzando los 2267 habitantes; para 1951 la población había descendido a 1970 personas, para luego tener un crecimiento, que coincidiría con la declaratoria de Puerto Libre, modelo, que según Meisel (2011) “fue muy negativo en lo ecológico, social, cultural (los raizales o nativos se volvieron minoría en términos cuantitativos)⁵, de desarrollo urbano, y por su impacto sobre la dirigencia local. En primer término, llegaron a San Andrés miles de trabajadores poco calificados⁶ durante el auge descontrolado de la construcción, quienes se convirtieron en el elemento demográfico fundamental de la isla”. También coincidiría con los fuertes cambios que se darían en el paisaje por la construcción de infraestructuras de gran impacto en ambas islas, tales como el trazado de la vía circunvalar en Providencia y su posterior pavimentación que duraría hasta la década de 1980.

La población tendría otro periodo de crecimiento a partir de 1964 hasta 1995, tras el cual se tiene un leve descenso hasta el 2004, año a partir del cual, volvería a presentar un leve crecimiento anual. Se podría hablar de un periodo de relativa estabilización en el crecimiento de la población de las islas, que se demuestra incluso en las proyecciones del DANE. Sin embargo, vale la pena examinar detenidamente el fenómeno, pues se podría llegar a pensar en una población que no varía significativamente y por tanto no

⁴ Población censal ajustado por el DANE por cobertura y porcentaje de omisión municipal por área

⁵ Meisel hace referencia a la población raizal departamental

⁶ Este fenómeno no afectó significativamente a Providencia, aunque si se establecieron algunas personas en esta isla.

genera mayores presiones sobre los recursos ambientales. Al respecto, se debe tener en cuenta que en muchos casos parte de la población residente escapa a las estadísticas, pues son foráneas que tienen en la isla sus segundas casas y que las habitan un periodo de tiempo en el año; también escapan muchas de las personas que estudian y las que laboran fuera de la isla, quienes potencialmente pueden regresar ante cualquier revés económico o social que ocurra en el sitio donde se encuentran, tal es el caso de algunas personas que han retornado de islas Caimán, Venezuela, de Colombia continental o incluso después de estar privados de su libertad en cárceles fuera de las islas (este último como resultado del problema social generado por el narcotráfico, que ha afectado a la comunidad al usar muchas veces las islas como ruta para paso de sustancias ilícitas), otra forma de no figurar en las estadísticas, es debido a que muchos de los nacimientos ocurren en la isla de San Andrés, por no contar Providencia con la atención hospitalaria adecuada para los partos. Por tanto, este posible lento crecimiento, podría eventualmente ser aparente o estacional.

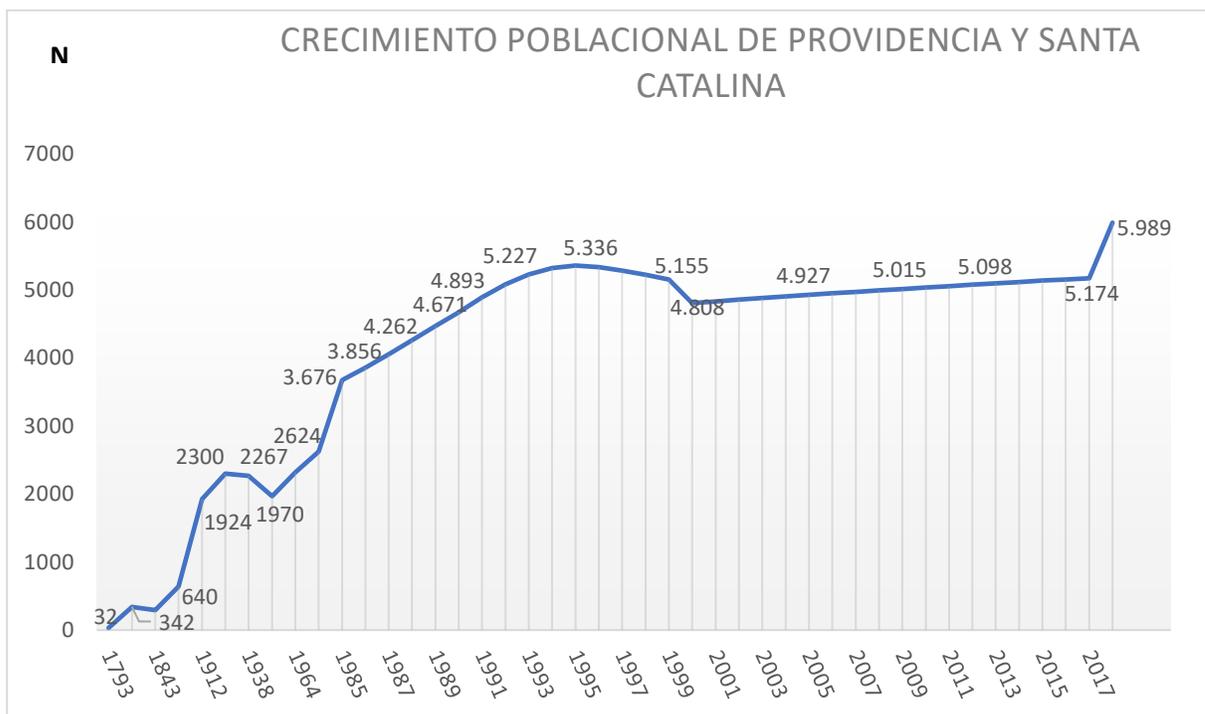


Figura 1. Crecimiento poblacional de Providencia y Santa Catalina islas entre 1793 - 2018

Fuente: 1) Los datos de 1793 a 1973 son tomados de Meisel, (2005). La continentalización de la isla de San Andrés, Colombia: Panyas, raizales y turismo. en: Economías locales del Caribe colombiano: siete estudios de caso. Banco de la República, colección de Economía Regional. Bogotá. 2) De la página web del DANE se toman los datos estimados de población entre 1985 – 2005 y los proyectados de 2005 – 2017 y 3) De la página

web del DANE el dato del censo 2018 – población censal ajustada por cobertura y porcentajes de omisión municipal por área. Gráfico: Elaboración propia.

El censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE (2018), da cuenta de 1682 hogares censados, 448 más que los reportados en 1997 por el Esquema de Ordenamiento Territorial – EOT (2001), y 405 más que lo reportado en el censo 2005. Para el 2005 en el municipio había 1277 hogares y una población estimada de 4927, que de acuerdo con datos del DANE (2005) tomados del Análisis de la Situación en Salud de Providencia y Santa Catalina (2013, p21), están distribuidos en los siguientes grupos étnicos: Indígenas en un 0,2%, negros, mulatos y afrocolombianos 2,9%, palenqueros 0,01% y raizales 89% (Tabla 1 y Figura 2). Según los datos aportados por el DANE (2019) la población que se reconoce como raizal a aumentado a un 19.5%, mientras que 0.6% se reconoce como negra y 8.8% no se reconoce como perteneciente a alguno de estos dos grupos poblacionales (DANE -Encuesta de hábitat y usos socioeconómicos - ENHAB, 2019).

Tabla 1.
Porcentaje de población pertenencia etnia Raizal en el departamento (censo 2005)

Lugar	%
Providencia	90.5
San Andrés	47.6
Total, Departamento	51,6

Fuente: DANE.- ENHAB (2019). Tabla: Elaboración propia

En cuanto a representación porcentual de la población, en Providencia existe mayor población raizal (90.5%) que en San Andrés (47,6%)

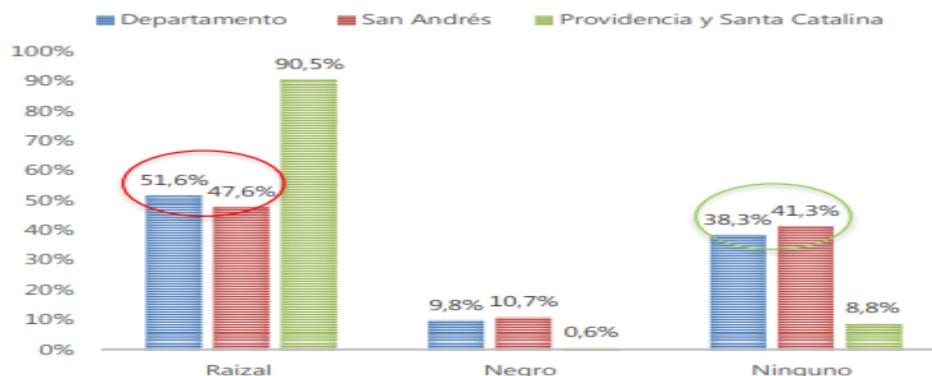


Figura 2: muestra la población según su autorreconocimiento étnico, raizal, negro y quienes no se idetifican con estos dos grupos poblacionales Fuente: Fuente: DANE.- ENHAB (2019).

La mayor población ancestral en la isla de Providencia evidencia las diferencias en la composición actual de la población, así como en los diferentes patrones de asentamiento poblacional producto del desarrollo de modelos económicos diferentes en ambas islas. En la *Tabla 2* se presentan la población censal, tomando como referencia datos del 2005, la proyección 2010 y datos del 2018, con el fin de mostrar las variaciones en la ocupación en ambas islas; tanto en las cabeceras municipales, como en el resto de la isla. Al respecto, se puede observar que en la cabecera municipal de la isla de San Andrés el porcentaje de ocupación en el año 2005 fue de alrededor del 73.8%, manteniéndose en el 2010 con un 73.9% de ocupación, aumentando en un punto 74.9% para el 2018, mientras que para la isla de Providencia y Santa Catalina, la cabecera municipal tuvo una ocupación del 42% en el 2005, frente al 43% en el 2010 y el 58.3% en el 2018. En cuanto al resto del territorio insular en San Andrés se mantuvo alrededor del 26% en los tres años, mientras que en Providencia varió del 58% al 57% y al 41.6% respectivamente, mostrando este último un mayor dinamismo en la ocupación del territorio en este municipio dado por un aumento en su población. En Providencia está más uniformemente distribuida la población a lo largo del territorio que en San Andrés.

Tabla 2.

Indicadores poblacionales Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

Año	San Andrés (26 Km)					Providencia (19 Km)					Total Departamento (44km)			Total Nacional (1.141.748 km)		
	Cabec	%	Resto	%	Total	Cabec	%	Resto	%	Total	Cabec	Resto	total	Cabec	Resto	Total
Censo 2005	40.902	73.8	14.524	26.2	55.426	1.739	42	2.408	58	4.147	42.641	16.932	59.573	31.504	9.964	41.468
Proyección 2010*	50.453	73.9	17.830	26.1	68.283	2.164	43	2.873	57	5.037	52.617	20.703	73.320	34.387	11.120	45.508
Censo 2018	41.400	74.9	13.891	25.1	55.291	3.493	58.3	2.496	41.6	5.989	44.893	16.387	61.280			

Fuente: DANE.2005 y 2018. Tabla: Elaboración propia

En la *Figura 3* observamos la pirámide poblacional del Municipio de Providencia y Santa Catalina según datos de la encuesta ENHAB (2019) que muestra una disminución de la población entre los 30 y 44 años, que coincide con las edades a las cuales muchos hombres y mujeres deciden abandonar la isla, en su mayoría por motivos laborales, conformación de familia o estudios especializados (ya que el nivel más alto de formación que se ofrece internamente, de manera presencial, es hasta secundaria y algunas pocas

carreras técnicas en el SENA o el Infotep). En las mujeres se evidencia un ligero aumento de la población entre los 30 y 34 años, que puede estar relacionado con su permanencia en la isla por la crianza de los hijos. Es interesante notar que en las edades de 10 y 14 años los hombres son mayoría, sin embargo, su representación disminuye en los siguientes grupos de edades, en las mujeres se evidencia un comportamiento más estable en la distribución por edades, también muestra que, aunque en un número pequeño las mujeres son más longevas.

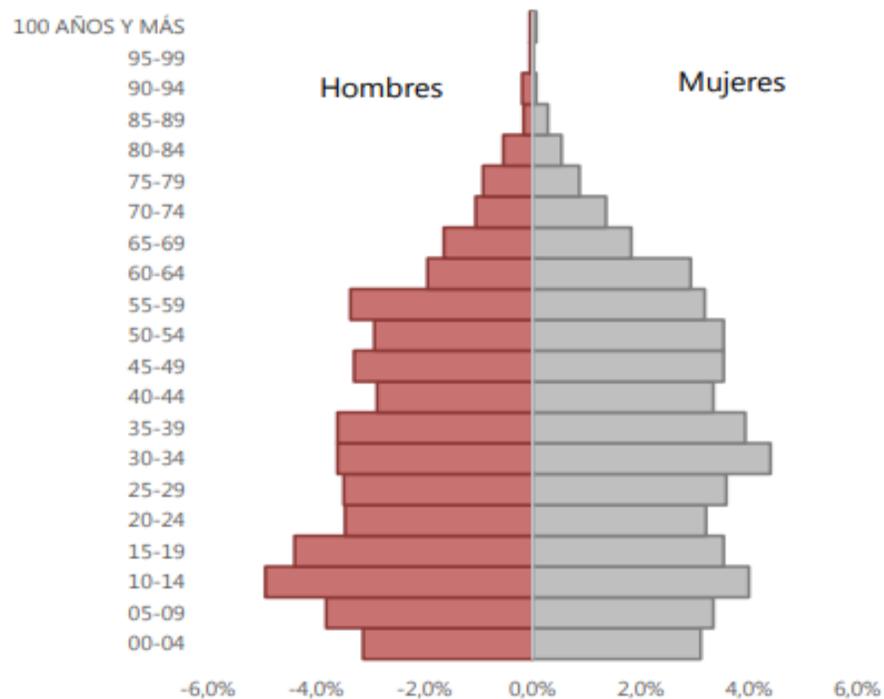


Figura 3. Estructura de la población por sexo y edad. Providencia y Santa Catalina (DANE - ENHAB 2019)

Entre los factores que afectan la población de las islas, está la alta tasa de emigración que se da tanto hacia la isla de San Andrés como hacia las ciudades de la zona continental del país (por trabajo o por estudios); también se presenta emigración hacia lugares del caribe como Panamá y Gran Caimán para buscar oportunidades de empleo, así como, en embarcaciones turísticas o cruceros. Otro fenómeno que tiene efectos sobre la población son aquellos derivados del narcotráfico, tales como desaparición en alta mar o privación de la libertad. Según DANE – ENHAB (2019) el 5.9% de los hogares del Departamento manifiestan tener emigrantes del Departamento, la mayoría entre los 15 y 19 años, seguido por el grupo entre 20 y 24 años, entre las

razones reportadas se encuentran: trabajo, salud, estudio, razones familiares, razones personales, amenaza privación de la libertad, entre otras.

La población de las islas se distribuye en 11 sectores, como se presenta en la *Figura 4a y 4b* donde se puede comparar el porcentaje de ocupación en los sectores con datos de 2001 del EOT y 2019 del SISBEN (con corte a junio). Los sectores más poblados serían Old Town y Bottom House, seguidos por Mountain y Town. Fresh Water Bay, aunque muestra una representación pequeña, es el sector que más recibe población flotante, pues concentra buena parte de los servicios turístico de la isla, presentando presiones por vertimiento de residuos líquidos y sólidos, así como una alta demanda por espacios para construcción

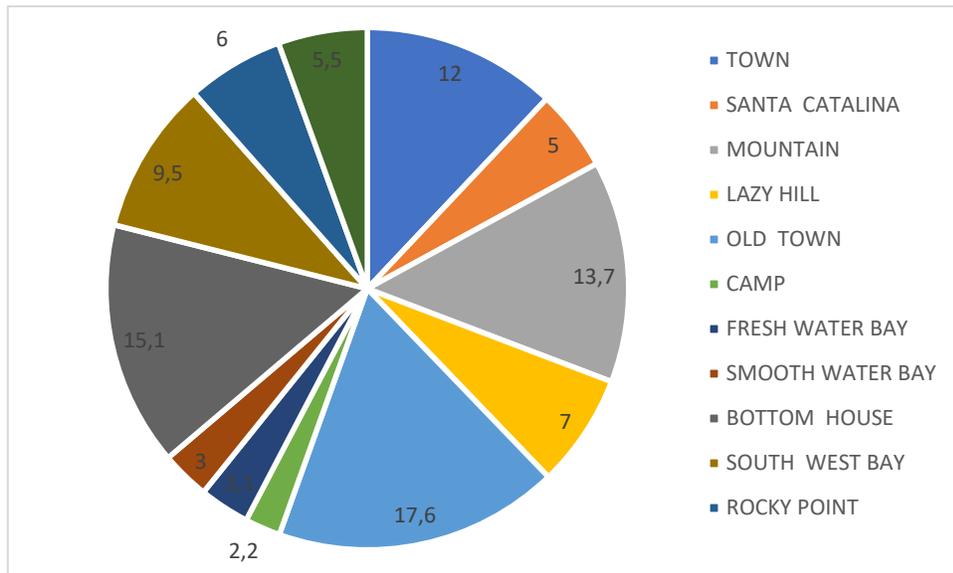


Figura 4a. Porcentaje de representación de la población por sectores en la isla de Providencia y Santa Catalina. Fuente: datos EOT 2001 – Grafico: elaboración propia

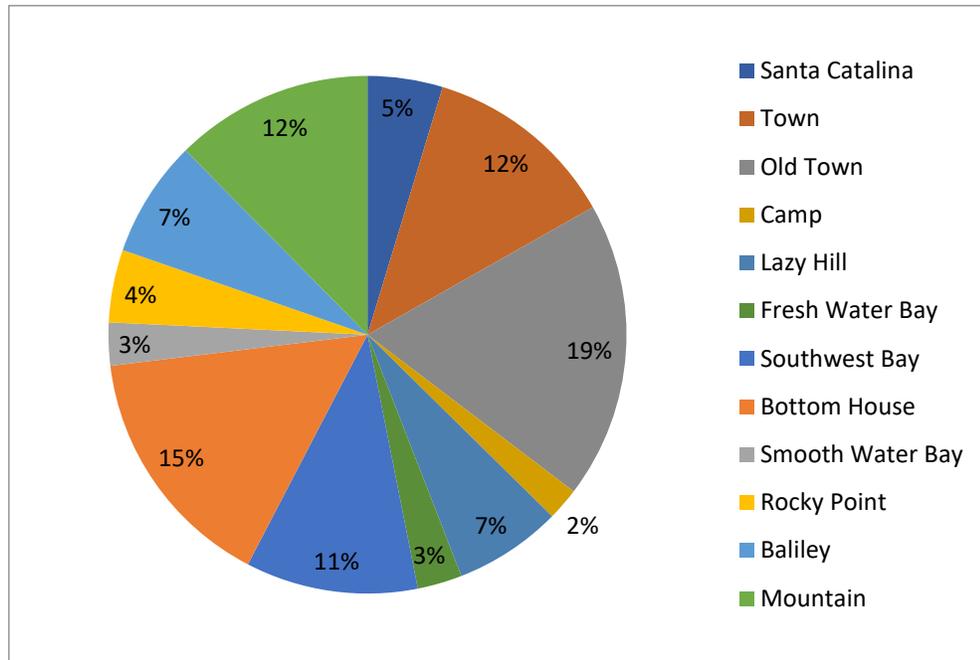


Figura 4b. Representación de la población por sectores en la isla de Providencia y Santa Catalina. Fuente: datos SISBEN (corte julio 2019). Gráfico: Elaboración propia

1.4.3 Vivienda

En Providencia y Santa Catalina los hogares que viven en vivienda propia totalmente pagada corresponden al 49,7%, el 29,5% viven en vivienda recibida por herencia y el 15,4%, viven en arriendo (DANE – ENHAB 2019). La Figura 5 permite hacer una comparación en la tenencia de vivienda según sea: propia por herencia, propia totalmente paga, propia en proceso de pago, arriendo, ocupación con permiso del propietario u ocupación sin título; entre la isla de Providencia, la isla de San Andrés y los datos Departamentales. Evidenciándose un aumento en la ocupación de viviendas con permiso del propietario sin pago y de ocupación sin título, lo que sugiere un déficit en el acceso a vivienda propia totalmente paga y vivienda por herencia, ya sea por aspectos económico, por disminución de propiedad susceptibles de ser dados en herencia o por el aumento de la población que limita la distribución de tierra. No obstante, en los últimos 15 años ha habido construcción de viviendas de interés social.

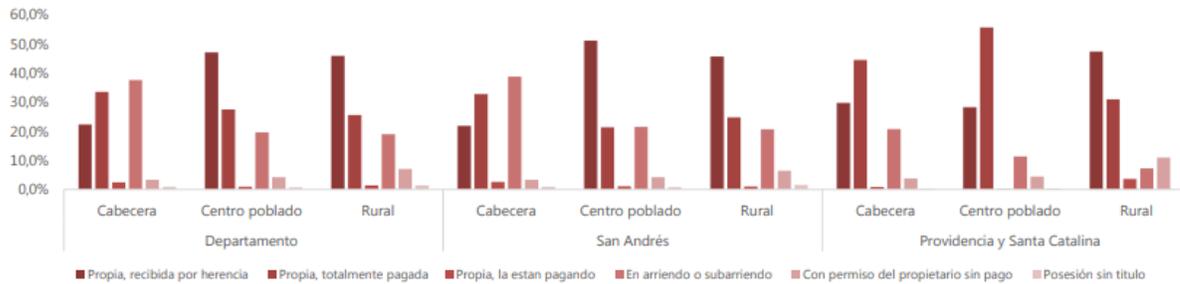


Figura 5. Tenencia de vivienda (DANE – ENHAB 2019).

1.4.4 Aspectos socioeconómicos.

La historia económica del Archipiélago se podría resumir en cuatro periodos (Clemente, 1994, como se citó en James y Castro, 2012):

- La era de las exportaciones de algodón (1620 – 1853)
- La era de las exportaciones del coco (1853 – 1953)
- El puerto libre (1953 – 1991)
- La liberalización del régimen de comercio exterior y la búsqueda de un nuevo modelo económico para San Andrés (1991 – 2008)

Si bien es cierto que cada una de estas etapas están pensadas desde el tipo de producción que se desarrollaba mayormente en la isla de San Andrés, Providencia nunca fue del todo ajena a esas dinámicas económicas. No hay evidencia de que Providencia fuera menos competitiva en el periodo 1620 – 1853; sin embargo, desde el periodo del auge del coco, las condiciones de los suelos y la topografía no favorecieron su crecimiento productivo, optando por la diversificación de su producción. Sin embargo, su estructura social y económica se vería en algún grado afectada por las repercusiones de la fuerza que tomaría estas nuevas actividades económicas en la isla de San Andrés y la posterior dependencia que resultaría de convertirse ésta última en epicentro de la administración, primero como cantón de Bolívar y posteriormente como Intendencia Nacional (James J. 2014), (Román R. 2011).

- **Empleo**

El sector público es el mayor generador de empleos, ya sean de orden municipal, departamental o nacional; seguido del sector turístico que maneja dos formas de empleo, el formal y el informal. Este último incluye los operadores de lanchas y automóviles para el servicio turístico. El municipio con mayor pobreza multidimensional en el Archipiélago fue San Andrés con 16,8% y el municipio con menor pobreza en el Archipiélago fue Providencia con 13,7%. (DANE 2018).

En cuanto a calidad de vida en las dos islas, teniendo en cuenta los datos del DANE 2018 sobre Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), Providencia presenta mejor calidad de vida que San Andrés. En San Andrés la proporción de personas en NBI para toda la isla es del orden de 15.55% y en Providencia de 8,54%. En la cabecera municipal este valor asciende a 19.82% para San Andrés y 11.96% para Providencia; los mayores valores de NBI para la isla de San Andrés también se mantienen en los centros poblados y en el área rural dispersa (*Tabla 3*).

Tabla 3.

Porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas⁷ (DANE 2018).

CIUDAD	% total	% centro	
		cabecera	poblado y área rural dispersa
SAN ANDRES	15.55	19.82	6.07
PROVIDENCIA	8.54	11.96	5.62
NACIONAL	14.28	9.43	30.48

Tabla: Elaboración propia

- **Acceso a Servicios públicos**

Según el DANE en el Archipiélago el servicio de energía eléctrica alcanza la cobertura casi total (*Tabla 4*), la energía es generada en una central eléctrica con

⁷ La metodología de NBI busca determinar, con ayuda de algunos indicadores simples, si las necesidades básicas de la población se encuentran cubiertas. En este indicador, se considera pobre aquella persona o familia en cuyas condiciones de vida se cumple al menos una de las siguientes características: viviendas inadecuadas, hogares con hacinamiento crítico, viviendas con servicios inadecuados, hogares con alta dependencia económica y hogares con niños en edad escolar que no asisten a la escuela (Dane, 2005).

generadores diésel con 55 MW de capacidad. La demanda energética de la isla supera los 158 GWh por año y requiere de aproximadamente 40 millones de litros de diésel al año. Por su parte Providencia y Santa Catalina, con un 96% de cobertura, también dependen de una central eléctrica que funciona con generadores diésel con capacidad de 3,1 MW, y presentan una demanda de 7,9 GWh por año. Satisfacer esta demanda requiere de la provisión de 2 millones de litros de combustible por año (Essman H. et al., 2005). El diésel requerido para la producción eléctrica en ambas islas es transportado por vía marítima.

El acueducto no llega ni a la mitad de cobertura de las viviendas en ambas islas, sin embargo, en Providencia el DANE - ENHAB (2018) reporta el 82.4% de las viviendas conectadas al acueducto (*Tabla 4*), aunque el servicio no se presta de forma diaria, por lo cual las familias deben contar con mecanismos para el almacenamiento de agua. El agua lluvia es una importante fuente de abastecimiento de agua en ambas islas, es aprovechada en un 52% en las viviendas de San Andrés y 78% en las de Providencia (DANE 2005). Otra fuente de abastecimiento de agua en Providencia son las aguas superficiales, especialmente la represa de Fresh Water, con una capacidad potencial de almacenamiento de 210.000 m³ de agua dulce y 49 pequeños manantiales utilizados principalmente para actividades agropecuarias. La disponibilidad y oferta real de agua subterránea es desconocida (Coralina 2013, DANE 2005).

Tabla 4
Cobertura de servicios públicos domiciliarios (% de viviendas)

	San Andrés	Providencia	Departamento
Energía eléctrica	99.3	99.2	99.2
Alcantarillado	17.3	0.9	15.7
Acueducto	24	82.4	29.8
Internet	32.6	34.4	32.9
Recolección de basuras	97.8	97.3	97.7

Fuente: DANE - ENHAB (2018)

En cuanto al alcantarillado en Providencia es casi inexistente solo el 0.9% de la población tiene acceso a este sistema, la mayor parte de la población recurre a soluciones individuales, como los pozos sépticos o vierten directamente al suelo.

Según el acuerdo 006 de 2020 de la Alcaldía de Providencia y Santa Catalina islas, por la cual se adopta el Plan de desarrollo “*United for a social work*” El sistema de alcantarillado de Santa Catalina es el único que se encuentra funcionando, pero con deficiencia. Los pozos de registro se rebosan; la PTAR emite vertimiento y malos olores.

La infraestructura de alcantarillado del sector TOWN se encuentra en las siguientes condiciones: 47 pozos de inspección en buenas condiciones; 17 en regulares condiciones, porque se encuentran en ellos (acumulación de aguas lluvias y de mar, lodo, arena, raíces en las paredes) y 4 pozos de inspección en malas condiciones por (llenos de agua, acumulación de basuras tales como plástico, madera, botellas). 3,038.98 metros lineales de tubería de PVC de 6” en buenas condiciones y 94.63 metros lineales de tubería de PVC de 8” en buenas condiciones (Alcaldía de Providencia y Santa Catalina, acuerdo 006 de 2020).

Las redes de alcantarillado de Town, Old Town y Fresh Water Bay no se han usado, pero a pesar de ello aproximadamente 46 pozos de inspección tienen inconsistencia por estar llenos de aguas negras, aguas lluvias y agua marina, así como piedras y arena. El material de las tuberías es de PVC. No cuenta con mantenimiento a las redes (Alcaldía de Providencia y Santa Catalina, acuerdo 006 de 2020).

La PTAR: La Granja en Old Town nunca entró en funcionamiento, se encuentra en muy malas condiciones ya que está abandonado, los tanques de almacenamiento están llenos de agua en descomposición, las otras partes del sistema se encuentra oxidadas, además, en el sitio están 2 tanques recolectores de agua residuales sin funcionar.

En conclusión, aunque Providencia presenta, por una parte, déficit de vivienda, por otra, presenta mejores condiciones de vida que San Andrés en términos de necesidades básicas insatisfechas, con mayor cobertura de acueducto, que se complementa con el almacenaje de aguas lluvias en cisternas; en cuanto a la falta de alcantarillado muchas viviendas compensan con la utilización de pozos sépticos. En cuanto a servicios telefónicos, hay dos operadores de telefonía móvil que brindan cobertura en casi la totalidad de la isla, aunque la conexión de internet en hogares resulta baja 34.4% (*tabla 4*).

- **Turismo.**

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina es el territorio colombiano más dependiente del turismo (James, J.; 2013). Mientras en otros departamentos la participación asociada al comercio, hoteles y restaurantes dentro del PIB no sobre pasa el 30% para el 2018, en el Archipiélago supera el 57% según cifras del DANE (Figura 6).

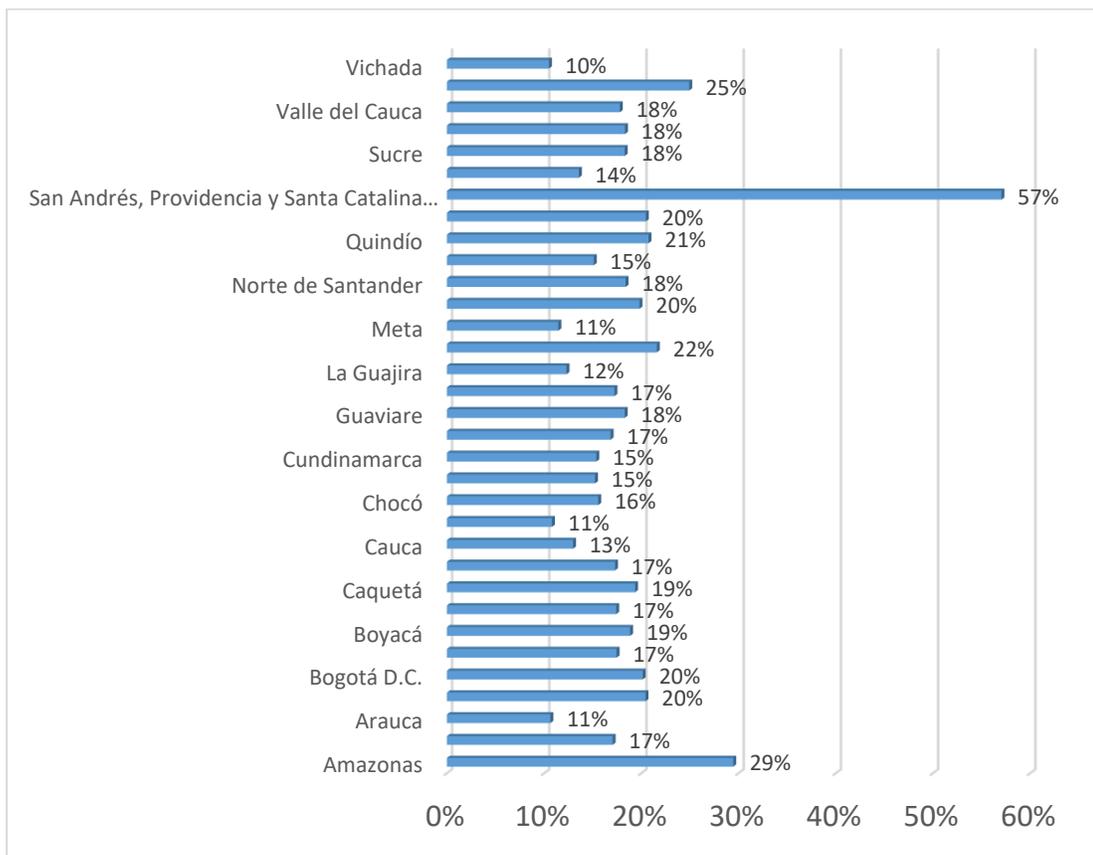


Figura 6. Participación de comercio, reparación, restaurantes y hoteles dentro del PIB por departamentos (2018). Fuente: Fuente: DANE

Las islas reciben más de un millón de turistas al año (Figura 7). Lo que representa en promedio más de 2.700 visitantes diarios. En tan solo cinco años, entre 2012 y 2017 el ingreso de visitantes a las islas se incrementó en un 40% pasando de 629.072 turistas a 1'050.763 respectivamente (James, J., 2020). En cuanto a ocupación, según COTELCO, en 2019 Colombia tuvo una de las ocupaciones hoteleras más altas en los últimos años 56,96%. Reportando San Andrés para ese mismo año un 82,05% de

ocupación, situándose por encima de promedio nacional. Lo que muestra la importancia del destino y su alta demanda a nivel nacional.

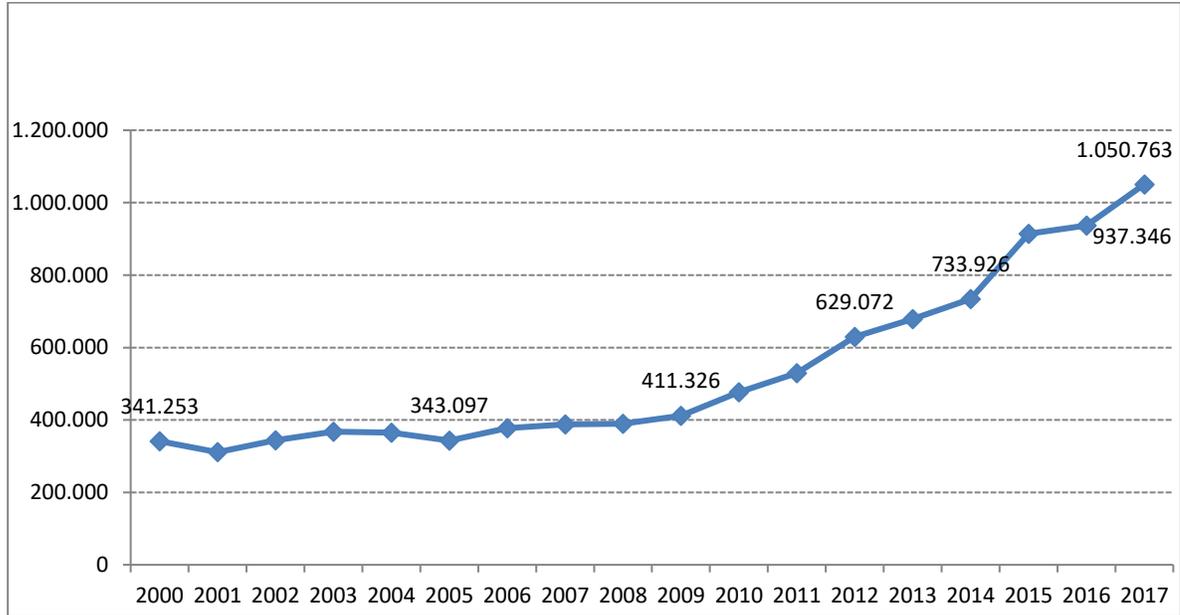


Figura 7. Turistas llegados al Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina 2000-2017. Fuente: Secretaría de Turismo Departamental, en James, J. (2020).

El 45% de la población ocupada formalmente está vinculada al turismo y el comercio (Tabla 5). De los 29.000 ocupados en el archipiélago en 2015, 13.000 de ellos están vinculados a actividades de comercio, hoteles y restaurantes (ICER, 2015). Lo que evidencia la importancia de estos sectores económicos para las islas (James, J., 2020).

Tabla 5:
Ocupados según rama de Actividad 2013-2015

Ramas de actividad	2013	2014	2015
Industria manufacturera	1	1	1
Construcción	2	2	2
Comercio, hoteles y restaurantes	12	13	13
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3	3	3
Intermediación financiera	0	0	0
Actividades inmobiliarias	2	2	2
Servicios comunales, sociales y personales	6	6	6
Otras ramas*	2	2	1
TOTAL	27	27	29

*Agricultura, ganadería, pesca, caza y silvicultura; explotación de minas y canteras; suministro de electricidad, gas y agua.

Fuente: DANE citado en Informe de coyuntura económica Regional. San Andrés, Providencia y Santa Catalina. 2015, Banco de la República.

Providencia en particular, recibe aproximadamente el 3% del total de turistas que visitan el Archipiélago (*Figura 8 y 9*). Es un destino apetecido por el turismo de yates. Se estima que llegan un promedio de 350 a 400 yates por año (PDMP&S; 2012: Pág.187). La llegada de visitantes ha ido en aumento, aunque en el 2017 y 2018 tuvo un leve descenso, pasando de 30.092 visitantes en el 2016 a 26.382 en el 2018.

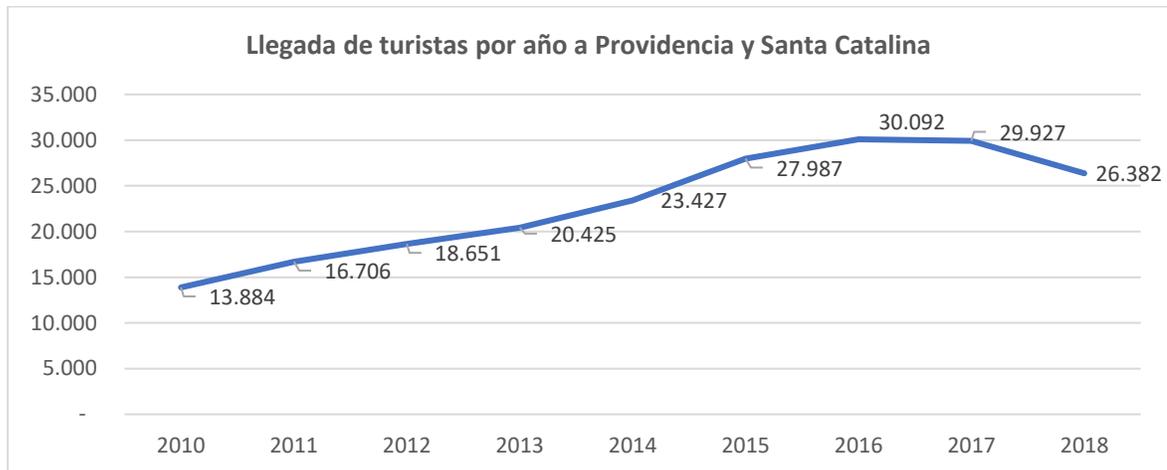


Figura 8. Ingreso de Turistas a la isla de Providencia 2010 – 2018. Fuente: Alcaldía Municipal - Secretaría de Turismo Municipal. Elaboración propia

El turismo representa un rubro fundamental en la economía del Archipiélago, donde más de un centenar de familias sobreviven de los recursos que obtienen de prestar servicios turísticos. Las potencialidades para el desarrollo del turismo se dan gracias a los atributos ambientales de las islas (Quintero L. 2011).

La mayor parte de los datos presentados son departamentales, por tanto, incluyen la información correspondiente al turismo de la isla de Providencia; aunque se debe tener en cuenta que existen características que distancian el desarrollo de esta actividad en las dos islas. Mientras que en San Andrés el 60% de habitaciones hoteleras están provistas por cadenas hoteleras, Providencia, “se concentra en el ecoturismo y la oferta de cabañas para la estadía de los turistas” (James, J. 2013. p. 48) y más recientemente en las posadas nativas o raizales, como han sido denominada la oferta de alojamientos en los hogares de los lugareños. En Providencia ningún hotel supera las 35 habitaciones, mientras que en San Andrés el 50% de la oferta hotelera supera las 50 habitaciones, con un alto porcentaje de estos que supera las 100 habitaciones. En Providencia, el turismo se caracteriza por recibir turistas de mayores ingresos y con mayor nivel educativo que

en San Andrés. También predomina la modalidad de paquetes todo incluido en los visitantes a San Andrés (77%) mientras que quienes visitan Providencia, en su mayoría prefieren hacerlo de forma independiente (64%). En Providencia las posadas nativas representan una muy utilizada opción de hospedaje, pues congregan al 20% de los visitantes (James,J; 2017).

El incremento del turismo en Providencia entre el 2013 al 2017, evidente en la figura 8, puede tener explicación en la aplicación de un subsidio⁸ equivalente al 50% del costo de la tarifa de viaje aéreo o marítimo entre San Andrés y Providencia. Esta medida fue implementada por el gobierno nacional como parte de las estrategias de inversiones en el departamento luego del adverso fallo de la Haya⁹ y se mantuvo de forma irregular hasta el 2017. Si revisamos el periodo comprendido entre el 2010 y 2018, en tan solo 8 años, se ha incrementado en un 90%, pasando de 13.884 visitantes a 26.382 respectivamente. Este fenómeno puede deberse también a los esfuerzos de promoción del destino, al incremento de los alojamientos tipo posada nativa, a la diversificación de medios de transporte entre San Andrés y Providencia y a la fluctuación del peso frente al dólar, entre otros aspectos. Providencia ha pasado de ser un destino relativamente costoso a estar en un rango un poco más accesible a personas de diferentes niveles económicos.

Esto evidencia el gran potencial turístico que tiene la isla de Providencia, pese a las dificultades del transporte y los altos costos que aún persisten. Si se analiza la evolución mensual de las visitas a la isla de Providencia para el año 2013 (*Figura 9*), es posible determinar que existen tres picos significativos del año en los que la afluencia de turistas es mayor; estos coinciden con los recesos establecidos durante el año. Abril, época de semana santa; julio, receso escolar y de diciembre a enero receso de fin de año.

⁸ Este subsidio estaba destinado a población raizal y residente, sin embargo, promovió una mayor movilización de personas entre las dos islas, entre ellas personas que residen en la isla de San Andrés.

⁹ Fallo de la Corte de la Haya donde se resuelve el litigio fronterizo entre Colombia y Nicaragua, donde Colombia perdió jurisdicción sobre una amplia porción del mar Caribe

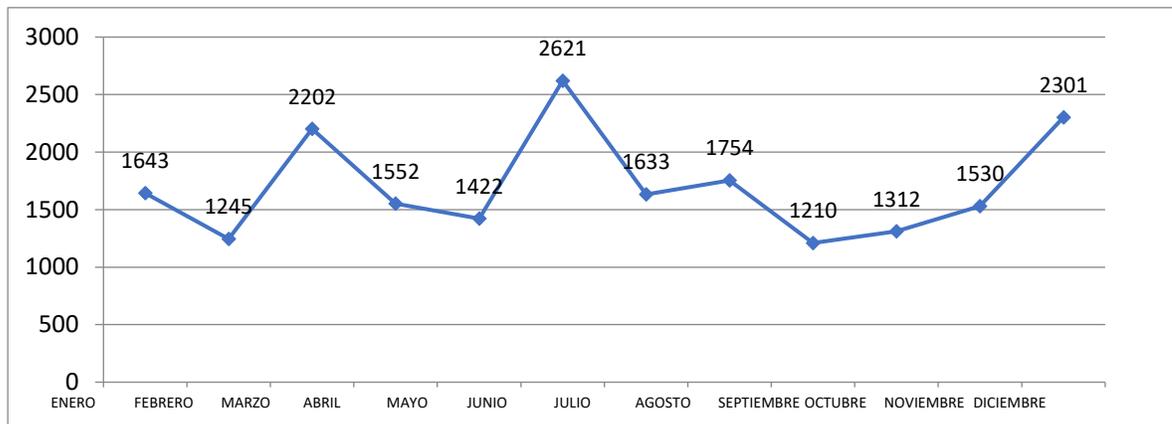


Figura 9. Número de visitantes a Providencia por meses 2013.

Fuente: Taylor (2015) componente socioeconómico. Esquema de ordenamiento territorial Providencia.

Según datos suministrados por la Secretaría de Turismo del Municipio en Taylor (2015), existen alrededor de 15 hoteles, 52 posadas nativas, 4 centros de buceo, 11 sitios de alquiler de motos, 5 sitios de alquiler de bicicletas, 9 sitios de alquiler de carro, 2 sitios de alquiler de Kayaks y 3 agencias de viajes y turismo. En los alojamientos hay una capacidad instalada de 314 habitaciones y 914 camas (Ministerio de Comercio, Industria y Turismos, 2013), entre Alojamiento turístico, cabañas y posadas, los cuales pueden atender a un total de 1200 personas simultáneamente.

La mayoría de los alojamientos se encuentran en el sector de Agua Dulce. En este sector también se concentra la mayor cantidad de empleos directos generados por esta actividad económica, aproximadamente 107 empleos; entre cabañas, posadas y centros de buceo. En los demás sectores (Sur Oeste, Maracaibo, Santa Isabel, Agua Mansa, Camp, Casa Baja, Old Town, Free Town, San Felipe y Santa Catalina) el sector turístico genera aproximadamente 62 empleos directos (Taylor, 2015).

El auge de posadas nativas en el Municipio ha permitido que sectores más amplios de la comunidad puedan beneficiarse de la venta de este tipo de servicios. No obstante, también podría afectar los precios del hospedaje y por ende la calidad del servicio, ya que se estaría generando una mayor carga de contaminación en la isla, frente a un abaratamiento del servicio de hospedaje. Por otro lado, la informalidad podría ser una tendencia que se imponga, teniendo en cuenta la facilidad de ofrecer el servicio con la ayuda de herramientas TICs.

- **Otras actividades: Agricultura y pesca**

La agricultura representó un renglón importante para la economía de Providencia y Santa Catalina, alcanzando niveles que permitían la exportación, por ejemplo, de productos como, algodón, coco, naranjas etc. (James, 2014).

Providencia se ha caracterizado por la diversificación de sus productos agrícolas. Las fincas normalmente son pequeñas unidades productivas de aproximadamente una hectárea o menos; donde la mitad o un poco menos está dedicada a los cultivos de maíz, plátano, cuatrosilos, yuca, guandú, ñame, fruta de pan, batata, ahuyama, ají, pimentón, pepino y tomate, y huertos frutales de melón, papaya, naranjas, patilla, limón, piña, entre otros. Las actividades agrícolas se alternan con otras actividades como, el empleo oficial, la pesca o construcción.

La actividad agrícola ha sufrido un fuerte desestímulo, al tiempo que se han ido fortaleciendo otras actividades económicas como el turismo. Lo que corrobora Márquez G. (como se citó en Coralina, 2013), “para el presente, la actividad agropecuaria está muy deprimida en ambas islas: en San Andrés, donde los suelos cultivados se dedican casi en su totalidad al cultivo de cocos, debido a la competencia del turismo que vuelve relativamente poco rentables tales actividades; en Providencia, también por la baja rentabilidad y falta de mercadeo adecuado. La actividad se limita a cultivos de autoabastecimiento familiar e intercambio en la comunidad, a lo que se suma una abundante producción natural de frutas: mangos, guanábanas, ciruelas, entre otras” (p.73).

En cuanto a la pesca esta actividad también se ha visto desestimulada, alternándose también con otras actividades que ayudan a ampliar los ingresos de las familias que la practican. Al respecto, James y Castro (2012) nos dicen que, esta actividad juega un papel importante en lo económico, social y cultural y contribuye a la seguridad alimentaria, así como a la generación de empleo e ingreso de divisas.

En Providencia la pesca se realiza únicamente a escala artesanal, y una buena parte de la pesca se consume internamente por la demanda generada por la comunidad y el turismo y los excedentes se comercializan en San Andrés, especialmente la langosta

y el caracol. El cangrejo negro también es otro producto que ha ido tomando importancia por ser muy apetecido en el mercado turístico tanto de San Andrés, como de Providencia; esta especie en particular, ha sido fuertemente amenazada por la construcción de la vía circunvalar, sobre todo en los periodos de reproducción cuando migran desde áreas montañosas hacia la zona costera para desovar en el mar; siendo la carretera un paso obligado con todos los riesgos que esto implica y a lo que se suma la intensa captura, ya que esta infraestructura los expone mucho más. En los últimos años la Corporación Ambiental Coralina ha tratado de controlar esta situación por medio del establecimiento de vedas y restricción del paso vehicular (Sjogreen, 1999; James y Castro, 2012).

En el registro de pescadores artesanales de la Secretaría de Agricultura y Pesca había para el 2012 un total de 1123 personas; 812 en San Andrés y 311 en Providencia. Este número se incrementó notablemente tras la entrega de subsidios por parte del gobierno nacional como compensación a los pescadores por los daños causados por el fallo de la Haya, donde se perdió una amplia porción de la zona marina que conformaba el Archipiélago. El Departamento cuenta con 330 embarcaciones aproximadamente, de estas, 191 operan en San Andrés y 139 en las islas de Providencia y Santa Catalina. La mayoría descubiertas y propulsadas por motores fuera de borda a gasolina, de acuerdo a la información suministrada por la Secretaría de Agricultura y Pesca. Los pescadores de Providencia están organizados en tres asociaciones y una cooperativa como se aprecia en la *Tabla 6*.

Tabla 6

Información de asociaciones y cooperativa de Providencia y Santa Catalina

NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN	SIGLA	FECHA DE CONSTITUCION	REPRESENTANTE LEGAL
Asociación de pescadores artesanales de providencia y santa catalina	Pesproislas	2 mar 2007	Roque Archbold Gallardo
Cooperativa old providence and Santa Catalina Fishing and Farming Cooperative Enterprise	Fish & Farm Coop	28 junio 2001	Walwin Brown

Asociación de pescadores
fuente pesquera Bottom House Asopesboth 17 junio 2010 Conroy Henry Stelle

I-Fish

Fuente: Plan de Desarrollo - Mas por las islas 2016 - 2019

Con base en la información obtenida se puede concluir que Providencia y Santa Catalina ofrecen un tipo de turismo diferenciado frente a San Andrés, la actividad turística se maneja a pequeña escala y con visitantes de más recursos económicos. La pesca y la agricultura siguen siendo actividades importantes en estas islas a diferencia de San Andrés.

2. Discusión contemporánea sobre la problemática ambiental

2.1 Algunos conceptos

Los recursos ofertados por el ambiente pueden mantener en condiciones adecuadas de bienestar una población que los aprovecha dentro de unos límites aceptables o puede mantener a una población mayor por debajo de las condiciones aceptables de bienestar. Es por esto que la carga que soporta un ecosistema es relevante no solo para su sostenibilidad, sino también para el bienestar de las personas y los individuos que la utilizan.

La tendencia mundial de guiar las poblaciones a una cultura global, consumista y expansiva, debe llevarnos a reflexionar sobre, cuánto más puede soportar nuestro entorno inmediato, y si hacemos la sumatoria de estas tendencias, cabe preguntar, cuánto más podrá soportar este planeta que nos “alberga”.

Son múltiples las presiones que enfrentan hoy los ecosistemas. En la medida que el ser humano requiera satisfacer sus necesidades, buscará en la naturaleza las fuentes para suplirlas. La amplia biodiversidad, incluidos los ecosistemas y otros bienes como los minerales y las tierras se convierten en motores transformadores, pues ofrecen oportunidades y el potencial para apoyar los medios de subsistencia y una buena calidad de vida a la población (UNDESA 2014 en Informe UNEP 2016. -GEO-6). Estos servicios esenciales comprenden: agua, alimento, aire, luz solar, vientos, combustibles, entre otros. Muchos de los cuales están llegando a los umbrales de su sostenibilidad, con el

consecuente detrimento del bienestar y la calidad de vida de las poblaciones que la conforman.

Estas tendencias mundiales también tienen su reflejo en la Región Caribe, que según la UNEP (2016) presenta patrones insostenibles de producción y consumo. También sugiere que la demanda mundial de alimentos y materias primas seguirán presionando cada vez más los ecosistemas de la región. El cambio en el uso de la tierra se ha convertido en la mayor amenaza, ya que los hábitats naturales convertidos en tierras agrícolas son una presión clave. En el Caribe solo el 3.3% de la vegetación es primaria, 86% corresponde a otras formas de regeneración natural y 10.3% reforestación.

En la cumbre de las Naciones Unidas en Barbados 1994 se afirmó que en los pequeños territorios insulares, el desarrollo añadirá un nuevo elemento de presión a la escases de tierra, recursos de agua y energía y destruirá el balance de los ecosistemas vulnerables (Cepal 1999). En este sentido, uno de los aspectos que más inquieta entre los cambios derivados de los recientes modelos de “desarrollo”, es el evidente desafío que deben enfrentar las islas más pequeñas por evitar la homogeneización cultural, paisajística y económica, que generan relaciones estrechas y a la vez conflictivas entre *territorio e identidad cultural*, dado, por un lado, por sus limitados espacios y el constante sometimiento a la presión de cambios sobre sus usos, y por otro lado, a las resistencias y nerviosismo que causan estos procesos que generan conflicto entre *territorio y transformación*, dadas las presiones generadas por intereses que buscan garantizar ese “desarrollo”.

En este contexto, para abordar el problema de estudio, se consideró necesario revisar los conceptos de “desarrollo sostenible”, “desarrollo sustentable”, territorio y territorialidad, territorio y cultura y la carretera; para brindar elementos que pudieran dar cuenta de la relación que existe entre estos en el abordaje del caso estudiado.

2.1.1 Posturas frente al desarrollo “sostenible / sustentable”

En el ámbito académico se dan diferentes posturas críticas y debates en torno al término desarrollo sostenible y desarrollo sustentable sobre lo cual existe amplia información. Este estudio aborda algunas con el ánimo único de presentarlas para enriquecer el referente teórico, sin pretender profundizar en alguna, ya que no es nuestro objeto específico.

Según lo señala Gil y Vilches (2006) “el concepto de sostenibilidad surge por vía negativa, como resultado de los análisis de la situación del mundo, que puede describirse, como una situación insostenible que amenaza gravemente el futuro de la humanidad” (Contra la desvirtuación de los conceptos de sostenibilidad y desarrollo sostenible, párrafo 1). Por su parte, para Gallegos (2009), el concepto “se relaciona directamente con la llamada *crisis ambiental*, que no es un fenómeno reciente o nuevo pues sus primeras expresiones comienzan a ser analizadas en la década de los años sesenta del siglo pasado” (p.1) resultado de los problemas socio-ambientales generados por el capitalismo, y de modelos de desarrollo depredadores de la naturaleza y de las culturas. Machicado (2009) por su parte afirma, la concepción de “desarrollo sustentable” se presenta por primera vez en la *Declaración de Estocolmo* (1972, Principio 2), usado en el sentido de ser un “proceso por el cual se preservan los *recursos naturales* en beneficio de las generaciones presentes y futuras” (párr. 1). Apunta, además, que este concepto no engloba las necesidades “sociales, políticas, ni culturales de los grupos humanos”, por lo cual, se debió avanzar hacia un concepto más abarcador, surgiendo así, el concepto de *desarrollo sostenible*. Sobre este último también advierte Leal (2008) al señalar que, antes de hablar de *desarrollo sostenible* se había propuesto el término *sustentabilidad* la cual fue oficializada en 1980 en la “Estrategia Mundial de la Conservación”, luego de lo cual la “Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo -CMMAD- difundió en el concierto mundial el concepto de *desarrollo sostenible* (*self sustained growth*) en 1986, más familiar a los economistas tradicionales y

sus conceptos de desarrollo, permanentemente ligados a los principios de crecimiento o acumulación propios de la economía tradicional” (p.3).

Desde el inicio de la presentación de estos postulados, han surgido posturas que expresan inconformidad, que radican principalmente en el intento de asimilar *crecimiento* y *desarrollo económico* con la idea de *sostenibilidad*, cuando en sí, existen claras diferencias, según Daly (1997, Crecimiento sostenible vs desarrollo sostenible, párrafo 1 y 2), *crecer* significa “*augmentar naturalmente de tamaño por adición de material a través de la asimilación o el acrecentamiento*”. *Desarrollarse* significa “*expandir o realizar las potencialidades con que se cuenta; acceder gradualmente a un estado más pleno, mayor o mejor*”. Postura que coincide con la propuesta por Colom (1998) quién indica que, “*desarrollo* no implica acumulación de capital, ni aumento de parámetros económicos o de mayor disponibilidad económica (gastos o consumo)”, más bien “se refiere a las necesidades sociopersonales de una comunidad. Es, en definitiva, un concepto cualitativo, mientras que crecimiento es una categoría cuantitativa” (p.33).

Desarrollo sostenible es definido en el informe Brundtland, como “*satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas*” (Leal, 2008, p. 8), respecto de esta definición, Leal llama la atención en torno a que, si bien es cierto está ligada al uso racional de los recursos naturales y evidencia una preocupación por lo ambiental; también es cierto que, no es netamente ambientalista. Al respecto Moreno, E. y Pol, E. (1999) señalan que el concepto de *desarrollo sostenible* planteado por el referido informe, es un “concepto global que pretende integrar la gestión ambiental y el desarrollo económico” (p.21).

En un intento por abordar mejor el concepto Machicado (2009, párrafo. 5), al igual que lo propuesto por la Asamblea General de las Naciones unidas (s.f., párrafo. 1), plantean que, desde la Declaración de Johannesburgo en el 2002, “Desarrollo Sostenible se entiende como el Proceso mediante el cual se satisfacen las necesidades económicas, sociales, de diversidad cultural y de un medio ambiente sano de la actual generación, sin poner en riesgo la satisfacción de las mismas a las generaciones futuras”. No obstante, para muchos autores el concepto en sí mismo sugiere una discordancia como lo plantean, Naredo, (1998) y García, (2004) como se citó en Gil y

Vilches (2006), “para quienes el binomio “desarrollo sostenible” constituye una contradicción, una manipulación de los “desarrollistas”, de los partidarios del crecimiento económico, que pretenden hacer creer en su compatibilidad con la sostenibilidad ecológica” (p.6).

Al no fijar este concepto límites en cuanto al uso y aprovechamiento de los recursos, en el marco del debate han surgido conceptos alternativos que intentan resolver los vacíos, como el propuesto por la WWF-IUCN-PNUMA, según la cual *desarrollo sostenible es “el mantenimiento de la capacidad de carga del ecosistema en el transcurso de la relación entre una sociedad y el ecosistema”* (Leal, 2008, p. 10).

Por otra parte, también han surgido otras expresiones que parten de la misma base conceptual, como la de *desarrollo humano* o *desarrollo humano sustentable*, que según Gadotti, 2002, en Gallegos (2009), tienen la ventaja de situar al ser humano en el centro del desarrollo. Los ejes centrales de estos conceptos son la *equidad* y la *participación*, pues conciben a la sociedad desarrollada como una sociedad equitativa que solo es posible por la participación de todas las personas. El *desarrollo humano* ha sido usado por Naciones Unidas como expresión o “indicador de calidad de vida fundado en índices de salud, longevidad, madurez psicológica, educación, ambiente limpio, espíritu comunitario y ocio creativo, que son también rasgos de una *sociedad sustentable*” (p.3).

En cuanto al *desarrollo sustentable*, Gallegos (2009) lo considera también un concepto *híbrido* ya que, por una parte, el término *desarrollo* proviene de la economía neoclásica y se relaciona con la idea eurocéntrica de progreso, de modernización, ligada a la industrialización y urbanización, al predominio de la técnica y de la expansión tecnológica. En síntesis, a la aceptación plena de que el capitalismo es la única vía civilizatoria para todas las sociedades *atrasadas*. Por otra parte, el concepto *sustentabilidad*, indica que “el desarrollo podía ser un proceso integral que incluyera dimensiones culturales, éticas, políticas, sociales y ambientales, y no sólo económicas” (p. 2). Aunque este concepto sea presentado como una alternativa frente a los modelos económicos y sociales basados en el control, sobreexplotación y degradación de la naturaleza.

A pesar de los debates que reconocen claras diferencias entre *desarrollo sostenible* y *sustentable*, en la Cumbre de la Tierra de Rio de Janeiro en 1992, PNUMA – ONU, se adoptó el termino *sostenible* como el oficial, y se dejó el *sustentable* como alternativa (Rivas y Luna, 2016; Leal, 2008). Algunos teóricos van más allá, reconociendo el contenido ambientalista de ambos términos, planteándolos en dos sentidos, *la sostenibilidad fuerte*, que defiende el desarrollo siempre que se mantenga y asegure el stock de capital natural y *la sostenibilidad débil*, que considera suficiente que se mantenga el stock del capital global (Calatrava, 1995, como se citó en Colom 1998, p.32).

Como complemento a la necesidad de una sostenibilidad fuerte, Rivas y Luna (2016) y Leal (2008) señalan que, pese a las grandes diferencias conceptuales, lo ambiental, puede ser concebido desde la integración de varias dimensiones; la ecológica, socio/histórica y la económica. Para estos autores la *dimensión ecológica* hace referencia a la oferta ambiental natural representada en los recursos básicos, agua, suelo, aire, bosques, fauna, flora, biodiversidad, etc. La *dimensión socio/histórica* está representada por el hombre como integrante de la naturaleza y en completa interacción con ella, el hombre a través de su evolución y desarrollo es el principal agente de cambio en el concepto global de medio ambiente, que en su relación con el entorno forja una identidad cultural. La *dimensión económica* o sistema económico, como una expresión social y cultural, sustentada en maximizar la producción para satisfacer un consumo.

Aunque cada postulado pretende ser suficiente para dar cuenta de los propósitos perseguidos en cuanto al presente y futuro deseado para el ambiente y para los seres humanos, encontramos diferencias y traslapes. Sin embargo, el trasfondo del debate lleva por lo general a lo mismo: *cómo usar el stock natural en beneficio de los seres humanos, sin perturbar su equilibrio*. Esta labor supone nuevos retos como, el entender las dinámicas de la naturaleza y apropiarse de las mismas, al tiempo que se garantiza su diversidad, se promueve la conservación de las prácticas culturales y la participación social de forma sostenible en el tiempo.

El presente estudio usará el concepto de *desarrollo sostenible*, aplicado sobre el territorio como espacio que alberga todas las relaciones sistémicas que serán abordadas

a fin de comprender las dinámicas que sobre él se generan. Cuando se trate de pequeñas islas el *desarrollo sostenible* requiere la implementación de alternativas frente a los modelos tradicionales de desarrollo que responden más a ideologías mercantilistas, que a propuestas integradoras que promuevan el relacionamiento naturaleza – sociedad, como componentes necesariamente inherentes e inseparables en la historia ambiental de cualquier territorio. En palabras de Rueda y Sepúlveda, como se citó en Gallegos (2009), se trata de “superar el economicismo y adoptar los enfoques sistémicos, asumiendo el desafío de la equidad y la democracia como prerrequisitos para la sustentabilidad”.

Por su puesto, para los intereses de conservación de una isla, con sus ecosistemas terrestres aislados o limitados por masas de agua, convendría hablar de una sostenibilidad fuerte, que tenga en cuenta las delicadas relaciones en la que participan las diferentes dimensiones; la ecológica, la socio/histórica y la económica. Este contexto exige el manejo adecuado de la naturaleza como surtidor de todos los bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las necesidades de cada individuo. Requiere una visión holística del concepto de ambiente, que permita propiciar factores que lleve a la conservación de los atributos naturales con los que cuenta el territorio insular.

2.1.2 Importancia del territorio y la territorialidad en comunidades étnicas

Según la Real Academia Española, *territorio es "una porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia etc"* y la *territorialidad* está definida como, un “criterio en virtud del cual la jurisdicción y la ley aplicable a las personas y a los hechos jurídicos son las propias del territorio del Estado en que aquellas se encuentran o estos tienen lugar”.

El territorio es entendido, según se infiere de estas definiciones, como el espacio que delimita la aplicación de las normas jurídicas, como parte constitutiva del Estado, sin el cual, el concepto de Estado no sería comprendido. De esta manera el *territorio* pasa de ser un fenómeno geológico, un espacio que alberga un complejo entramado de

elementos y organismos a ser, según Velasco (2011), un hecho jurídico por medio del derecho.

Giménez (2001) sin embargo, afirma que, para algunos geógrafos el *territorio* es el espacio apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicas. Dice además que, en esta definición, el *espacio* se considera como la materia prima a partir de la cual se construye el territorio y, por lo mismo, tendría una posición de anterioridad con respecto a este último. Para Giménez, “el proceso de apropiación sería entonces consubstancial al territorio. Este proceso, marcado por conflictos, permite explicar de qué manera el territorio es producido, regulado y protegido en interés de los grupos de poder. Es decir, la territorialidad resulta indisociable de las relaciones de poder” (p. 6).

En el concepto de territorio se incorpora la apropiación del espacio por la acción social de diferentes actores, y se agrega el “juego de poder” en las interacciones que se dan sobre ese espacio, entendiendo *espacio* como un concepto relacionado con el patrimonio natural existente en una región definida. (Raffestin, 1993 como se citó en Flores, 2007). La concepción de territorio va más allá de los límites de soberanía, propiedad o jurisdicción, incluso de las relaciones de poder, como lo explica Rodríguez (2010) ya que él, “Hablar de territorio implica articular la sociedad, porque su relación directa se expresa a través del concepto de territorialidad como pertenencia territorial supeditada a procesos de identificación y de representación colectiva e individual que generalmente desconoce las fronteras políticas o administrativas y no aduce exclusivamente la apropiación espacial estatal o ligada a un grupo de poder” (p. 1).

Definir el *territorio* supone cierto grado de dificultad, pues entran en juego una serie de valores que resultan distintos en cada población. No obstante, el esfuerzo por entender el *territorio* tiene total relevancia, pues es sobre éste que se desarrollan los atributos ambientales que serán aprovechados por las comunidades y que definen ciertas prácticas como la gastronomía, el ocio, los materiales usados en la construcción de sus viviendas, entre otros; al respecto Bozzano (2009) señala que el concepto de, “Territorio, es como sociedad, ambiente y otros, un concepto polisémico, de gran complejidad y vasto alcance. En una primera aproximación, el territorio es una construcción social

histórica realizada sobre un sustrato con una historia natural previa y luego, coetánea, en ocasiones conflictiva. También puede ser entendido como el espacio terrestre socialmente construido. En sentido amplio es un híbrido entre naturaleza y sociedad; por lo tanto, no es la naturaleza, ni el sustrato físico natural y/o construido, tampoco es la sociedad en acción” (p. 4). A esto añadimos lo señalado por Rodríguez (2010), quién dice que, “cuando pensamos en el territorio estamos pensando en la sociedad y viceversa. No podemos entender la sociedad sin el territorio” (p. 4). El espacio geográfico nace de la iniciativa humana y expresa el proyecto propio de cada sociedad a diferencia del ecosistema, resultado de interacciones biológicas (Isnard, 1978, como se citó en Rodríguez, 2010).

En este sentido Bozzano toma el planteamiento de Roberto Lobato Correa (1997) *terra y torium*, que conjuntamente significan “...la tierra que pertenece a alguien”. “Un territorio no es sólo un barrio, una ciudad, una región o un país, sino un barrio y su vida en alguien, una ciudad y su vida en alguien, una región y su vida en alguien, un país y su vida en miles o millones de actores que se apropian, lo ocupan, lo usan, lo valorizan, lo explotan, lo degradan, lo preservan, lo resignifican cada vez” (p. 4).

Territorio es un “ambiente de vida, de acción, y de pensamiento de una comunidad, asociado a procesos de construcción de identidad” (Tizon, 1995, como se citado en Flores, 2007, p. 36). Esta identidad territorial puede equipararse con la *territorialidad* que según Rodríguez (2010) viene siendo “el modo de apropiación y la relación establecida entre el hombre, la sociedad y el espacio terrestre” (p. 5). Este último autor, también enumera algunas consideraciones que concentran el análisis del territorio y territorialidad, los cuales se presentan a continuación porque dan claridad a la discusión (Montañez y Delgado, 1998, tal como se citó en Rodríguez, 2010):

1. Toda relación social tiene ocurrencia en el territorio y se expresa como territorialidad. El territorio es el escenario de las relaciones sociales y no solamente el marco espacial que delimita el dominio soberano de un Estado.
2. El territorio es un espacio de poder, de gestión y de dominio del Estado, de individuos, de grupos y de organizaciones y de empresas locales, nacionales y multinacionales.

3. El territorio es una construcción social y nuestro conocimiento del mismo implica el conocimiento del proceso de producción.
4. La actividad espacial de los actores es diferencial y, por lo tanto, su capacidad real y potencial de crear, recrear y apropiar territorio, es desigual.
5. En el espacio ocurren y se sobreponen distintas territorialidades locales, regionales, nacionales y mundiales, con intereses distintos, con percepciones, valoraciones y actitudes territoriales diferentes que generan relaciones de complementación, de cooperación y de conflicto.
6. El territorio no es fijo, sino móvil, mutable y desequilibrado. La realidad geosocial es cambiante y requiere permanentemente nuevas formas de organización territorial.
7. El sentido de pertenencia e identidad, el de conciencia regional, al igual que el ejercicio de la ciudadanía y de la acción ciudadana sólo adquieren existencia real a partir de su expresión de territorialidad. En un mismo espacio se sobreponen múltiples territorialidades y múltiples lealtades (p. 6).

Para el contexto de *territorios insulares*, el territorio y la territorialidad, revisten de una importancia trascendental, pues las islas no solo están limitadas en espacio, sino en los recursos de los que disponen, los cuales determinan la forma y condiciones de vida que se darán sobre él.

En las islas, aunque con marcadas diferencias, hay cambios o transformaciones que pueden resultar equiparables en cuanto a las consecuencias derivadas de los mismos, como se evidencia en las características referidas al desarrollo de isla Palma, señalados por Díaz, García y Martín (2000), que se enumeran a continuación por considerar que pueden hacerse extensivos a otros territorios insulares, como el caso de Providencia.

1. “El reducido tamaño del territorio supone una restricción de partida que tiene una serie de efectos socioeconómicos como el carácter reducido del mercado y la dificultad para beneficiarse de las economías de escala.
2. Dificultades de accesibilidad tanto externas como internas. Esta característica viene condicionada por aspectos como los costes de transporte, su

regularidad y frecuencia; calidad de las infraestructuras; eficacia de las telecomunicaciones; marco de competencia empresarial; etc.

3. Existencia de una situación de “doble insularidad”, caracterizada por las dificultades adicionales que algunas islas del Archipiélago presentan en relación con los dos aspectos anteriormente mencionados.
4. Lo reducido del territorio genera una gran presión sobre el suelo, que se convierte en un recurso estratégico y provoca competencia por diferentes usos entre los distintos agentes que interactúan en él.
5. Si bien el mar puede ejercer un papel de “barrera natural” frente a los “agentes patógenos” procedentes del exterior, los ecosistemas insulares, ricos y complejos, presentan una gran vulnerabilidad y dificultad a la hora de recuperarse ante posibles alteraciones de sus equilibrios ambientales.
6. En una región archipelágica como la canaria, cada isla se ha ido conformando históricamente con base en unas características culturales, económicas, antropológicas y sociológicas determinadas, lo que ha dado lugar a la existencia de auténticas “personalidades” insulares. Ello permite, a nuestro juicio, que convivan en un corto espacio territorial estilos de desarrollo que en un ámbito continental serían antagónicos, de lo que se deducen evidentes potencialidades, no siempre bien aprovechadas.
7. El vivir en una isla potencia el sentimiento de unidad, de “casa común” de sus habitantes (p. 3).

Las islas de Providencia y Santa Catalina poseen una “personalidad” diferenciada respecto de San Andrés, y aunque comparten buena parte de su historia, existen puntos de divergencia que suman a su individualidad. Esto puede ser evidenciado en su visión colectiva, la forma como interactúan sus habitantes y en la dinámica cotidiana de las islas dadas por la menor concentración de actividades económicas e inversión del Estado respecto de San Andrés, considerada la capital.

El territorio en cuanto experiencia vivida, donde se dan afectos y solidaridades, donde se crean espacios compartidos para los encuentros comunitarios, constituye la concepción que se busca manejar en el presente estudio, ese lugar que cobra significación, capaz de construir memoria e identidad. Ese escenario de reconocimiento y

desarrollo de las prácticas culturales, de interacciones sociales que establecen acuerdos y conflictos, de implementación del poder, que permite el aprendizaje y la construcción mental colectiva, desde la cual se entiende la territorialidad.

2.1.3 Territorio y Cultura

Para muchos críticos de la globalización, este proceso está llevando al mundo a una tendencia de homogenización cultural, como resultado de una mayor movilización de personas, las facilidades de transporte, la mejora en los medios de comunicación, la masificación del turismo y la producción, que han facilitado que comunidades que tenían algún grado de aislamiento geográfico se expongan con mayor frecuencia a visitantes foráneos. Esta alta circulación de portadores de saberes y de experiencias culturales diversas, tiene efectos en ambos grupos, unos, por su deseo de conocer y hacerse partícipes de eso que les llega de afuera, de lo desconocido, y que perciben como “nuevo” o “moderno”, y otros, por ser ciudadanos cosmopolitas que no crean arraigo con un territorio en particular; tendencias que han llevado a que la territorialidad haya ido perdiendo importancia para la formación de la identidad cultural de las sociedades.

La modificación en el patrón de acumulación mundial que implicó el pasaje del capitalismo fabril al capitalismo financiero, es decir, hacia el neoliberalismo, significó el cambio de los territorios, sujetos y poblaciones y su forma de gobierno. Por supuesto, América Latina no es ajena a estos procesos que ha acrecentado los conflictos que se relacionan con “el territorio y el ambiente” (Zibechi, 2003 y Lorey, 2016, como se citó en Saccucci, 2019, p. 978). El territorio es entonces, según Saccucci E. (2019) el “espacio donde se producen relaciones sociales y se moldea en estrecha vinculación con la forma y dinámica que éstas asuman” (p. 978), en tanto que la *cultura* “entre una de sus múltiples acepciones se podría entrar a definir, entonces, como una estrategia humana de adaptación tanto social como natural” (Cubillos, 2015, p. 7), la cultura vista de esta manera se convierte en “*la principal estrategia humana para apropiarse de su entorno de acuerdo a sus deseos y necesidades*” (Cubillos, 2015, p. 6). La importancia y el relacionamiento de las comunidades con la oferta natural disponible está determinada por las prácticas culturales que estas establezcan. Estas prácticas, son absorbidas y se

interiorizan llegando a formar una identidad particular y colectiva, que más tarde se manifiestan en diversas formas de ver y entender el mundo.

“La cultura es el conjunto de signos, símbolos, representaciones, modelos, actitudes, valores, etcétera, inherentes a la vida social” “hace existir una colectividad en la medida en que constituye su memoria, contribuye a cohesionar sus actores y permite legitimar sus acciones” (Giménez, 1999, p. 32). Por tanto, los escenarios o espacios donde se dan las interacciones entre los seres humanos y los elementos de los ecosistemas que los conforman, no son simples contenedores de objetos y símbolos, más bien, pasan a formar parte integrante de la construcción de identidad, ya que permiten el reconocimiento y el desarrollo del sentido de pertenencia a un determinado colectivo humano y forma relaciones de apego con ese *territorio* claramente diferenciado, sobre el cual se establecen correlaciones con el entorno natural que nutren sus expresiones culturales, y de cuya sostenibilidad, depende la pervivencia de las prácticas que los identifican y que los arraigan al territorio.

Giménez (1996), establece las siguientes relaciones entre cultura y territorio:

- “El territorio constituye por sí mismo un "espacio de inscripción" de la cultura y, por lo tanto, equivale a una de sus formas de objetivación” ...“Desde este punto de vista, los llamados "bienes ambientales" —como son las áreas ecológicas, los paisajes rurales, urbanos y pueblerinos, los sitios pintorescos, las peculiaridades del hábitat, los monumentos, la red de caminos y brechas, los canales de riego y, en general, cualquier elemento de la naturaleza antropizada deben considerarse también como "bienes culturales" y por ende como formas objetivadas de la cultura” (p.14).
- El territorio puede ser apropiado subjetivamente como objeto de representación y de apego afectivo, y sobre todo como símbolo de pertenencia socio-territorial. En este caso los sujetos (individuales o colectivos) interiorizan el espacio integrándolo a su propio sistema cultural. Con esto se pasa de una realidad territorial "externa" culturalmente marcada

a una realidad territorial "interna" e invisible, resultante de la "filtración" subjetiva de la primera, con la cual coexiste. (Giménez, 1996, p.15).

Para que se dé la "identidad cultural" se requiere el involucramiento de múltiples atributos condicionados por aspectos geográficos, ecológicos, sociológicos y étnicos; así como de múltiples factores como los, económicos, políticos, religiosos, los cuales tienen lugar sobre el territorio como espacio sobre el cual las comunidades imprimen sobre los ecosistemas las huellas que la han de identificar.

En el caso de las islas de Providencia y Santa Catalina la relación entre cultura y territorio está dada por la valoración de aspectos simbólicos, señales y códigos expresos (elementos del entorno, recursos disponibles) y tácitos (creencias y valores morales) que tiene lugar sobre el territorio, los cuales son aceptados por sus habitantes e incorporados a su identidad de manera que las personas que la habitan puedan satisfacer sus necesidades.

2.1.4 Carretera

A pesar de los registros históricos de la existencia de carreteras, como las de Mesopotamia o la de los chinos s. XI a C. que se asoció a la producción de seda, o los muy reconocidos sistemas de carreteras romanas que inician hacia 312 a C. (ARQHYS, 2012); aun entrado el siglo XIX la mayor parte de las carreteras en el mundo consistían en caminos de herradura o carreteras que se deterioraban con facilidad (Diario Norte, 2012), que se usaban para facilitar los procesos de comercialización e intercambio de mercancía a la vez que interconectaban algunos poblados.

El diccionario Oxford define *camino de herradura* como: "camino estrecho por el que solo pueden transitar caballerías" y define *carretera* como: "vía de comunicación, generalmente interurbana, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles". Para Crespo (2004), "la *carretera* se puede definir como la adaptación de una faja sobre la superficie terrestre que llene las condiciones de ancho,

alineación y pendiente para permitir el rodamiento adecuado de los vehículos para los cuales ha sido acondicionada” (p. 1).

Más allá de los aspectos físicos de la carretera, este tipo de obras encierra aspectos socioeconómicos. Obregón (2008) por ejemplo, afirma que “las carreteras son consideradas como factores permisivos del desarrollo económico y social del territorio. Su relación causa-efecto hace posible el desarrollo, aunque no lo provocan directamente. Si bien, no provocan por sí mismas el crecimiento socioeconómico, inducen la generación de cambios en los patrones de distribución de la población” (p. 2). Las carreteras apoyan las actividades productivas. No obstante, Obregón, muestra dos posturas encontradas: la primera defiende que las carreteras determinan el crecimiento fomentando la descentralización de las actividades económicas. Mientras la segunda, asegura que, aunque son un factor clave en la expansión urbana, son sólo un agente más dentro del sistema urbano (p. 23). En este sentido Chi, Voss y Deller (2006) sugieren que son múltiples las formas como una carretera puede inducir cambios en una población. Estas variaciones entre carreteras y los cambios poblacionales están relacionadas con las diferentes etapas de construcción (antes, durante y después), así como con el lugar donde se construyen, según sea, áreas rurales, suburbanas o urbanas. Señalan entonces que “así como el cambio poblacional puede tener muchos factores causales, las carreteras pueden influir en el cambio poblacional de varias maneras: crecimiento o decrecimiento económico, cambio en la empleabilidad, alteración en la estructura sociodemográfica y cambio ambiental” (p. 19), (Ver tabla 7).

Los argumentos en favor de los beneficios de la construcción de carreteras convergen en puntos como: proporcionan mejor acceso, facilitan la comunicación, abren oportunidades para la movilidad de mercancías, materiales e insumos a la vez que facilitan el desplazamiento, especialmente de la población con menores ingresos. Como señala Pérez (2005) “la facilidad en el desplazamiento permite ampliar el mercado de productos, especialmente agrícolas, ofrecer mano de obra, acceder a servicios médicos básicos, así como también a servicios de educación de mejor calidad” (p. 2).

Gannon y Liu (1997), como se citó en Pérez, (2005) destacan “las inversiones en infraestructura de transporte como uno de los principales instrumentos de política para

impulsar el crecimiento económico y reducir la pobreza” (p. 3). Al respecto Arroyave et al. (2006), apunta que, “los proyectos viales han sido considerados como obras que representan un beneficio social y económico para las regiones y mejoran la calidad de vida de los habitantes, por tanto, se constituyen en un elemento importante de desarrollo” (Introducción, párrafo 1).

La construcción de una carretera también supone cambios negativos, muchos relacionados con los efectos en el entorno natural, como lo señala el estudio de Laurance. (2010), *Carretera a la ruina: la expansión de las redes de transporte pone en peligro la biodiversidad global*, el investigador presenta el impacto medioambiental de las carreteras y otras infraestructuras lineales sobre los hábitats naturales, especialmente sobre las selvas tropicales, que él califica como ecosistemas “altamente vulnerables”, ya que “desde una perspectiva biológica, las selvas tropicales tienen una arquitectura compleja y un microclima estable con características únicas de humedad y oscuridad” (p. 199). Además, dice que estos bosques se ubican en países en desarrollo, muchos de los cuales experimentan “fuerte crecimiento demográfico, un rápido desarrollo económico y una explotación intensiva de los recursos naturales” (p. 199), lo cual señala Laurence, como uno de los condicionantes para la aceleración y descontrol en la implantación de este tipo de infraestructuras, las cuales no siempre cuentan con los estudios adecuados o muchas veces están mediados por intereses económicos, que ven estos proyectos con buenos ojos, aunque las consideraciones ambientales no tengan mucho peso en las decisiones. “La globalización de los mercados financieros y el auge internacional de las materias primas están creando un entorno muy atractivo para el sector privado” (p. 201).

“La apertura de carreteras, al igual que todas las obras de infraestructura y actividades humanas, causan efectos negativos sobre el ambiente, cuya identificación y evaluación es importante con el fin de diseñar estrategias que eviten, mitiguen y/o compensen estos impactos” (Arroyave et al., 2006, Introducción, párrafo 1). A continuación, en la *tabla 7*, se listan algunos aspectos o condiciones susceptibles de cambio o alteración en el proceso de construcción de una carretera y que concentra elementos que involucran los conceptos de desarrollo sostenible, cultura y territorio.

Tabla 7

Listado de aspectos o condiciones que pueden presentar cambios o alteraciones en el proceso de construcción de una carretera.

**EFFECTOS SOCIALES, ECONOMICOS Y AMBIENTALES DE LA CONSTRUCCIÓN DE
CARRETERAS**

EFFECTOS SOCIALES

- a. Crecimiento demográfico, efecto “caja de pandora” dado por el aumento de la migración (Obregón, 2008; Laurence, 1998)
- b. Crecimiento urbano e incremento en la constitución de nuevos hogares y en el consumo de bienes y servicios, que según Obregón (2008)¹⁰ y Martínez (2008), se da como resultado del crecimiento demográfico y la necesidad de albergar a los nuevos residentes.
- c. Incremento en el número de viviendas con servicios básicos¹¹ (Obregón, 2008).
- d. Incremento en la vivienda secundaria o segundas casas (Obregón, 2008).
- e. Aumenta las posibilidades de la población local de realizar actividades recreativas en las costas (Martínez, 2008).
- f. Aumento de siniestralidad (Obregón, 2008).
- g. El nivel de dotación de carreteras tiene una influencia directa en la elección del lugar de emplazamiento. (p. 396) (Obregón, 2008).
- h. Puede mejorar el poder adquisitivo de la población¹² (Obregón, 2008), debido a que mejora las condiciones de vida y diversifica la demanda de servicios de los habitantes.

EFFECTOS EN ACTIVIDAD ECONOMICA

- a. Atracción turística. Dada por la mejor accesibilidad. (Obregón, 2008)
 - b. Transformación en el uso del suelo. Existe una estrecha relación entre transporte, accesibilidad, uso del suelo y actividades. Las carreteras condicionan los usos de suelo a escala local, influyendo tanto en los precios del suelo como en la dinámica urbanística y demográfica. (Obregón, 2008, p. 24 y 400).
 - c. Ahorro económico de tiempo y carburante (Obregón, 2008, p. 402|).
 - d. Propicia el proceso de uso turístico en el litoral marítimo¹³ (Martínez, 2008).
 - e. Privatización de las costas: Establecimientos turísticos localizados sobre la línea de costa restringen el acceso a la misma y limitan su uso¹⁴ (Martínez, 2008).
-

¹⁰ El estudio analiza y compara los efectos inducidos por las carreteras en la transformación social y económica en dos ámbitos territoriales; por un lado, el Eix Transversal de Catalunya (localizada en España) y por el otro, la carretera MEX120 (ubicada en los Estados Unidos Mexicanos)

¹¹ Para el caso de MEX120, esto, aunado al impulso económico propiciado por la carretera, ayudó a disminuir la emigración que se presentaba en la región en el período ex –ante.

¹² Obregón (2008), mide esta mejora en la población afectada de ambas vías por la evolución del parque vehicular.

¹³ Según lo reportado en el estudio realizado por Martínez, 2008 en Cozumel.

¹⁴ Por ejemplo, en el caso de islas como Cozumel, las empresas turísticas han construido sobre la línea de costa y se han creado infraestructura portuaria para el arribo de cruceros

-
- f. Nuevas políticas de desarrollo territorial impulsadas por gobiernos (Martínez, 2008).
 - g. Vertebración territorial. En el sentido de que las infraestructuras existentes en un territorio influyen determinadamente en la configuración del mismo y también tienen efecto de convergencia, pues una carretera posibilita la interrelación de áreas más atrasadas en relación a otras tecnológicamente más avanzadas posibilitando cambios en las primeras; influyendo en la distribución de la riqueza en el ámbito territorial (Obregón, 2008 p.22)
 - h. Creación de nuevos puestos de trabajo impulsado por el incremento de accesibilidad (Obregón, 2008, p. 416). Las carreteras afectan la empleabilidad de tres maneras independientes: 1) a través de su influencia en el crecimiento o declive económico, que a su vez genera cambios en el empleo, 2) las carreteras en sí mismas, traen oportunidades de empleo adicionales, también puede ahorrar tiempo y / o dinero en transporte al trabajo y 3) genera nuevas oportunidades de empleo, especialmente en industrias de servicios tales como estaciones de servicio de automóviles, alojamiento, centros comerciales al por menor, y establecimientos de comida. (McLean y Adkins, 1971; Thiel, 1962 y Wang, 1987; como se citó en Chi, Voss y Deller, 2006).

EFFECTOS ECOLÓGICOS

Spellerberg,(1998), presenta el siguiente resumen de los efectos ecológicos de las carreteras.

Efectos durante la construcción

- a. Hay una pérdida directa de hábitat y biota.
- b. Hay efectos resultantes de la infraestructura y las actividades de apoyo para la construcción.
- c. Los impactos pueden ocurrir más allá del área de influencia inmediata de la carretera; por ejemplo, cambios en la hidrología. La extracción de agregados para el camino puede tener lugar en un área diferente.

Efectos a corto plazo

- d. La nueva superficie lineal crea un nuevo microclima y cambios en otras condiciones físicas que se pueden extender a distancias variables desde el borde de la carretera.
- e. El borde creado recientemente proporciona un hábitat para las especies de borde.
- f. La mortalidad de las plantas aumenta a lo largo del borde; y tales mortalidades pueden extenderse desde el borde de la carretera hasta distancias variables.
- g. La mortalidad de las plantas tiene efectos directos y secundarios sobre algunos organismos.
- h. Parte de la fauna se moverá del área donde se construye la carretera, como resultado de la pérdida de hábitat y la perturbación física.
- i. Los animales son muertos por el tráfico vehicular.

Efectos a largo plazo

- j. Los animales siguen siendo muertos por el tráfico.
-

-
- k. Las muertes en carretera tienen efectos secundarios como la aparición de carroña.
 - l. La pérdida de hábitat y el cambio en el hábitat se extiende más allá del borde de la carretera.
 - m. Los cambios en las comunidades biológicas pueden extenderse a diferentes distancias desde el borde de la carretera.
 - n. Existe una fragmentación del hábitat y esto a su vez tiene implicaciones en el daño y la pérdida de los mismos, en la dispersión y el desplazamiento de los organismos, así como en el aislamiento de las poblaciones.
 - o. El hábitat de borde (o ecotono) y el tráfico en la carretera pueden facilitar la dispersión de algunas especies o grupos de especies, incluidas algunas consideradas plagas.
 - p. La dispersión de especies de plagas a través de ecotonos o por el tráfico, puede tener efectos secundarios en las comunidades biológicas.
 - q. Las estructuras asociadas, como puentes y túneles, pueden proporcionar hábitats para algunas especies o grupos de especies.
 - r. El agua de escorrentía de las carreteras afecta a las comunidades acuáticas.
 - s. Las emisiones, la basura, el ruido y otras perturbaciones físicas pueden extenderse de la vegetación cercana a la carretera hasta distancias variables y provocar cambios en la composición de las especies.

Además de los anteriores Arroyave et al (2006) también cita:

- t. Disminución de las poblaciones de especies de flora y fauna nativa.
 - u. Alteración del ciclo hidrológico.
 - v. Producción de material particulado y de ruido.
 - w. Contaminación de las aguas y del suelo.
 - x. La apertura de frentes de colonización (ya que se genera competencia por ocupación de espacios y la introducción de nuevos usos) es un impacto indirecto que puede generar en el mediano y largo plazo la reconversión en el uso del suelo, la destrucción de hábitats naturales y la reducción de la biodiversidad.
-

De modo general, los efectos a que hacen referencia los distintos autores, son relativos a vías que interconectan regiones o poblados. No obstante, cuando las vías son internas y más aún circunscrita a un territorio insular alejado de cualquier territorio continental, vale la pena preguntarse, cuál es la importancia económica o estratégica de la misma, - ya sea desde la perspectiva de mejora del acceso o como correctora de desequilibrios territoriales-. Es posible que el único valor que se le pueda atribuir a ciertas vías sea el que se desprende de los beneficios sociales que estas generan.

Sobre las vías de circunvalación estudiadas por Obregón (2008), concluye que, en las regiones con carretera de circunvalación, estadísticamente estas infraestructuras no impactaron significativamente el crecimiento económico, no obstante, sí tenían un impacto en los patrones de desarrollo. En particular, oficinas y edificios de apartamentos tendieron a localizarse cerca de la carretera de circunvalación, pero los impactos en otros usos de suelo eran “débiles o inexistentes”. Además, concluye que “estos cinturones pueden incrementar las oportunidades de desarrollo en su corredor, además de reforzar las pautas de urbanización imperante en su territorio” (p.23).

Sin embargo, el mismo autor también menciona que “la madurez de la red viaria es la principal causa que muchos de los estudios no observen una relación intensa entre la construcción de nuevas infraestructuras y los cambios territoriales” (p. 24). “En un sistema en el que la accesibilidad es muy elevada, la construcción de una nueva vía no modifica los patrones de movilidad de manera extraordinaria. Así, los impactos son menores en aquellos territorios de accesibilidad madura, y el impacto más intenso se producirá en donde el cambio respecto a la situación anterior es más radical (Giuliano, 1986, como se citó en Obregón, 2008, p. 24).

En el presente trabajo se sostiene la hipótesis de que en la construcción de la carretera en la isla de Providencia se dieron efectos o procesos similares a los referenciados en esta sección, así como otros diferentes que se relatan en este documento.

2.2 Estado del arte

Burgos (2011) en su tesis para optar al título de Magister en Estudios del Caribe: *Uso y Apropiación del Espacio Público en el Litoral Caribe Colombiano: Caso Santa Marta*, Señala que ha habido un incremento en las tendencias de ocupación de los litorales, tanto a nivel mundial, como del Caribe. En el Caribe colombiano, ha tenido un desmedido incremento, que ha mostrado “una vertiginosa intervención del litoral” (p. 9). Lo que ha generado “transformaciones significativas en materia medioambiental, espacial y sociocultural” (p. 9), resultado de procesos de reordenamiento del territorio. Muchos de

los cuales están mediados por intereses económicos y políticos locales y regionales, amparados en unas determinadas políticas de planificación urbanística y desarrollo territorial, que van en contravía del marco normativo colombiano.

También dice que muchas de las prácticas de ocupación de las zonas costeras son ilegales y recurren a formas como los “rellenos, secamientos de los cuerpos de agua o resultados de procesos naturales dados por las condiciones geográficas y morfológicas de los terrenos como forma de demostrar posesión y así solicitar los títulos sobre tierras de bajamar” (p. 71) lo cual va en contravía de su naturaleza como bienes de dominio público, constituyéndose en una usurpación al patrimonio colectivo.

En el Estudio para la Identificación del *Estado de los Derechos Territoriales del Pueblo Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina*¹⁵; se buscó hacer una visión etnohistórica del pueblo ancestral del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, considerado un grupo étnico particular y definido.

El trabajo da cuenta de los principales eventos de la formación del pueblo Raizal y su relación ancestral con la tierra, así como, la construcción social del territorio y los elementos de su apropiación, como la agricultura, la pesca, la arquitectura y demás prácticas ancestrales de transmisión de la tierra, al igual que, la conexión espiritual con el territorio. Luego hace un recorrido histórico de la tenencia de la tierra, la evolución del poblamiento y las principales afectaciones al pueblo Raizal. Muestra también las relaciones existentes entre las dinámicas de poblamiento y la tenencia de la tierra, haciendo mayor énfasis en los procesos de la isla de San Andrés -que por los intereses económicos y las mejores condiciones para el cultivo, y posteriormente para el desarrollo turístico, tuvo marcados procesos de poblamiento, como la masiva llega de migrantes, lo que cambió drásticamente el panorama de tenencia de la tierra con la consecuente reducción para el grupo raizal, especialmente en la segunda mitad del siglo XX-.

¹⁵ Incoder - Alianza del Gobierno Nacional para la generación de insumos para el Ordenamiento Territorial del Archipiélago 2014, trabajo que se dio de forma articulada con los miembros del pueblo Raizal del Archipiélago

El trabajo sirve para entender las dinámicas y conflictos suscitados en torno a la tenencia de la tierra. Brinda herramientas y recomendaciones para la protección de la propiedad y de los derechos de los raizales como grupo étnico, se apoya en figuras jurídicas de protección territorial, como la indígena y afro en Colombia, que tiene como eje jurídico por excelencia el Convenio 169 de la OIT, que hacen extensivo a los derechos territoriales del pueblo Raizal. La información que brinda sirve para ampliar la comprensión de las dinámicas sobre el territorio y las formas de relacionamiento y valoración del entorno, además de contar con información sobre las luchas por la apropiación y reconocimiento de derechos ancestrales y la pérdida sistemática de territorio del pueblo raizal.

El trabajo de tesis realizado por Sofía de la Rosa Solano (2013) denominado, *La Carretera Circunvalar De San Andrés Isla: Una Mirada Desde La Historia Ambiental*, aborda aspectos históricos de la construcción de la carretera circunvalar en San Andrés y sus consecuencias en la isla. El estudio se da desde la perspectiva Histórico Ambiental. Examina los efectos de la construcción de esta obra y sus implicaciones sobre la manera en que la comunidad interactuaba con el medio. Desde lo económico, social, urbanístico y ecosistémico, en el periodo comprendido entre 1953 y 1979, que abarcaría el periodo de la declaratoria de Puerto Libre y finales de las obras de circunvalación y pavimentación respectivamente.

Esta obra según De la Rosa, es “fundamental para entender los cambios en las dinámicas en la sociedad y ecosistemas de la isla de San Andrés que dan inicio con la declaración de puerto libre”(p.8), según la cual, la carretera circunvalar, puede ser “entendida como un actor histórico que permite construir un relato, donde su construcción, cambia dinámicas no sólo en ecosistemas sino también en la forma en que la sociedad sanandresana se relaciona con estos, lo que lleva a cambios trascendentales para la sociedad como la forma de transportarse, de construir vivienda, de percibir el espacio y desarrollar prácticas económicas y sociales nuevas relacionadas con la carretera” (p. 56).

Los efectos de la carretera sobre los ecosistemas en opinión de la autora, son más fuertes debido al tamaño de la isla, lo cual trae consecuencias más profundas y

repercusiones en todo el territorio. Para su construcción se invadieron zonas de manglar, se hicieron rellenos con materiales de diferente naturaleza, se alteró el borde costero.

Lo que en últimas terminó por cambiar las dinámicas de movilidad, que, en algún momento, según evidencias históricas, citadas en el estudio, se realizaban mayormente por agua, usando pequeñas embarcaciones, a una movilidad primordialmente terrestre. De igual manera sucedió con lo económico que pasa de estar soportada mayormente en actividades agropecuarias, al auge del turismo; en cuanto a lo social, el norte de la isla cobraría especial importancia debido a la carretera y otras obras que construirían en este costado de la isla, como el aeropuerto y el puerto marítimo.

En el caso particular de Providencia y Santa Catalina, hasta el momento no se ha documentado este tipo de procesos constructivos recientes, por lo que la recopilación documental y testimonial realizados en este estudio fueron pioneros en este tema.

3. Enfoque y propuesta metodológica

El presente estudio “Cambios ambientales en la zona costera de la isla de Providencia y Santa Catalina, generados por la construcción de la vía circunvalar: perspectivas desde sus pobladores” aborda la realidad como: local, particular y relativa. Se basa en hechos que son analizados desde los marcos de referencia del sujeto y tienen lugar en contextos determinados, por tanto, según Arias (2012), su enfoque es cualitativo. Busca, además, la comprensión de las acciones humanas más que la sola medición positivista de las condiciones del entorno. El diseño cualitativo en esta investigación se orientó a recabar información sobre el contexto social y su relacionamiento con lo ambiental, como forma de buscar una construcción dialéctica del saber.

La metodología contempla la recopilación de información en torno a los cambios inducidos por una gran obra de infraestructura en un reducido territorio insular, como es la carretera circunvalar en la isla de Providencia. Para dar respuesta a la pregunta de investigación se categorizaron los conceptos: desarrollo sostenible, cultura, territorio y carretera, que sumados a la construcción del listado de los efectos posibles de la tabla 7 del capítulo 2 y la información de las entrevistas y la revisión bibliográfica, permitieron deducir las categorías de análisis: crecimiento poblacional, dinámicas de interrelación social, movilidad, ocupación del espacio, diversificación de actividades económicas, propiedad y uso cultural de los recursos naturales. Para su correlación se hizo una búsqueda de datos que pudiera apoyar el análisis y la identificación de los efectos relacionados con la instauración de infraestructuras de gran impacto en pequeñas comunidades insulares, así como, las transformaciones de los atributos naturales y socioeconómicos conexos. El trabajo buscó establecer relaciones causa-efecto de un

hecho post facto, para lo cual se obtuvo datos tanto de la revisión de información documental como de campo.

3.1 Revisión documental y bibliográfica.

El diseño documental tuvo como estrategia la recolección, análisis e interpretación de datos secundarios, usando como fuente de información bibliográfica principal, documentos históricos.

Los datos fueron obtenidos en su mayoría del Archivo General de la Nación, de la biblioteca municipal y de la oficina de planeación del municipio de Providencia y Santa Catalina, de fuentes documentales impresas, tanto primarias (documentos originales), como secundarias (documentos con citas de otros autores).

Con la información documental se buscó tener otro acercamiento a la información obtenida en las entrevistas, al igual que la información observada en campo, haciendo una triangulación que permitiera a través de varios métodos analizar y tratar de dilucidar las partes complementarias y las secuencias de la información de forma que se pudiera llegar a su unificación y coherencia.

3.2 Recopilación de información en campo.

3.2.1 Observación y Descripción

Se hizo visita de campo al área de influencia de la carretera circunvalar para la recolección de registros fotográficos e información adicional. Estas Observaciones fueron libres o no estructuradas sin guías prediseñadas. Se realizaron en septiembre de 2016 y entre junio y julio del 2019.

3.2.2 Entrevista a profundidad semiestructurada

- **Selección de la muestra**

Para el diseño de campo se usó como estrategia la recolección y análisis de datos obtenidos directamente de comunicación personal y presencial, con personas pertenecientes a la comunidad étnica raizal de la isla de Providencia y Santa Catalina, que tuvieron relación directa con la realidad del fenómeno estudiado. Este grupo de personas fue escogido con criterios preestablecidos, que según Arias (2012) es un muestreo del tipo, no probabilístico, el cual depende en buena parte de la experiencia de los investigadores y comúnmente se lleva a cabo mediante métodos de observación y es ampliamente usado en investigación cualitativa. Este tipo de muestreo no probabilístico usó el muestreo, intencional u opinático, es decir, que los elementos son escogidos con base en criterios o juicios preestablecidos por el investigador. Para el presente estudio se hizo de la siguiente manera:

Personas mayores de 65 años de edad, de diferentes sectores de la isla, con conocimiento generalizado del proceso constructivo de la carretera. Estas personas tuvieron que haber vivido en la isla de Providencia en las etapas tempranas de su vida y debieron haber presenciado parte del proceso de construcción de la carretera circunvalar de la isla de Providencia. Todos los entrevistados formaron parte del grupo étnico *Raizal*, y fueron entrevistados en *creole*, aunque hubo dos personas que respondieron parte de la entrevista en *creole* y parte en castellano.

El recabar información directamente en el idioma local permitió una conversación espontánea, que además se facilitó al poder despojarme de la imagen de investigadora para simplemente entrar a ser un visitante en la casa de un viejo conocido, ya que pertenezco al grupo étnico raizal de la isla de Providencia y Santa Catalina, en la cual, como toda comunidad pequeña, sus miembros se conocen entre sí. Por tanto, conocía a cada uno de los entrevistados, aspecto que me permitió lograr su participación en la presente investigación. Sus aportes, conocimiento y visión de los procesos de transformación de la isla constituyen la base de las aseveraciones que se hacen en el presente estudio.

Es así como se hicieron 15 entrevistas a profundidad, en al menos dos visitas a los participantes, entre el 06 de septiembre de 2016 y el 09 de febrero de 2018. A los cuales se les solicitó consentimiento previo para grabar sus voces y para ser parte del presente estudio, por tanto, deben ser tenidos en cuenta como coautores del mismo. Los participantes del presente estudios son:

Tabla 8.

Personas de la comunidad de Providencia y Santa Catalina que fueron entrevistadas

Nombre	Sector
Jonathan Archbold	Santa Catalina
Selones Robinson	Old Town
Rodrigo Dawkins	Old Town (participó en el proceso de construcción de la carretera)
Rodrigo Howard	Town
Gustavo Howard	Old Town
Radiga Sjogreen	Old Town
Fern Newball	Smooth Water Bay
Adel Archbold	Smooth Water Bay
Fernando Newball	Mountain (participó en el proceso de construcción de la carretera)
Porlina Duffis	Old Town
Gloria Rapón	Old Town
Shirley Britton	Bailey (criada en Southwest Bay)
Heric Sjogreen	Old Town (criado en Mountain)
Wallace Robinson	Old Town (participó en el proceso de construcción de la carretera)
Laurence Fenandez	Rocky Point

- **Diseño metodológico y aplicación de la entrevista a profundidad semiestructurada**

Se definió el uso de esta técnica porque brinda libertad al entrevistado para construir sus posturas, le permite pensar, cuestionarse y estructurar sus ideas frente a vivencias que puede que les resulten intrascendentes, pero que, al momento de surgir un interés particular sobre ellos, deben hacer el ejercicio de revisión de esas vivencias para adoptar, con base en su experiencia, un concepto que permita evaluar los acontecimientos. Según Robles (2011), la entrevista a profundidad es “adentrarse en la

vida del otro, penetrar y detallar en lo trascendente, descifrar y comprender los gustos, los miedos, las satisfacciones, las angustias, zozobras y alegrías, significativas y relevantes del entrevistado; consiste en construir paso a paso y minuciosamente la experiencia del otro. La entrevista en profundidad sigue el modelo de plática entre iguales, son reuniones orientadas hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras” (Introducción, párrafo 1).

También señala Robles (2011) que “debemos construir perfiles específicos de estudio, aspectos básicos tales como edad, sexo, estado civil o nivel de estudios, por mencionar algunos. Lo anterior permitirá tener claras las características de las personas que serán entrevistadas para buscar y diseñar las estrategias más adecuadas de vinculación” (Cómo iniciar nuestras entrevistas, párrafo 1). Aspecto que se tuvo en cuenta al seleccionar el grupo entrevistado para este estudio.

El uso de esta técnica permitió indagar sobre aspectos y detalles de la construcción de la carretera y conocer vivencias, anécdotas y posturas frente a este tipo de obras. El instrumento de recolección de la información usado fue la grabación de las voces de los entrevistados, los cuales fueron guardadas en formato de audio mp3 en una carpeta del computador con el nombre de cada participante y la fecha en la que se hizo el registro; luego se procedió a la transcripción de cada entrevista (se transcribieron en la lengua nativa, *creole* o en español según como se expresó el entrevistado).

Para las entrevistas a profundidad semiestructuradas se utilizó una guía que puede consultarse en el *Anexo A*. Esta guía de ninguna manera pretendió limitar o restringir la entrevista, más bien sirvió para ordenar y reencausar, dando una estructura general a la entrevista, siempre respetando y permitiendo la libertad en las descripciones y anécdotas por parte del entrevistado.

Tomando en cuenta las categorías de análisis se formularon preguntas orientadas a recabar información sobre los siguientes aspectos:

Aspectos socioeconómicos:

- Distribución y ocupación del territorio

- Actividad turística y comercial.
- Cambios en las actividades económicas tradicionales

Aspectos ambientales y del paisaje a analizar:

- Cobertura vegetal del área de la carretera
- Extracción de materiales para la construcción y modificación de cauces de arroyos
- Alteración paisajística
- Afectación de fauna
- Fragmentación, pérdida y cambio en el hábitat por demanda de espacios para vivienda
- Contaminación de ecosistemas
- Reconversión del uso del suelo

Movilidad:

- Accesibilidad “antes y después” de la construcción de la carretera.

3.3 Delimitación del área de estudio y el ámbito temporal

Para fijar los procedimientos metodológicos se delimitó el ámbito territorial y temporal del presente estudio, para lo cual se estableció:

- La zona de influencia de la carretera de la isla de Providencia es toda la isla, dada la reducida extensión terrestre de la misma y el impacto en todos los sectores¹⁶ por tratarse de una carretera de circunvalación.
- Definición del ámbito temporal: aquí se buscó identificar los efectos significativos inducidos por la construcción de la carretera en un marco temporal que abarca desde antes del inicio de las obras de la carretera hasta el periodo posterior a la construcción, es decir entre 1939 – 1970. Se hace especial énfasis en la

¹⁶ Sector, debe ser entendido como la división espacial de la isla, equivalente a barrio.

descripción del trazado inicial de la vía, que es donde se percibió con más rigor los cambios.

4. Desarrollo vial en el Caribe colombiano e insular

El siglo XX en Colombia estuvo marcado por significativos avances en infraestructura, entre las que se cuenta la construcción de vías que mejorarían su conectividad. Inclusive, lugares fronterizos como las islas de San Andrés y Providencia contaron con obras viales que representaron avances en su desarrollo material. No obstante, el Caribe Colombiano iría perdiendo importancia frente a los adelantos que marcaban el desarrollo de la región andina. Por su parte, las islas también perderían su importancia relativa frente al desarrollo de otros territorios del Caribe y también frente a la región andina. Este capítulo busca ahondar en estos cambios y lo que significaron para el Archipiélago colombiano.

4.1 Progreso material del Caribe Colombiano: Antecedentes y contexto

La producción de una región constituye la base de su progreso económico siendo este un dinamizador que ayuda a determinar e impulsar el tipo de inversiones en cada territorio. Es precisamente el bajo desarrollo productivo primario y manufacturero, además de la carencia de fuertes estructuras de mercado, que permitieron dinamizar la economía y las condiciones biofísicas y sociales, aspectos que analiza Meisel (2011) para entender el rezago de la Costa Caribe colombiana en contraste con la Región Andina.

Desde las primeras etapas de formación del Estado, el Caribe neogranadino, disperso y deprimido desde sus inicios en contraste con la vitalidad de sus ciudades

portuarias como Cartagena, Mompox o Santa Marta, desarrolló una agricultura dirigida a satisfacer las necesidades que estas generaban. La concentración de la producción en las necesidades internas, impidió robustecer las rutas comerciales y el desarrollo del campo. Para Meisel (2011) esta situación puede tener relación con varios aspectos, entre los que están las condiciones climáticas poco favorables para el desarrollo de la industria agrícola, la mayor distancia en las rutas de navegación a Europa, lo que elevaba los precios y hacía menos competitivos los productos frente a otros exportadores, por ejemplo, Cuba. La concentración en un solo tipo de actividad económica (enfermedad holandesa¹⁷, que en este caso tendría que ver con la especialización en la extracción de oro y la rentabilidad que este representó, lo cual restó atención a otro tipo de actividades económicas) y la conformación de la estructura social, caracterizada por una asociación entre hacienda (que manejaba un bajo número de esclavos) y las rochelas (concentraciones de personas libres), que no propiciaron procesos de subordinación, como las que se dieron en las zonas montañosas andinas como la meseta cundiboyacense, que presentaban mayor densidad demográfica, lo que favorecería un mayor control social y económico de la población por parte del Estado colonial, al igual que, el desarrollo de un sector agropecuario orientado a los mercados domésticos y de autoabastecimiento y la aparición de una red de poblaciones con algún grado de prosperidad material.

La relevancia de la región Caribe, dada en buena parte por la importancia de sus puertos para el dinamismo de la economía nacional y las características que determinaron la conformación de sus estructuras productivas, definirían en buena parte lo ocurrido en materia económica en el siglo XX. Según el análisis de Meisel (2011) sobre el atraso de la Costa Caribe colombiana (2011), donde no incluyó la zona insular de la región Caribe, en la década de los 90 la región costera era la más pobre del país y esa

¹⁷ Según Meisel (2011), cuando “el auge de un producto exportador perjudica a las demás exportaciones y al resto de los bienes que los economistas llaman transables, es lo que se conoce en la literatura económica como la “enfermedad holandesa” (p. 175).

También Corden (1984) como se cita en Meisel (2011) dice que “En apariencia la primera vez que se usó el término “la enfermedad holandesa”, fue en noviembre de 1977 en un artículo de la revista inglesa *The Economist*. El término surgió porque en la década de 1960, Holanda tuvo un “boom” exportador como resultado de los descubrimientos de campos de gas natural en el Mar del Norte. El crecimiento de sus exportaciones energéticas llevó a una revaluación de la moneda, con los consecuentes efectos negativos sobre las demás exportaciones y sobre el sector manufacturero, su principal rubro de transables (p. 175).

pobreza frente a otros departamentos tenía su explicación en los antecedentes económicos de la región.

El siglo XIX en Colombia se caracterizó por el poco dinamismo en el sector exportador, siendo uno de los más bajos en Latinoamérica. Sin embargo, entre 1905 a 1950, con el auge del café, tuvo un crecimiento que lo llevó del 3.8% al 20.4%, mientras que el crecimiento total de las exportaciones no superó el 4.9% para el mismo periodo. Por su parte la Costa Caribe pasaba de una participación en la economía nacional del 11,7% en 1916 a un 4.5% en 1950. Meisel (2011) describe como factores que desencadenaron este atraso, el crecimiento económico sustentado en un enfoque de producto clave, que estimuló la entrada de divisas al país, la revaluación del peso, con la consecuente limitación del desarrollo exportador de otros productos menos posicionados que el café, llevando al fracaso exportador de la Costa en el siglo XX y consecuentemente al fracaso del sector residente en razón de su dependencia; a esto, además se adicionaron factores como la redefinición de las redes de transporte nacionales entre las décadas de 1920 y 1930 que se enfocarían en abaratar los costos de transporte del café y un mayor crecimiento demográfico que en el resto del país, factores que en conjunto afectaron las ventajas competitivas de la región produciendo su rezago.

Mientras esto ocurría en los principales departamentos del territorio continental colombiano, para la misma época (siglo XX) ¿qué estaría sucediendo en el territorio insular colombiano?, o mejor aún ¿qué estaría sucediendo en la pequeña isla de Providencia?, hoy parte integrante del Departamento Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina. La hipótesis que se sostiene en este capítulo es que en el siglo XX la isla de Providencia perdió la importancia estratégica en el Archipiélago y fue desplazada por la isla de San Andrés. Que, en el marco de la nacionalización de las islas, que comenzó de manera vigorosa con la creación de la Intendencia Nacional (1912), San Andrés ocupó un lugar central como centro administrativo del territorio y en permanente contacto con el gobierno nacional. En consecuencia, la pequeña isla de Providencia no solo quedó en los márgenes administrativos del gobierno colombiano, sino de la propia administración intendencial que se ejerció desde San Andrés.

4.2 El Archipiélago en el contexto del desarrollo vial del país

Tras la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (1905)¹⁸, el despegue en la construcción de infraestructura vial fue lento. Para 1914, Colombia tan solo contaba con una pequeña red de carreteras aisladas, de cerca de 600 Kms (Bravo J. 2014). Otro impulso al desarrollo vial del país se daría, según Meisel (2011), “como resultado de la indemnización por la pérdida de Panamá y del enorme influjo de créditos externos que recibió el país después de la primera Misión Kemmerer” (p. 197). Ciertamente, hubo un gran impulso en las dinámicas económicas e infraestructura del país entre 1918 y 1929; sin embargo, para este periodo solo se invirtió en la Costa Caribe el 4.3% de los fondos destinados para ese fin. Posteriormente, la infraestructura vial del país aumentaría a 5.700 kms hacia 1930 por las presiones generadas en parte, por el aumento del parque automotor. A pesar de los intentos por mejorar la conectividad vial del país, no es sino hasta 1931 cuando se promulga la Ley 88 que buscaba dar impulso a la red vial, crear el Consejo Nacional de Vías y adoptar el primer Plan Vial Nacional, que contempla en su primer artículo la construcción de 6.204 kms de carretera, de los cuales a los territorios nacionales les correspondería 417 kms, es decir, 6.7%. Sin embargo, San Andrés y Providencia no figuraba entre los territorios a recibir estos beneficios.

Aunque hubo un crecimiento vial a nivel nacional, este se dio de forma dispersa, fragmentada y desarticulada, con obras inconclusas o con demoras excesivas según Pérez (2005), lo que creó diferencias en el desarrollo de la infraestructura vial y la interconexión del país. No obstante, la mayor inversión en infraestructura se concentró en la región andina. Para 1948 la Costa Caribe solo tenía el 8.3% de los kilómetros de la red de carreteras del país.

Según Pérez (2005), “sólo hacia los años sesenta se empieza a ver al sistema vial como un instrumento de interconexión regional que permite la integración de los

¹⁸ Conformado durante el gobierno del general Rafael Reyes, cuyo fin era atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. (Ministerio de transporte, 2015).

mercados localizados en diferentes zonas del país. De modo que se proyectaron obras encaminadas a conectar las vías regionales existentes a las más importantes troncales del país” (p. 7). Entre 1960 y 1974 la longitud de vías pavimentadas creció a una tasa promedio anual de cerca del 7%.

4.3 Rezago de Providencia en el contexto del Archipiélago.

A pesar de la importancia histórica que tuvo la isla de Providencia en el periodo colonial, como sitio para resguardo de adversidades climáticas, sitio de aprovisionamiento y lugar desde el cual se podía dirigir actividades de saqueo a embarcaciones, esta fue perdiendo su relevancia respecto de la isla de San Andrés a medida que el Archipiélago se incorporaba paulatinamente a la naciente república de Colombia. Esta situación propició la pérdida de notoriedad de Providencia al tiempo que San Andrés asumía un rol cada vez más protagónico en el desarrollo estatal colombiano, quedando por tanto Providencia rezagada en el contexto insular. Wilson (1973) describe esta situación de la siguiente manera:

Como la importancia estratégica de Providencia retrocedió, los historiadores relegaron la isla a la oscuridad. Únicamente un relato informativo sobrevive, datado de 1835, de la vida y eventos durante el siglo diez y nueve. Mientras tanto, la isla vecina de San Andrés adquirió importancia económica como uno de los principales proveedores de coco a los Estados Unidos, ascendiendo como una consecuencia de la oscuridad histórica, a la prominencia. (p. 60)

Efectivamente Providencia comenzó a ser parte de una región que perdía centralidad en el contexto de progreso material que experimentaba la región andina de Colombia. No solo los procesos de reajuste de las demandas del capitalismo desplazaban y especializaban las economías caribeñas, sino que las condiciones naturales de producción hacían insostenible su inserción en las lógicas de los mercados mundiales. Las mejores condiciones para algunos cultivos, como el coco, que para la época tenía una creciente importancia comercial, ayudaron a hacer más notable la isla de

San Andrés. James J. (2014) referencia el periodo de la economía del coco en las islas, desde 1851 con la abolición de la esclavitud en Colombia, hasta mediados del siglo XX.

Aunque la isla de Providencia no estuvo del todo aislada de las dinámicas comerciales que se venían dando en el Archipiélago, dada su participación en la exportación de algodón a mediados del siglo XIX, la misma autora señala que en el año de 1841 existía un comercio entre San Andrés y Nueva York, según consta en los documentos históricos consultados: “En su viaje, Hugg embarcó varias cargas de algodón y un barril de aceite de coco de San Andrés y 27 cargas de algodón de Providencia” (p. 28). Lo que sugiere que Providencia participaba, aunque de manera menos importante, en la producción y comercialización de algunos productos; esto es aclarado por James (2014) al mencionar que Providencia no participaba de manera significativa en el comercio especializado de coco, más bien, se dedicaba a la producción agrícola para autoconsumo y la venta de excedentes a la isla de San Andrés. Muy probablemente esta dinámica mercantil de mediados del siglo XIX se debe a que desde el año de 1848 había sido declarada zona franca bajo el gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera, lo que le daba posicionamiento internacional, con lo cual además de recibir mercancía podía proveerse de cargamento de regreso; se proveía un mercado propio (Parson, 1985, como se citó en James, 2014).

No obstante, Parson (1985), pone en evidencia la importancia de Providencia, al señalar que, en los puertos de Catalina y el Cove se registraron entradas de 100 goletas y seis vapores por año, especialmente de la compañía norteamericana Franklin Baker de Nueva Jersey. San Andrés tomaría relevancia al punto de ser visitada por el presidente de Estados Unidos Franklin D. Roosevelt en 1939 (James 2014).

A finales del siglo XIX los cambios político administrativos implementados por los diferentes gobiernos llevarían a establecer diferentes dependencias políticas, así que después de hacer parte del gobierno federal (1867-1885) durante los Estados Unidos de Colombia en 1886, con la nueva constitución política, el Archipiélago se convertiría en una provincia del departamento de Bolívar. Esta administración trajo para las islas imposiciones fiscales aplicadas desde la capital del departamento, lo que acentuaría la creciente inconformidad por la forma como se administraban los destinos de las islas, llevando a que el departamento de Bolívar, tras la pérdida de Barranquilla en 1905,

también perdería en 1912 la administración del Archipiélago, convirtiéndose este último en Intendencia Nacional.

Para tomar esta determinación el gobierno nacional presidido por Carlos E., Restrepo consideró los aportes que realizaron los informes de sus delegados en este territorio, entre ellos los de Santiago Guerrero, quien visitó las islas y corroboró el reclamo de los isleños por el abandono en que los tenía la administración de Bolívar. Estos informes hablaban del atraso en que estaba sumida las principales obras de progreso para el Archipiélago, en especial sus caminos y vías, que generaban aislamiento.

En San Andrés como en Providencia no existe nada de lo que constituye la civilización y el progreso de los pueblos. Allí todo permanece sumido en el más hondo y lamentable atraso. Aquellas islas no merecen siquiera el nombre de pueblo, porque no lo son. El pueblo más infeliz entre nosotros tiene calles regularmente trazadas, escuelas regentadas por maestros más o menos idóneos, una casa de Gobierno, una iglesia católica, tienen, en fin, un cementerio. En las islas no hay ni esto: los que mueren allí, si son dueños de propiedades, los sepultan en ellas, los que no, unos son sepultados en la vía pública (...). (De León, 2014)

Esto se corrobora con los apuntes e impresiones que quedaron plasmadas en la memoria de Emilio Eiton en 1913, tripulante de la embarcación *Cartagena* de la marina colombiana que un año después escribiría que, aunque existía un lindo paisaje, las vías se encontraban "...en estado deplorable y eso que la época no era de lluvia. De esperarse es que ahora que la Intendencia esté mejor instalada y organice su sistema contributivo lo que primero recibirá la atención será la mejora de las vías de comunicación".

Pese a las esperanzas de tener una administración eficaz y comprometida con los proyectos de desarrollo del archipiélago, el modelo administrativo de intendencia nacional no logró realizar aportes significativos al progreso material del Archipiélago. Lo que sí se puede destacar es que la isla de San Andrés con su nuevo rol administrativo se convirtió

en el epicentro del archipiélago y comenzó a tener mayores conexiones con el resto del territorio colombiano.

Este lento avance se evidencia en el informe del entonces intendente de las islas Jorge Tadeo Lozano¹⁹ dirigido al Ministerio de Gobierno 1927 (Archivo General de la Nación, en adelante ANG, como se citó en James y Román 2010).

Teniendo en cuenta el suscrito la carencia de brazos en el interior de la Republica y los buenos salarios de que disfrutaban los trabajadores en las obras públicas, ha abierto una inscripción para que las personas de la isla que deseen mejorar su situación, vayan a trabajar en tales obras, con buenos jornales y con transporte y hospital por cuenta del gobierno. Esta operación la podría hacer ya que muy bien la necesita el Ministerio de Obras Públicas (p. 78)

Por su parte el informe de Fr. Eugenio Cargagente (1927) al eminentísimo G. Cardenal Van Rossum, anexo al informe intendencial de Lozano, hace evidente la necesidad de mejorar el sistema de interconexión de esta isla, cuando refiriéndose a Providencia y Santa Catalina dice “las dos carecen de caminos, y los viajes se hacen con caballería” 1927 (ANG, como se citó en James y Román, 2010, p.111).

Para la época -1927- se encontraba en visita Guillermo Ruiz Rivas²⁰ enviado del Ministerio de Hacienda, para elaborar un informe para conocer los recursos con los que contaba el intendente Tadeo Lozano para la “realización de pequeñas obras”, “es claro que estas son pequeñas obras que corresponden a pequeños recursos con que se cuenta, ya que de ese superávit hay que distraer una tercera parte para las obras del Municipio de Providencia” (ANG, como se citó en James y Román, 2010, p: 82).

Solicitaba a su vez el apoyo con más recursos para mejorar las intervenciones en las obras que se harían, “el programa de estas pequeñas obras indudablemente debe ser

¹⁹ Intendente entre 1927 y 1928

²⁰ Quien más tarde sería Intendente de San Andrés en el periodo 1939 a 1940

ampliado con los recursos de alguna consideración que se espera del Cuerpo Legislativo con la patriótica mediación de V.S” (p: 82) (aunque se refiere explícitamente a la carretera de San Luis y la Loma en San Andrés, por cómo está dispuesta la nota, podría suponerse que algún recurso, así fueran pocos, se destinarían a las necesidades de la isla de Providencia, entre los cuales la carretera era una prioridad).

Las necesidades identificadas por Lozano estaban sustentadas en las peticiones que la comunidad le hiciera tras su llegada a las islas, entre ellas se destaca la carta que Simón Howard abogado oriundo de las islas le dirigiera, que refiriéndose al sistema de transporte de la isla de Providencia dice:

La formación de Providencia es casi circular, montuosa y escarpada cual una reducida cordillera, dotada de minúsculas mesetas y valles, una faja de tierra relativamente plana circundante, con sectores ribereños alternados, de playas arenosas, ensenada y pantanos menos marítimos, manglares y rocas más o menos escarpadas por donde pasa una especie de camino circundante que son más bien trochas rocallosas y barrosas, llamado camino de herradura que en las estaciones de lluvia se vuelven todo un lodazal, atestado de grietas y fojas, cruzando en algunos trayectos los espolones de la cordillera en forma de promontorios al borde del mar que dificulta el tránsito del tráfico y hasta quedar arriesgando el paso. (Howard, 1927, como se citó en James y Román, 2010 p. 95).

En contraste con la situación de Providencia y posiblemente por la importancia comercial del coco, San Andrés, de forma temprana pudo contar con inversión para la adecuación de algunos tramos de carretera. Tal como lo mencionaba el Intendente Lozano en su informe y como se puede evidenciar en el Decreto 779 de 2 de mayo 1932 por el cual se apropia la suma de \$8.000 pesos para la terminación de la carretera San Andrés²¹ – San Luis – La Loma. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos: zona de Cartagena. San Andrés – San Luis – La Loma 1932-4. Tomo 3483 folio 2).

²¹ Parte Norte de la isla (cabecera municipal)

Las obras viales revestían de especial interés, eso lo hace notar el ingeniero Federico Mejía, el director General de Ferrocarriles y Carreteras Nacionales, en mensaje (radiograma) del 16 Mayo de 1932 donde solicitaba su desplazamiento a las islas en el menor tiempo posible, ya que “Tanto el excelentísimo señor presidente de la República como el ministro de obras públicas tienen especialísimo interés en que detalles organización trabajos edificios, carretera San Andrés – San Luis – La Loma, llévense a cabo a la mayor brevedad”. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos: zona de Cartagena. San Andrés – San Luis – La Loma 1932-4. Tomo 3483 folio 14).

Al respecto de estas obras el 4 de junio de 1932 el Consejo Municipal de la isla de Providencia solicitaba al ministro de Obras Públicas por medio de la resolución número 5, se hiciera una distribución equitativa de los recursos entre las dos islas, asignando el monto de \$4.000 pesos a cada una, a fin de que en Providencia se pudiera hacer la carretera de Santa Isabel a Rocky Point.

Recalcaban además que no se había destinado ningún recurso para Providencia, y que, en años anteriores, en San Andrés ya se habían gastado en la misma carretera más de \$100.000 pesos sin que a Providencia le llegara siquiera la vigésima parte. Inversiones que hacían que para la época San Andrés contara con “caminos y vehículos como automóviles, coches y camiones mientras que Providencia no tenía ni un solo camino que mereciera el nombre, pese a los repetidos reclamos y protestas hechas ante la Junta Central de Obras Públicas”, lo que daría lugar según ellos a que el Gobernador de Pensilvania, H. Gifford Pinchot²², dijera, en una corta visita que hizo a la isla en 1928

²² Fue un conservacionista y forestal Gifford Pinchot (1865 - 1946), reformó la forma en que los Estados Unidos de principios del siglo XX manejaban y desarrollaban sus valiosos recursos naturales, especialmente sus bosques. En 1896, el presidente Grover Cleveland lo encargo de la Comisión Nacional Forestal, para desarrollar un plan para las reservas forestales occidentales de la nación. En 1898, Pinchot se convirtió en el jefe de la División de Silvicultura, que más tarde pasaría a ser el Servicio Forestal de los Estados Unidos, una agencia del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. En este post defendía la conservación científica, el uso planificado y la renovación de las reservas forestales nacionales. Fundó la escuela de silvicultura de Yale y se desempeñó como profesor allí desde 1903-1936. Pinchot se había ganado el respeto, la confianza y la amistad del presidente Theodore Roosevelt, lo que agilizó su agenda conservacionista. Fundó la Asociación Nacional de Conservación y fue su presidente desde 1910-1925. Sirvió dos periodos como gobernador de Pennsylvania (1923-29, 1931-35) tiempo durante el cual estaba muy orgulloso de iniciar la pavimentación de los caminos de tierra del estado.
http://1912.history.ohio-state.edu/conservation/gifford_pinchot.htm

que: “Providencia se distingue de las demás poblaciones del mundo entero por la falta absoluta de vehículos de rueda”. Los firmantes de este documento fueron el Presidente C. H. Hawkins, vicepresidente Víctor R. Howard, vocales Franklin M. Howard, Leonardo Newball, Guillermo Newball y el secretario James Howard. (*Anexo B*).

Esto demuestra la poca importancia de Providencia tanto en el ámbito nacional, como en las gestiones que desde el ámbito regional adelantara la intendencia desde San Andrés.

Aunque los concejales no lograron sus propósitos, como consta en la respuesta del Ministerio del 27 de junio de 1932, en la que les comunican que,

...la partida de \$8.000 votada para la construcción de la carretera en el municipio de San Andrés es apenas suficiente para esta obra” (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos: zona de Cartagena. San Andrés – San Luis – La Loma 1932-4. Tomo 3483, folio 47), y tampoco lograron partida alguna para la mejora de la carretera, argumentando que “en la actualidad no puede dedicársele suma alguna del presupuesto ordinario y los recursos de que se echó mano para la construcción en San Andrés fueron tomados del empréstito con el banco de la República que ya está destinado y que es intocable (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos: zona de Cartagena. San Andrés – San Luis – La Loma 1932-4. Tomo 3483, folio 47).

Lo que si lograron fue el reconocimiento de la necesidad de esta inversión para la isla de Providencia “El ministerio está de acuerdo con ese concejo en que también el municipio de Providencia necesita la construcción de la carretera de Santa Isabel a Rocky Point”. (*Anexo C*) (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos: zona de Cartagena. San Andrés – San Luis – La Loma 1932-4. Tomo 3483, folio 47).

En medio de las inconformidades suscitadas en la isla de Providencia, el 9 de julio de 1932 el intendente Benjamín Moreno daba parte al Ministerio de Obras Públicas de la llegada del ingeniero (Federico Mejía Uribe) y de los inicios de los trabajos de reparación de la carretera en San Andrés, así como otras obras como el edificio de la estación

inalámbrica. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos. Folio 52).

Unas semanas después en oficio dirigido al ministro de Obras Públicas, Alfonso Araujo, al cual se adjuntaba la transcripción de resolución del Concejo de San Andrés de sesión del 20 de julio de 1932 firmada por Julio E. Gallardo, estarían informando los resultados de las gestiones adelantadas en Bogotá por parte de la comisión conformada por Francisco A. Newball – alcalde de San Andrés y Anibal Badel – senador de la república; quienes enviados por el intendente Benjamín Moreno, buscaban la atención del presidente y su gabinete en algunas obras de la isla de San Andrés como la carretera y la estación inalámbrica con edificio en concreto (estación transmisora de radio). Al parecer tuvo resultados positivos, ya que según afirma “se dio también la devolución de unos dineros sustraídos indebidamente de la caja de hacienda por el exadministrador Ortiz” que serían aplicados según dice “a obras de mejoramiento para las dos islas”, aunque no especifica cuales obras, es posible por el interés que demostraba tanto el sector político, como la comunidad de Providencia, que algún dinero fuera usado para mejora de la condición del camino de herradura en esa isla. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas – Caminos – San Andrés, 25 de julio de 1932. Transcripción de resolución del Concejo de San Andrés de sesión del 20 de julio de 1932 firmada por Julio E. Gallardo).

El 21 de marzo de 1938 siendo Intendente Timothy Britton escribió oficio al Ministro de Obras Públicas, Cesar García, donde manifestaba que por parte del Ministerio se le había solicitado un plan de ejecución de trabajos viales, al respecto el intendente informaba que,

...no existen planos técnicos de ejecución, al menos en los archivos de la intendencia y solo se tiene conocimiento de que un ingeniero norteamericano de apellido Norton, hizo un estudio de posibles vías en San Andrés que le sirvió para hacerle una propuesta de construcción al gobierno, por allá en el año 1926. El Trazado de las carreteras sería un trabajo preliminar.

Lo anterior, permite sugerir, que los trabajos que hasta el momento se habían adelantado en materia vial en el Archipiélago carecían de estudios y que las vías se

adelantaban prácticamente siguiendo los senderos o caminos de herraduras preexistentes, siendo estos adecuados con el conocimiento y experiencia de los ingenieros y jefes de obra. Ante esta situación el Intendente Britton recalca la necesidad de hacer unos estudios técnicos para la construcción y adecuación de las carreteras y proponía al secretario general David Guerrero Contreras, ingeniero graduado de la Universidad Nacional, como encargado de dirigir técnicamente la construcción de las vías.

Esto concuerda con los testimonios dados por algunas personas de la isla de Providencia, que aseguran que la carretera siguió el mismo trazo del camino de herradura que los lugareños usaban para interconexión de los sectores. Al respecto en comunicación personal con J. Archbold nos comenta: *“The same road that the people them use to walk through they cut the road right there”* (6 de septiembre de 2016)

El intendente Britton hace una descripción de las vías existentes en ambas islas, permitiéndonos tener un referente para la comparación de las condiciones viales. En cuanto a San Andrés afirmaba que:

Quince kilómetros de caminos que se pueden transformar fácilmente en carretera y cinco kilómetros malos de herradura destinados a servir de arterias viales. Los quince kilómetros de caminos que se acercan a carretera, se distribuyen en la siguiente forma: siete kilómetros van de la carretera intencional llamada “North End” siguiendo la orilla del mar hasta el sitio denominado “Sound Bay” y los ocho kilómetros restantes parten del mismo “North End” por el filo de la pequeña elevación que atraviesa la isla en dirección Nordeste-Sudoeste y va a empalmarse con el ramal anterior en la vereda de “San Luis. ...Los cinco kilómetros de camino malo de herradura de que se habla, parten del ramal que va por el filo de la cordillera y va a terminar en el puerto llamado “South-West Cove” “este ramal es muy

importante como vía por donde se moviliza gran cantidad de cocos y otros frutos²³.

En contraste, hace la siguiente descripción de los caminos de la isla de Providencia, “no existe sino escasamente cinco kilómetros de buenos caminos de herradura y unos veinte kilómetros de malos caminos de herradura. Toda la red está destinada a ser una carretera de circunvalación²⁴”. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Administración de bienes, correspondencia, Caminos comisarias e intendencias, San Andrés y Providencia 1937–40, tomo 84 Folio 634).

La mala condición de los caminos de herradura al parecer era una constante, lo corroboran incluso testimonios de algunos lugareños, donde cuentan sus vivencias, así como relatos escuchados de sus padres y abuelos, fijando el periodo entre 1938 y la década de los 40, donde describen la condición de la carretera antes de los trabajos con maquinaria como: difícil, enlodado e incluso imposible de transitar en época de lluvia.

And I tell you, this road was muddy, before them send a company from over the anda to survey the road... When deh carry round circular, the horse go to them belly, all like long their where Radiga them live, you have to get off the horse fi pass. We use to back rock on horse and full up the trench them inha the road, right up there where the well, where Yolanda [Newball] live. ...I did give the government the mall and the same government man dig the mall and back it on horse and going deh full up the road. (F. Newball B. comunicación personal, 6 de septiembre de 2016)

S. Robinson recuerda que aún era un muchacho cuando empezó a trabajar junto a los ancianos en la reparación del camino de herradura, todos los trabajos eran manuales antes de que el gobierno empezara la construcción de la carretera, afirma.

²³ A pesar de la importancia en la comercialización de este producto, la vía al puerto no fue una prioridad en la planificación vial de la isla, pues cuando otros tramos eran considerados caminos aceptables, éste aún era camino de herradura

²⁴ Aunque se hace referencia a 25 kilómetros, hay que recordar que los caminos seguían el relieve de la isla, lo que los hacía más sinuosos y aunque en la actualidad la carretera circunvalar tiene aproximadamente 17.52 km. es posible que en ese entonces tuviera esa longitud.

From I was a boy I use to work whit all them old man, Jake, ¡all of them! we had to dig the mall with hoe, carry it and put it on the road, and then we have something fi tamp it, made out of board. Before the government start make road, we had to fix it with hand. (S. Robinson, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

The road was rock after them full it up with mall... It was a little road, fix pan hand and mall and stamp". (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018)

Desde que nació la carretera era un camino con piedras, se caminaba pasando de una piedra a otra. El gobierno conseguía hombres para que trabajara, pero ellos tenían que dar dos días de trabajo gratis en cualquier obra que se iba a hacer, eso se llamaba subsidiario, no había donde caminar fuera de las piedras. (R. Howard, comunicación personal, 9 febrero de 2018)

Them time you can't pass when gully come down, you have to wait till it go down fi you can pass, you can take no chance them time. (S. Robinson, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

Where was really bad, you had to dig the mud and throw the mall and tamp it down. (S. Robinson, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

Hasta ese momento, los gobiernos del Archipiélago se venían dando en medio de fracasos y escándalos en los cuales se veían envueltos tanto intendentes, como funcionarios del gobierno local, los cuales en muchos casos eran personas foráneas al Archipiélago y ajenos a la necesidad de asegurar el territorio como parte integrante de Colombia. Después de la firma del tratado Bárcenas-Esquerro, desde el congreso, en especial los senadores cartageneros, promovieron la iniciativa de enviar una comisión de parlamentarios a San Andrés con el propósito de realizar los ajustes administrativos necesarios para fomentar obras de desarrollo y la mejora de la convivencia. De forma que, a finales de 1937, la comisión de senadores y representantes a la Cámara, enviada por el gobierno central presentaba en su informe entre muchos otros, la necesidad de la

construcción de una carretera de circunvalación “*Artículo 3° Por el Ministerio del ramo se harán los estudios, planos y presupuestos del plan de obras públicas que por la presente ley se decreta, para ser realizado en San Andrés y en Providencia*” (Informe de Comisión parlamentaria 1937 Imprenta Nacional). Las obras que desprenderían como respuesta a este informe, incluyendo las carreteras, tendrían la clara intención de afianzar la soberanía colombiana sobre el territorio insular, como lo deja ver desde la misma introducción al informe, donde el representante Romero Aguirre, tras la revisión de varios documentos “...expresó sus ideas sobre los medios más eficaces para propender por la colombianización de los isleños y por el mejoramiento de su vida...”

Luego insiste: “La labor de colombianismo en que estamos empeñados tiene que estar respaldada en actos que procuren el mejoramiento de los isleños, en lo material y en lo espiritual”. (San Andrés y Providencia. Informe de la Comisión Parlamentaria 1937).

El 26 de abril de 1938, posiblemente como respuesta a las múltiples solicitudes de la comunidad de ambas islas, se emite el decreto intendencial 733 *por el cual se provee a la construcción de unas vías públicas en las islas de San Andrés y Providencia* (AGN 003483 folio 638 caminos, zona de Cartagena – San Andrés – San Luis – Loma 1932 – 4, folio 606), que buscaba dar cumplimiento al Plan de obras Públicas contenidos en la ley 45 del 25 de mayo de 1937²⁵, *por la cual se dicta un estatuto especial sobre las Islas de San Andrés y Providencia*, que en el artículo tres del segundo capítulo, contemplaba las siguientes obras públicas:

- Puertos con sus muelles en las dos islas
- Un hotel de turismo en el lugar señalado por la técnica
- Un paseo público a San Andrés, con bustos de próceres colombianos
- Un hospital en el lugar conveniente
- Una exposición permanente de productos colombianos anexa al hotel
- Los caminos indispensables en las dos islas

²⁵ Este decreto fue aprobado el 15 de junio según comunicación enviada a la intendencia el 27 del mismo mes. (ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Caminos. zona de Cartagena – San Andrés – San Luis – Loma 1932 – 4. Tomo 3483 folio 638)

- Dos cementerios públicos en cada una de las islas y
- Las obras para aprovisionamiento de aguas en las islas

Era de esperarse, que las obras que para la época se proponían para la isla de Providencia partieran de la misma visión e iniciativas del gobierno nacional. El informe de la comisión de senadores y representantes sugería las bases para un proyecto de Ley para la reorganización de la Intendencia, entre los cuales se sugería un plan de obras públicas. En el artículo tres, numeral seis, el Proyecto de Ley proponía la realización de “los caminos indispensables en las dos islas”.

Se hace notorio entonces que la proyección de inversión en infraestructura vial y otras inversiones en las dos islas, obedecía a una apuesta Nacional que buscaba hacer presencia y aumentar la dependencia de la población de las islas del gobierno central.

El 6 de mayo de 1938 el Ministerio de Obras Públicas le informaba al Intendente de las islas que habían sido apropiados \$6.000 pesos para las vías de San Andrés y Providencia ((ANG. Fondo Ministerio de Obras Públicas, sección República. Administración de bienes, correspondencia, Caminos comisarias e intendencias, San Andrés y Providencia 1937–40, tomo 84 Folio 610) y el 11 de mayo el intendente reiteraba la solicitud de “equipos indispensables para la construcción de vías de Providencia y variantes San Andrés”. También se hace referencia a la “impaciencia de los habitantes por la proximidad de las temporadas de lluvias que hace intransitable los caminos” (folio 608).

El 17 de mayo del mismo año el Intendente Timothy Britton en decreto Intendencial No. 26 “por el cual se organiza trabajos de estudios y proyectos, construcción y sostenimiento de vías públicas, por cuenta de la Nación, en territorio de la intendencia” hacía nuevamente la descripción de la red vial existente en la Intendencia de la siguiente manera:

Que existen en la isla de San Andrés los siguiente trayectos de caminos que forman parte de la red vial del Municipio, a saber: Trayecto “North End” – “Sound Bay”, aprox. 7 kilómetros; trayecto “North End” – “La Loma ” – “San Luis” aprox. 8 kilómetros; trayecto “Tamarind Tree” – “South West Cove” aprox.

5 kilómetros, total 20 kilómetros aproximadamente; que el plan vial de la isla de Providencia se reduce a la carretera de circunvalación de lo cual hay construidos aproximadamente 5 kilómetros y algunos ramales incluyendo los caminos indispensables a la isla de Santa Catalina...²⁶.

Para esta misma fecha se adelantaban importantes obras para las islas, nombrándose para el control de materiales un almacenista para San Andrés y un subalmacenista de las obras viales para Providencia (folios 625 y 626). Además, se solicitaba equipo entre los cuales se requirió “urgentemente sendas volquetas para la isla de Providencia, Isla San Andrés...” (AGN folio 615 – radiograma 00191 de 23 de mayo de 1938).

Las obras de construcción de las carreteras se estarían iniciando según mensaje del intendente Timothy Britton el 28 de mayo; efectivamente se dio en San Andrés, el 1 de junio; con 90 trabajadores en la planilla semanal con un costo de \$630 pesos y en la segunda semana de junio se inició en la isla de Providencia con 75 trabajadores. Solicitaba además recursos por valor de 5.000 pesos para poder atender la planilla mensual y para pagar el equipo de ingeniero, la camioneta y las herramientas solicitadas (folio 620). Efectivamente el 8 de junio se informaba al Intendente que “la apropiación para las vías de San Andrés y Providencia es de \$50.000.00 pesos²⁷”. (AGN 003483 folio 623 caminos, zona de Cartagena – San Andrés – San Luis - Loma 1932 – 4). Diez días después el intendente informaba a la Dirección de Carreteras Nacionales del Ministerio de Obras Públicas que había organizado y dado inicio a los trabajos en la carretera de Providencia “acabo de regresar isla de Providencia donde... dejé iniciados trabajos” (AGN caminos, zona de Cartagena – San Andrés – San Luis - Loma 1932 – 4. Tomo 3483. Folio 628). Recibiendo aprobación el 21 de junio (folio 630).

²⁶ Muy probablemente se refiera a la carretera de Jones Point

²⁷ A este valor “Descontando el valor de los dos camiones volquetas marca “Ford”, con capacidad de 1 y ½ toneladas cada uno, con sus correspondientes repuestos y el precio de los equipos para los trabajos de ingeniería, o sea \$6.000, quedarán 44.000.00 para atender a los trabajos en los últimos siete meses del año, lo cual permitirá un gasto mensual de \$6.140 en jornales, materiales, herramientas y demás gastos que exijan los trabajos. Por tanto, el Ministerio girará \$8.000.00 en junio y \$6.000.00 de junio en adelante”. (AGN 003483 folio 623 caminos, zona de Cartagena – San Andrés – San Luis - Loma 1932 – 4).

El 12 de agosto de 1938 el Secretario General de la Intendencia e Ingeniero Director de obras, David Guerrero Contreras, envió informe a, Abel Cruz Santos Ministro de Obras Públicas, con los avances de las obras a primero de agosto del mismo mes y año.

El informe inició poniendo en conocimiento del ministerio las dificultades en la ejecución de las obras, en las que enumera las dificultades para conseguir personal local que conozca de trabajos especiales. Afirmaba que: “por temperamento racial hay inclinación natural a una pereza excesiva” también “la carencia de herramientas y de materiales” y “la gran distancia que separa las islas del mundo civilizado²⁸”.

Respecto de los caminos de Providencia dice que, al parecer las difíciles condiciones que imponía el terreno y la carencia de equipos para adelantar los trabajos impidieron que se tuviera algún avance en materia de adecuación vial en esta isla, al respecto el ingeniero escribe en su informe lo siguiente

La Isla de Providencia necesita continuar los trabajos de construcción de la carretera que la circunda y que es su único problema básico en esta materia. Por no contar con ninguno de los aparatos y elementos indispensables para esta clase de trabajos, no se ha hecho nada, en definitiva”. “... A pesar de esta circunstancia se ha dado ocupación a un grupo de hombres con el fin de preparar materiales que más tarde se han de emplear en la construcción. Los gastos que se han empleado para esta isla, son:

²⁸ En cuanto a los avances de las obras reporta:

- Hospital de San Andrés iniciada el 14 de febrero de 1938
- El colegio Bolivariano de San Andrés: reparaciones como instalación de servicios sanitarios, tanque para almacenamiento de aguas lluvias, cambio de madera, renovación de tejado y pintura no se habían realizado por falta de trabajadores
- Caminos de San Andrés: básicamente se trató de la conservación de los mismos ya que se encontraban en pésimo estado
- Colegio de Santa Isabel para Señoritas (María Inmaculada): requería reparaciones colocación de baños y sanitarios, reparación de madera de pisos y pintura. Sobre este último, afirma el Ingeniero no se podían adelantar por falta de personal y esperaba que “con la llegada de albañiles y maestros de Cartagena se pueda comenzar muy en breve la conservación del edificio.

Por valor de materiales	\$204,24
Por valor de jornales	\$1.493,00
Valor total del gasto hasta junio 31 ²⁹	1.697,24

El informe de avance de Guerrero D. (1938) reportaba 31 obreros, con gasto diarios de treinta y siete pesos con cincuenta centavos (\$37,50) y advertía que “mientras no se efectúe un estudio preliminar de la ruta que se debe elegir, no habrá trabajos de construcción propiamente dichos” para lo cual también requería “los elementos que se han solicitado a Bogotá” y un ingeniero ayudante³⁰.

Tabla 9.

Cuadro de inversiones de la época 1938. AGN - Folio 676 – informe número 1 para el ministro de obras públicas

NOMBRE DE LA OBRA	PARTIDAS			SALDOS	
	RESUPUESTADO	GIRADO	GASTADO	DE LO GIRADO	POR GIRAR
hospital de San Andrés	31.000,00	24.000,00	18.986,38	5.013,62	7.000,00
Caminos Archipiélago	50.000,00	14.000,00	13.835,63	164,37	36.000,00
Colegio Bolivariano de San Andrés	4.000,00	2.000,00	1.287,00	713,00	2.000,00
Colegio para Providencia de Señoritas	1.500,00	500,00	294,90	205,10	1.000,00

²⁹ Año 1938

³⁰ Justificado en la existencia de Obras Intendenciales y Nacionales en el territorio; entre las nacionales cita las siguientes:

San Andrés

- Construcción del hospital
- Escuela para varones
- Tanques altos de concreto para recolección de aguas lluvias en la escuela granja Alfonso López y en el Colegio Bolivariano
- Reparación de colegio nacional de varones
- Reparación y construcción de caminos

Providencia

- Dos escuelas rurales
- Edificio para la planta eléctrica de Providencia
- Carretera circunvalar
- Reparación del colegio de Señoritas

Propuso que la intendencia hiciera la repartición de la partida asignada para carreteras, sugiriendo \$20.000 pesos para Providencia y \$30.000 pesos para San Andrés. También propuso la creación de una Oficina de Obras Públicas para que los trabajos fueran manejados de forma independiente de la Secretaría General, ya que, según afirma, además de las labores propias de la Secretaría, debían encargarse de las obras, elaborar los planos, hacer cálculos, presupuestos, fiscalizar y enseñar al personal. (AGN. Informe número 1 para el Ministro de Obras Públicas Folio 673).

El 2 de septiembre de 1938 el intendente Britton T. informaba que el equipo de ingeniería ya debía estar en la isla de Providencia y que “el Ingeniero Secretario saldría en la semana siguiente a Providencia para ponerse al frente de las obras para la construcción de la vía” (folio 686) y el 13 de septiembre le escribe al Ministerio para que autoricen nombrar al ingeniero Gabriel de los Ríos Cano como ingeniero ayudante (Folio 61 A), siendo aprobado el 21 de septiembre (folio 685).

El 24 de octubre de 1938 Carlos Ramírez Martínez, Ad Hacienda Aduana comunicaba al Ministerio de Obras Públicas – Edificios Nacionales; que había llegado el día anterior de la isla de Providencia donde había realizado pagos de jornales a los trabajadores por valor de \$3.761.80 pesos.

Las obras se adelantaban con 113 hombres de trabajo, 7 directivos”, dice que los trabajos se iniciaron el 2 de septiembre hasta el 2 de octubre y se habían explanado 1500 metros, de los cuales 25 estaban reafirmados y se habían construido 5 obras de arte (alcantarillas) y 2 puentes en preparación con 6 metros de luz³¹.

Muchas de estas obras, especialmente la carretera, se realizaban bajo una modalidad de trabajo conocida entre los lugareños como subsidiario, equiparable con un tipo de trabajo colaborativo o comunitario, en el que por lo general participaban hombres

³¹ Anunciaba además la iniciación de la escuela de Lazy Hill el 19 de septiembre con 2 albañiles y 7 hombres, el edificio de la planta eléctrica inició el 20 de junio y la escuela de Rocky Point el 20 de octubre y la finalización de las reparaciones del colegio nacional de señoritas. La comisión duro 13 días, con un costo total de \$5 pesos (folio 708)

con edades variables. Cuando se hacía para el gobierno debían tener edad para trabajar con el Estado.

S. Robinson (comunicación personal, 7 de abril de 2017) afirma que desde que tiene memoria las personas mayores de la comunidad trabajaban usando esta modalidad -debían dar dos días de trabajo voluntario gratuito al Estado-. Aunque no es claro cuando inició esta práctica, al parecer para la década de los cuarenta ya estaba instaurada y aceptada.

Them time the older set of people use to say them deh work subsidiario ¡I don't know what that mean! But them go work fi the government and say them go work a couple days ¡free!. But me no, them use to have to pay me. I don't know where them get that law from, but all the older set of people say them was deh work subsidiario, the government call you and you have to go.

Este tipo de trabajos no solo se realizaba para el gobierno, sino que podía ser un acuerdo entre vecinos de un sector o incluso podía ser realizado en propiedad privada, estableciéndose en el caso de este último, acuerdos verbales de trabajo -el trabajo se pagaba con trabajo-.

Them use to use a thing that they call subsidiario everybody help, when them chop the road, let's say them chop old Town till the entrance of Lazy Hill, and then a next set chop out till south, everybody help chop out they own road... First time was different, everyone use to help, lest say 8 man, them come to gather and clean fi you ground, then they go by one other person an clean them ground, and like so (R. Dawkins, comunicación personal, 7 abril de 2017).

When we deh work carretera mr Jake (Solines Sjogreen), Mr, Humberto, when him did going put down the house foundation every Saturday we use to go and help, ...when I did going build my cistern I get Limion and my brother to dig it, and we pour it out one Saturday, all carretera man come and help. (R. Dawkins, comunicación personal, 7 abril de 2017).

En los actos administrativos que ordenaban o regulaban la construcción vial, así como en la contratación de los mismos, no aparece algún referente de la modalidad de trabajo subsidiario. Por el contrario, lo que se evidencia es el deseo o el mandato de pagar los jornales correspondientes a los trabajadores³².

El 12 de noviembre el intendente informaba sobre el presupuesto necesario para atender las últimas siete semanas de trabajo de la circunvalación de Providencia³³, requiriéndose, según él, \$8.585.75 pesos, distribuidos así:

Jornales pendientes de pago	\$2.585.75
Jornales y materiales para 7 semanas	\$6.000.00

El 25 de noviembre de 1938 se lleva a cabo una auditoría por un auditor fiscal de nombre, Fernando Bustillo, la cual pudo tener su origen en las denuncias presentadas por un ciudadano de nombre James Rankin Jr.³⁴. En ese informe de auditoría, enviado al Contralor General de la República se hacía una comparación entre los avances de las obras en las dos islas. Respecto a San Andrés, decía:

Es poco lo que se ve lo invertido en dichas reparaciones pues son diversas las dificultades que se tienen que vencer para llevar adelante obras de esta índole, tales como la falta de maquinaria especiales, la idiosincrasia del trabajador nativo, inclinado siempre a la pereza y desadaptado completamente a esta clase de labores, pues en su mayoría son agricultores, pescadores y marinos. A lo que agregar el poco espíritu público de los

³³ Las dificultades de comunicación entre las dos islas harían necesario un sub-almacenista, permanente en Providencia, nombrándose al Sr. Spicer Jay Long, con una asignación mensual de \$3,50 pesos. Tras establecer una fianza de \$1000 pesos, debía responder por los materiales y equipos de la nación, según consta en la resolución 34 de noviembre 22 de 1938 (folio 736 – oficio No. 1084 de la intendencia).

³⁴ Como lo hace saber en oficio enviado por el Intendente Timothy Britton al Ministerio de Obras Públicas el 9 de septiembre de 1938, donde explica las razones que tendría el Sr. Rankin para denunciarlo, ya que contra este ciudadano se adelantaba una investigación por circulación de billetes falsos y según el Intendente también hacía “contrabando en todas sus formas, de lo cual pueden dar testimonio en todos los resguardos de Aduana el litoral Atlántico” (folios 690 firmado por el Intendente y 691 del investigador Misael Santana R. firmado por el Oficial mayor encargado de la Secretaria General Manuel A. Palacio V.

habitantes y su indiferencia por las cosas que atañen al gobierno nacional, factores estos que han contribuido poderosamente al poco adelanto de las obras públicas en este sector de la República. (Folio 754) “Habiéndose invertido hasta la fecha \$17.681.60 pesos.

Mientras que de las obras de la isla de Providencia decía:

En la isla de Providencia se han aprovechado más las inversiones hechas por el gobierno, pues allí el trabajador labora con más entusiasmo y tiene más apego por la tarea a que se le dedica. Sin embargo, de carecer de herramientas apropiadas para esta clase de obras, de la carretera de circunvalación en proyecto, se han explanado 1500 metros de los cuales 250 se hayan afirmados con 5 obras de arte (alcantarillados) y dos puentes en preparación con 6 metros de luz.

Reportaba 124 obreros trabajando y una inversión de \$12.544.49 pesos:

Materiales	\$3.030.04
Jornales	\$9295.25
Transporte	\$95.30
Sanidad	\$123.90

Sin embargo, en las consideraciones generales dice “la organización de los trabajos es militar: todos obedecen a una sola voz de mando: el ingeniero Dr. Guerrero Contreras”.

También dice que debido a la “escasez de brazos competentes”, la intendencia había traído “brazos especializados desde el continente, con magníficos resultados para el rendimiento de las mismas” (folios 755 y 756).

Por su parte el intendente Britton realizó también un informe de las obras ejecutadas en la vigencia de 1938, elaborado el 7 de febrero de 1939 donde informaba que las obras estuvieron

...a cargo del ingeniero Secretario General David Guerrero C. y fueron adelantados por el método de localización directa³⁵, pues solo en el mes de octubre de 1938 llegó a la isla de Providencia el equipo para ingeniero. Se hicieron algunos estudios previos, y luego se dio comienzo a los trabajos de localización de la ruta escogida, para continuar la carretera de circunvalación en el sector Baley-Rocky Point. Se hizo una explanación de 1700 metros de longitud, y se construyó aproximadamente un kilómetro de camino macadam³⁶, provisto de sus cunetas definitivas y de sus respectivas alcantarillas en número de 5, entre ellas un pequeño puente de cemento de 3.50 metros de luz. Aunque hubo que construir este trayecto de carretera, por métodos rudimentarios, toda vez que los volquetes pedidos no llegaron a las islas sino en los últimos días del mes de diciembre, a mi juicio la cifra de \$23.432.82, invertida durante el año en obras viales de Providencia, es bastante elevada. En mi concepto esto se debe a deficiencias en la dirección, y a otros factores propios del medio. Además de los estudios previos y la construcción del trayecto de carretera antes mencionado, se atendió a la conservación y reparación de un trayecto de cinco kilómetros de carretera construidos con anterioridad.

La distribución de los gastos es como sigue:

Materiales y elementos comprados	\$6.589.61
Jornales	16.138.54
Transporte	\$426.62
Sanidad	123.90
Gastos varios	24.15

³⁵ Cuando la importancia de una vía carretable no requiera el proceso completo de estudios para su diseño, o la premura del tiempo para su construcción no dé lugar a la elaboración del proyecto, se recurre al sistema de localización directa que como su nombre lo indica, consiste en situar directamente en el terreno las tangentes y las curvas circulares que constituyen el eje de la vía. Esta labor exige un trazo cuidadoso de la línea de pendiente cuyo despeje debe ejecutarse con suficiente amplitud para estudiar y definir a lo largo de ella el emplazamiento del eje. La tarea en referencia se realiza totalmente en el terreno

³⁶ El sistema macadam es un sistema de pavimentación simple, basado en la protección del suelo y la rápida eliminación del agua del camino. No era necesaria grandes masas de piedra en la base del camino para su resistencia, bastaba con superponer tres capas de piedra de diferente granulometría repartida uniformemente sobre el suelo natural, lo cual era suficiente para protegerlo del agua. Pangos M. y Lujan M. (s.f.).

Reserva para transporte personal	130.00
Suma	\$23.432.82

Hay en existencia materiales y enseres, según inventario a 31 de diciembre de 1938 por valor de \$4.321.04.

Con las volquetas y el equipo de ingeniería, ya en las islas, y pudiéndole confiar el trabajo de dirección de las obras viales, que se emprendan en el presente año, a un ingeniero experimentado y de reconocida honradez profesional, podrá el gobierno seccional, garantizarle al Ministerio, el adelanto de la obra vial bajo normas de economía y eficiencia. (folio 770 y 771 firmado por Intendente).

Sin embargo, para la vigencia 1939 el congreso no había aprobado partida para la carretera del Archipiélago, no obstante, en mensaje del 3 de marzo del mismo año se le informaba al intendente que el “Ministerio había conseguido crédito extraordinario por \$10.000 pesos de los cuales ya se habían girado \$5.000 y en el presente mes estarían entregándose 2.500” (radiograma del Minobras al intendente – folio 764). En marzo del mismo año, siendo intendente Guillermo Ruiz Rivas le escribe al Ministro de Obras Abel Cruz Santos informando la situación de las obras, entre otras la renuncia del Secretario General e Ingeniero David Guerrero Contreras y su sucesión por Gabriel de los Rios Cano, a quien encontró desempeñando el cargo de secretario de la intendencia y que el nombró este mismo día Ingeniero de las Obras.

Dice además que, en ambas islas los isleños

No prestan un material apto para trabajar en las carreteras ni en obras de fábrica que impliquen el uso del Cemento. Esta gente es de mar en su casi totalidad y por consiguiente se alquila por altos jornales dando un rendimiento de trabajo muy precario³⁷.

³⁷ Entre las obras con poco avance o inconclusas se encontraban también: el hospital de San Andrés, además dice, que no se ciñeron a los diseños originales del Ministerio. En cuanto a la escuela de Rocky Point y Lazy Hill dice que tienen una ubicación inadecuada, se construyen en material pesado sin observar los planos de la sección de edificios nacionales, las obras se encuentran inconclusas, se les había invertido \$6.124.87 pesos y se calculaba el costo para su terminación en \$7.225.00 pesos, habiendo en el

Hace referencia a lo costoso de traer mano de obra calificada³⁸ y la compra de los materiales de construcción y el daño que sufren algunos materiales como las tejas españolas en el transporte.

Pone de manifiesto los atrasos en algunas obras, entre las cuales cita las escuelas, que, según él, se da por hacer caso omiso a los diseños propuestos por el gobierno nacional³⁹

Respecto de las obras viales informa que:

Absolutamente todos los ramales intervenidos en el año inmediatamente anterior se encuentran en pésimo estado, pese a que se invirtieron \$26.553.84 pesos en su arreglo”, esto se da según él, porque había un “desgreño especial en los gastos, que permitía cobrar muchas veces un mismo metro cúbico de cascajo, como por el cubrimiento de altos jornales. Llegó a contemplarse el caso de que los obreros trituraran la piedra valiéndose de martillos de carpintería.

presupuesto \$7.000.00. El edificio para la planta eléctrica y radio en Providencia, también levantado en cemento, que debería albergar maquinaria de la planta eléctrica, maquinaria de la estación de radio y alojamiento para los respectivos empleados, dice que tiene mala distribución, que se encuentra inconclusa. Se le invirtieron \$5.938.36 pesos su terminación requería \$3.401.00 pesos y en el presupuesto intendencial habían \$2.500.00 pesos. Sobre los trabajos de mejoras en el colegio de señoritas de Providencia por valor de \$1.484.69 pesos dice que fueron deficientes

³⁸ “Estas circunstancias han hecho que todas las edificaciones isleñas se hayan ejecutado en madera cuyo costo es muchísimo menor y su duración supera a 50 años. De tal suerte que las edificaciones en ladrillo y cemento que se han acometido, en mi concepto se planearon equivocadamente pues si ellas hubieran obedecido a la forma tradicional de usar el material aquí, todas estarían terminadas con un costo igual o menor al valor de las sumas que se han invertido en su construcción con material pesado” (Rivas, 1939).

³⁹ Ejemplo de esto son es el referido hallazgo en las Oficina de Obras Públicas de unos “planos elaborados por la Sección de Edificios Nacionales para la construcción en bahareque de escuelas en tierra caliente, trabajo que consulta científica y admirablemente, dentro de una completa economía, las necesidades escolares de las islas. Pues bien: a estos planos no se les hizo caso. Y otra, muy otra sería la situación que contemplaría este despacho si ellos se hubieran adoptado”. Es apenas evidente, siendo el anterior Intendente de las islas un nativo raizal, que no estimara este tipo de arquitectura que resultaba ajeno al paisaje cultural de las islas, y como bien lo reconocía el Sr. Ribas cuando hacía referencia acertadamente a las construcciones en madera que predominaban en la isla. De otro lado, al referirse a este tipo de diseños para “escuelas en tierra caliente” deja ver la visión de desarrollo que se tenía para las regiones periféricas del país.

En cuanto a las obras de la Carretera de la isla de Providencia hace las siguientes afirmaciones:

Con los mismos procedimientos utilizados para la construcción o conservación de las carreteritas de la isla de San Andrés, se adelantó en Providencia la apertura de una carretera llamada de circunvalación, que viene a ser la adaptación de un viejo camino de herradura que han venido utilizando los habitantes de aquella isla. Su estado, lo mismo que el de San Andrés es deplorable. En ella se invirtieron durante 1938 \$23.670.07 pesos.

Sobre lo que reportaba el ingeniero Gabriel de los Ríos Cano sobre estado vial de la isla de Providencia, el intendente Guillermo Ruiz Rivas decía:

...solo existe un pequeño tramo de carretera construida en buenas condiciones y dada al servicio de solo 360 metros. Inmediatamente después sigue otro tramo inconcluso de 320 metros con base de piedra en medio ancho, sin recebo o superficie de desgaste y por tanto sin prestar servicio. En este trayecto de 680 metros hay construidas 5 alcantarillas de 100 metros de luz, un pontón de 1.20 metros y otro de 3.40 metros por 2.30 de altura. Este trayecto de carretera de 680 metros y que representa todo el trabajo hasta la fecha ejecutado en la carretera de Providencia, y que aun esta su mitad inconclusa costó según los libros de contabilidad \$23.6674.07 lo que daría la fabulosa suma de más de \$46.000.00 por kilómetro precio apenas comparable al de un kilómetro de ferrocarril.

Lo anterior contrasta con los informes tanto del Intendente Britton como con el del ingeniero Guerrero, y se ajusta más a lo que relata la comunidad de las islas. Sin embargo, existen algunas imprecisiones en el informe del Sr. Rivas, ya que habla de una extensión de carretera para Providencia que no supera los 40 kms cuando en realidad no superaba los 20 kms., lo que da a entender que en materia vial manejaban datos inexactos, por tanto, los cálculos de cantidades de obra podían estar sobredimensionados.

Ciertamente es necesario abrir la carretera en Providencia y su longitud no sube de los 40 kilómetros. Tanto como en San Andrés los habitantes están en su mayoría viviendo en sitios lejanos y, especialmente los niños se ven sometidos a grandes caminatas para transportarse (Rivas, 1939).

A pesar de que Rivas reconoce las dificultades para adelantar las obras, su informe no favorece al anterior gobierno de Britton, aunque este último en múltiples peticiones elevadas al gobierno nacional manifestó la necesidad de contar con equipos y maquinarias para adelantar las obras, especialmente las viales; Rivas, vuelve a poner de manifiesto la precariedad de las condiciones para poder adelantar este tipo de obras:

Carezco de hasta un simple rodillo para poder aplanar el camino. El costo del metro cubico de cascajo es enorme. La tierra en ambas islas es arenosa y su cohesión es ínfima, por lo consiguiente. La mayor parte de los trayectos tropieza con roca muy firme y dura cuyo devaste se hace bastante laborioso con picos aun pesados. Y la conservación general de estas carreteras ocasiona anualmente al tesoro una gran suma que se pierde si el trabajo no queda bien ejecutado. ...En tal virtud considero de apremiante necesidad el que se nos dote de una aplanadora no menor de 6 toneladas; dos trituradoras de cascajo y un juego de cuatro taladros similar al usado por la Empresa del Tranvía Municipal de esa ciudad en las carrileras cubiertas por cemento. De estos materiales, la aplanadora podría transportarse de una isla a otra; las trituradoras funcionarían una en cada isla y los taladros, dos en Providencia y dos en San Andrés serían suficientes.

Finaliza diciendo:

Me permito hacer hincapié hacia la urgente necesidad de dotar a las obras públicas de maquinaria indispensable para su continuación en forma práctica, ordenada y económica, maquinaria sin la cual me parece absolutamente inútil todo esfuerzo y todo dinero que se invierta en el pequeño ramo de carreteras, en el cual se han venido consumiendo los dineros nacionales e Intendenciales durante todos los años anteriores sin obtener nada eficiente, ni práctico, ni duradero.

Las obras habían dejado deudas por \$1.278.93 pesos (decreto intendencial del 22 de marzo de 1939). El 13 de abril 1939 al responder Abel Cruz Santos afirmaba que:

La falta de partida para las carreteras ha impedido a este despacho señalar la organización de los trabajos y fijar los programas de labores para el año. Venciendo verdaderas dificultades, obtuvo este ministerio una partida de \$10.000, con la cual se han atendido los giros hasta abril en curso. Con el giro de la presente mensualidad quedará terminada esa apropiación. Aprovecharé la primera oportunidad que se me presente para alcanzar otra apropiación, a fin de no abandonar las vías y evitar que se pierdan los pocos y muy costosos trabajos que en ella se han hecho, pero entre tanto, le ruego suspender en las carreteras todo servicio que no pueda pagarse con los \$10.000 ya pagados. (folio 787)

A fin de poder cubrir las deudas pendientes, en septiembre de 1939 se solicita al jefe de Sección Segunda del Ministerio, “estudiar el traslado a la partida de vigencias anteriores para el pago de deuda pendientes”, en octubre se les responde de la posibilidad del traslado ya que había un saldo de \$1278.93 pesos (folios 795 y 796). Sin embargo, el 3 de enero de 1940 el contralor auxiliar certificaba al ministerio que “revisadas las cuentas de la administración de rentas Intendenciales del citado territorio, no aparecen tales sumas relacionadas como pagadas” pero que tampoco había quedado “ninguna deuda en ese año a cargo del presupuesto Intendencial” (folio 804) (*Anexo D, Relación de la deuda pendiente*). Al parecer la forma de subsanar las deudas adquiridas según recomendación del ministerio del 7 de febrero de 1940 al intendente era haciendo uso de los auxilios de esa misma vigencia (folio 857).

A partir de estos sucesos, al parecer tuvieron que pasar diez años para que los proyectos viales de la nación tuvieran un nuevo impulso, tanto en el país, como en el territorio insular. Frente a los nuevos escenarios de inversiones a nivel nacional, continuaban en las islas los batallares para que se pudiera contar con una infraestructura vial y de edificios públicos, el panorama nacional al parecer era de escasez de recursos para el financiamiento de estas obras, como se evidencia en los diferentes préstamos que adquiriera la nación para la época. Entre ellos el de julio de 1948, en el que se solicita ante el Banco Mundial un préstamo por 78 millones de dólares para financiar una

serie de proyectos en infraestructura tales como ferrocarriles, carreteras, plantas hidroeléctricas, maquinaria agrícola y puertos. Esto llevaría a la conformación de una misión en 1949 que sería la primera en hacer un estudio comprensivo de un país por encargo de una agencia internacional (Sáenz, 2001).

Por su parte, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, para 1949 dio prioridad a la construcción de carreteras para interconexión de la Costa Caribe, según lo explica Meisel (2011).

Por otro lado, en materia vial se aprobaría la Ley N° 12 de 1949, que dividió las carreteras en Troncales, Departamentales y Regionales, siendo modificada por posteriores Decretos, incluyendo otras carreteras en el Plan Nacional, así como, la nacionalización de varias carreteras de carácter departamental y municipal; acciones que se tomaron, según Bravo (2014, 2016) con criterio más político que técnico, que finalmente, acarrearían innumerables problemas debido a las bajas especificaciones de las carreteras construidas por los departamentos y municipios, haciendo muy gravosa la reconstrucción y el sostenimiento de esas vías por parte de la nación.

La referida misión, encabezada por el economista Lauchlin Currie estuvo en Colombia entre julio y diciembre de 1949 y presentó su reporte final en 1950, en la cual hizo una serie de recomendaciones sobre el desarrollo de la infraestructura vial del país las cuales fueron aceptadas inmediatamente por el ministro de Obras Públicas. Durante 1950, el Export-Import Bank del gobierno norteamericano autorizó créditos a Colombia por un total de seis millones de dólares. A su vez, en los meses finales de 1950, el Banco Mundial autorizó dos préstamos que sumaban 6,1 millones de dólares. Tras visita a Bogotá en agosto de 1951 para estudiar las solicitudes de préstamo pendientes y supervisar los trabajos del Comité de Desarrollo Económico, el Banco Mundial, concedió préstamos para la construcción de carreteras, ferrocarriles y centrales hidroeléctricas y para la financiación de maquinaria agrícola para ser adquirida por la Caja Agraria. (Sáenz 2001).

Adicional a esta búsqueda de recursos, en 1954 se dio inicio al cobro de peajes; con lo cual se logró interconectar parcialmente la red vial nacional en 1960. (Bravo, 2014, 2016).

En 1967 con el propósito de mejorar y extender la red de carreteras nacionales, conservar y mejorar las vías fluviales se crea el Fondo Vial Nacional con la Ley 64, reglamentada por el decreto 2682 de 1968, este ente estaría encargado de atender “los gastos que demanden el estudio, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales, el estudio conservación y mejoramiento de las vías fluviales y de auxiliar al Fondo Nacional de Caminos Vecinales”. Las fuentes de recursos para este fondo serían: apropiaciones del Presupuesto Nacional, un porcentaje producto del impuesto a la gasolina y al ACPM, del producto de peajes, de empréstitos, de la prestación de servicios y de la venta de los equipos, materiales y otros bienes, otros que se aporten al Fondo por entidades públicas y privadas o que adquiriera a cualquier título. (LEY 64 de 1967 y Bravo J. 2014 y 2016)

Según Bravo (2014, 2016) la creación del impuesto de destinación específica sobre los combustibles, tendría también una gran trascendencia como fuente de financiación, de acuerdo con la teoría de que las carreteras deben financiarse basadas en gravámenes a los usuarios, los cuales deben cubrir los costos de capital y su conservación.

Mientras el país buscaba los recursos para el desarrollo de su infraestructura en general, para los años cincuenta, San Andrés volvía a estar en la agenda nacional. Los intereses comerciales puestos sobre la isla, crearían las condiciones para el direccionamiento de las inversiones necesarias para consecución de obras; entre las que estaban la adecuación vial y el aeropuerto.

Toda la atención que generara la isla de San Andrés -como ya se ha señalado-, primero por el auge de la industria del coco, luego como puerto libre y más tarde como destino turístico, fue llevando a Providencia a una condición de perifericidad, pues, es en San Andrés, donde se ubicaron todos los principales centros administrativos y sobre la cual el Gobierno Central enfíló la gran mayoría de las políticas de intervención destinadas al Archipiélago. Esta nueva condición, requirió personas mejor calificadas para los nuevos empleos, mejor dominio del idioma castellano y la adaptación de la comunidad a los cambios socioeconómicos que sobrevenían a la isla; llevando así, a algunas personas nativas a salir de la isla para mejorar su educación y así poder entender y participar de los nuevos procesos administrativos, políticos y sociales y en alguna medida también de

los económicos. De esta manera San Andrés tomaría el liderazgo, asumiendo la interlocución y negociaciones frente al gobierno Nacional, no solo para sus propios asuntos, sino también, para los asuntos concernientes a la isla de Providencia y Santa Catalina. Por supuesto, también hubo providencianos que mejoraron su nivel de formación y aportaron con su talento a las incipientes demandas socioeconómicas de la isla de San Andrés.

4.4 Los proyectos aplazados para el Archipiélago. El desarrollo de la infraestructura vial de Providencia en la segunda mitad del siglo XX.

En los años cincuenta del siglo XX, Colombia vivía una convulsionada situación como consecuencia de las revueltas que produjo el asesinato de Jorge Eliécer Gaitán en 1948 (Spitaletta, 2008), que desató una violenta confrontación entre liberales y conservadores y la inestabilidad del sector político y empresarial del país, hecho que produjo un vacío de autoridad, que conspiró para el ascenso al poder de un gobierno fuerte, no partidista, que devolviera el orden al país. Esto fue lo que hizo posible el ascenso del general Rojas Pinilla al poder y la conformación de un nuevo proyecto político que logró estabilizar de muchas maneras al país.

El gobierno de Rojas se caracterizó por la realización de un proceso de paz que indultó a las guerrillas políticas. Desde el punto de vista económico se interesó por hacer reformas sociales y por el desarrollo económico, bajo una política de orden. En este sentido adoptó una línea política reformista, en la cual, a la vez que mantenía una estrecha alianza con el Ejército y la Iglesia, estimulaba reformas sociales en beneficio de los sectores de bajos recursos. También intentó asegurar el empleo como manera de lucha contra la pobreza. Según sus ideas, para garantizar el trabajo era necesario proteger el capital; por ello las relaciones entre capital y trabajo debían mantenerse y desarrollarse lejos de toda hostilidad y dentro del verdadero concepto de Patria (Rodríguez, 2011).

Por su condición de ingeniero sintió una preocupación por las obras de infraestructura del país. Rojas inició su mandato con un ambicioso plan de obras públicas, financiado por la bonanza cafetera de 1954. Gracias a ese programa se construyeron la siderúrgica de Paz del Río, una red de hospitales en todo el país, 35 mil nuevas viviendas (El Tiempo, 2010); la terminación del ferrocarril del Atlántico; la pavimentación de la mayor parte de las carreteras troncales del país; la creación del SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje), el Banco Popular, el Banco Ganadero; la construcción del aeropuerto El dorado y 18 más; la construcción de acueductos, alcantarillados, avenidas, carreteras y numerosas obras de infraestructura en pueblos de distintas regiones colombianas. Introdujo la televisión en el país, y automatizó la telefonía urbana y rural para el fortalecimiento de las comunicaciones. (Banco de la República s.f.)

Es en este escenario en el que se emprenden proyectos para el desarrollo del país que vinculan algunas regiones periféricas, que estaban al margen de las históricas obras de modernización adelantadas en Colombia. Rojas Pinilla hace un esfuerzo por lograr una presencia efectiva del gobierno en diversos territorios, lo que lo llevó a desplazarse a regiones alejadas del centro del país, entre las cuales estuvo el Archipiélago. En especial la isla de San Andrés, donde estuvo con una comisión del gobierno y donde posteriormente adelantaría algunas obras para el desarrollo material de ese territorio insular.

Este hecho se convertiría en un acontecimiento sin precedentes en la historia del Caribe Insular colombiano, ya que se realizarían obras e inversiones que venían siendo aplazadas durante más de 50 años en este territorio, tales como, la construcción del aeropuerto y la mejora de infraestructura vial, entre otras obras que entrarían a reforzar la declaratoria de *puerto libre* que se promulgaría en 1953, con lo cual la isla contaría con las condiciones para ser un centro comercial y turístico. Ello también motivó la llegada de numerosas personas procedentes de Colombia continental (Gobernación de San Andrés y Providencia). Estos acontecimientos también son corroborados por Meisel en un artículo publicado el 5 de agosto de 2011 en El Espectador "...llegaron miles de trabajadores poco calificados durante el auge descontrolado de la construcción, quienes se convirtieron en el elemento demográfico fundamental de la isla".

Siguiendo la directriz trazada por el gobierno nacional para el Archipiélago, el gobierno de Lleras Camargo también invertiría en la mejora vial. El 20 de noviembre de 1959 se firmaría entre el entonces ministro de Obras Públicas, Virgilio Barco Vargas y el Intendente, Capitán de Navío Alfredo Ballesteros Rotter, un contrato por \$ 200.000 pesos para intervenir las carreteras de las islas. El objeto era efectuar la conservación, construcción, adiciones y mejoras en las carreteras de San Andrés (AGN, División legal, Contrato estudios geológicos, Bahía San Andrés y Providencia 1961. Caja 146, carpeta 201, folios 2 y 3):

La carretera de circunvalación con una longitud de	35 K
El Ramal - San Andrés – Loma Fabrica	12 K
El Ramal – La Loma – San Luis	3 K

Las vías seguirían demandando atención del Estado, por lo cual el 7 de julio de 1961⁴⁰, se destinarían \$800.000 pesos⁴¹ para la construcción y conservación de las carreteras de la intendencia. Al siguiente año, 1962, el Ministro de Obras Publicas Carlos Obando V. y siendo intendente Ernesto Carrasco comprometían recursos adicionales por el orden de \$700.000 pesos⁴². (Folio 3 y 4). Ese mismo año se daría inicio a la pavimentación de la circunvalar de San Andrés⁴³ (folio 6 al 14).

⁴⁰ Este mismo año se iniciaban los estudios geológicos para la construcción del muelle de San Andrés y el atracadero de Providencia, por contrato celebrado entre Misael Pastrana Borrero Ministro de Obras Públicas y el ingeniero José María Tamayo Ogliastri, el 23 de marzo de 1961. Objeto: "el contratista se compromete a ejecutar las perforaciones y estudios geológicos en las bahías de San Andrés y Santa Catalina (Isla de Providencia), en los sitios de localización del muelle en cada una de estas bahías, en un todo de acuerdo con los contratistas de los estudios y proyectos correspondientes (NAVAS, ORTEGA & CIA LTDA) y con el interventor. En cada una de las Bahías mencionadas se ejecutarán un promedio de 13 perforaciones con una longitud total mínima de 400 metros"

⁴¹ Contrato No. 44 por \$800.000 pesos, entre el Ministerio de Obras Públicas en cabeza de Misael Pastrana Borrero y el intendente Ernesto Carrasco,

⁴² Se modifica el contrato suscrito el 7 de julio de 1961, comprometiéndose mediante, contrato 141, a reservar setecientos mil pesos (\$700.000) adicionales.

⁴³ En junio de 1962 se firma un subcontrato entre el intendente Ernesto Carrasco y Aníbal López Trujillo Gerente de la firma Mopal LTDA para la pavimentación. destinándose la suma de \$200. 000 pesos (folio 6 al 14).

El 4 de mayo de 1963 la contraloría emite nuevamente certificado de disponibilidad de los \$700.000 pesos⁴⁴ de existencia del monto del contrato (AGN, División Legal, contrato construcción y conservación varias carreteras intendencia de San Andrés y Providencia, caja No 148, carpeta 219, folio 2). Luego el 6 de junio de 1964 certifica que hay disponibilidad de \$350.000 con destino al mismo contrato⁴⁵, con lo cual se buscaba dar cumplimiento al artículo 11 del decreto 2370 de 1938.

No es claro si de los montos destinados en estos contratos se disponía alguna cantidad para la adecuación vial de la isla de Providencia. Lo cierto es que, el 6 de diciembre de 1967 Francisco A. Ranfin (muy posiblemente Rankin) escribía en el Espectador el artículo: *Providencia, Isla ignorada*, donde decía entre otros:

Ninguno de los intendentes de San Andrés, isla, nos ha ayudado para resolver la situación de esta isla (...)

La geografía colombiana nos enseñó que el archipiélago está formado por tres islas, que son en su orden: San Andrés, Providencia y Santa Catalina y sus cayos, pero los dos restantes no figuran en nada, ni en los fabulosos presupuestos que tiene San Andrés.

Aunque los presidentes de la República, desde 1955 hasta julio de 1966, no nos han dado ni siquiera el 7% del presupuesto que ha gastado San Andrés.

Da unas cifras que asegura fueron tomados del correo de San Andrés, las cuales son notoriamente superiores a los montos contratados para la intervención de vías en el gobierno de Lleras Camargo en 1959 y 1962, Ranfin asegura que en las obras que se adelantaban en la isla de San Andrés, “hasta la fecha se han invertido 38 millones de pesos en los rellenos de pantanos y se tienen calculados 25 millones más para la terminación en bruto del muelle, Casi 65 millones de pesos colombianos se ha enterrado en obras que no cumplen ni cumplirán la misión futurista”.

⁴⁴ Certificado de registro número 00435

⁴⁵ Certificado de reserva No. 00527

Sobre las carreteras afirma “No tenemos carreteras ni vías de penetración a las veredas, porque la existente son pura piedras”. Esto sugiere que la mayor parte de los contratos estaban dirigidos a obras de inversión en la isla de San Andrés, sin que se destinara ni nacional, ni departamentalmente recursos que ayudaran con la situación de movilidad de la isla de Providencia.

Dentro de las necesidades de Providencia cita:

- “El aeropuerto... los terrenos fueron comprados hace 7 años y apenas hace 8 meses el municipio empezó la construcción de este” también solicitaba la pavimentación.
- “Un hospital”, pues según dice, lo que había era un puesto de salud, con un médico y dos enfermeras y sin suministros.
- “Acueducto con agua potable y alcantarillado”.
- “Un hotel turístico”
- “Colegio de Bachillerato para señoritas”
- “...necesitamos energía eléctrica para este año, las tres Plantas para Providencia estaban en San Andrés, desde hace más de 6 años a la intemperie”.
- “Telefonía”.
- “Una escuela en Santa Catalina”.
- “Un muelle marítimo”.
- “Mejora de transporte marítimo”, pues afirma que “el único que hace el recorrido cada 12 o 15 días es Arcabra”
- “Un puente de unión entre Providencia y Santa Catalina” (AGN, Administración de Bienes correspondencia caminos intendencia y comisarias San Andrés y Providencia 1937 – 1940 00084, Folio 235).

Los esfuerzos tardíos por parte del gobierno, demuestra el olvido histórico del territorio insular y la visión que de él tenía el gobierno nacional instalado en la región andina. No obstante, se podría afirmar que el olvido tuvo mayor acentuación; tanto de nivel nacional, como el regional; sobre las islas de Providencia y Santa Catalina.

Las obras de culminación de la carretera circunvalar se estarían prolongando hasta década de los ochenta.

5. Relatos y vivencias locales sobre la construcción de la carretera circunvalar

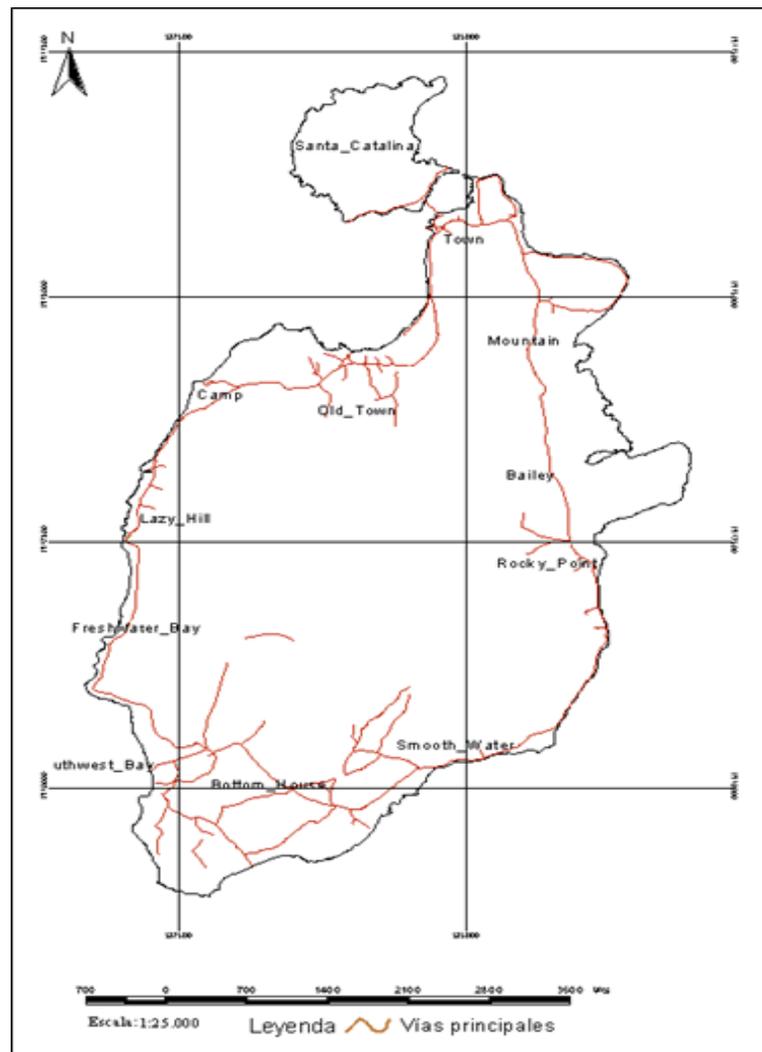


Imagen 1. Mapa de vías de la isla de Providencia y Santa Catalina. Nota: Adaptado de mapa 11 del Esquema de Ordenamiento Territorial 2001.

Los seres humanos se desenvuelven en un entorno construido a través de relaciones históricamente establecidas, donde se presentan conflictos, tensiones,

acuerdos y entendimientos que fundamentan los pensamientos colectivos, definen las normas sociales y la aceptación de las estructuras de poder, todo lo cual, toma forma en un escenario natural, pues en gran medida en estas relaciones influye la oferta biótica y abiótica disponible en el entorno donde se desarrollan, determinando así, algunas prácticas y construyendo nuevas realidades que se van a dar sobre un espacio físico o territorio.

Los relacionamientos con el entorno natural, social y cultural determinan entonces, la adquisición de nuevas y creativas formas de apropiación del territorio, que en muchos casos resultan convenientes si cuentan con el consenso de la mayoría, no obstante, toda transformación tendrá aspectos positivos y negativos por considerar; en buena medida muchas se dan por el empuje de los avances tecnológicos que llegan indefectiblemente a cada territorio permitiendo la apropiación gradual del espacio; fijando sus inicios desde el mismo momento en que se empieza el proceso de poblamiento y continuando con las dinámicas establecidas en las relaciones sociales a lo largo del tiempo.

La instauración de infraestructuras en pequeñas islas, conlleva, no solo cambios en su paisaje y ecosistemas, sino que entran también en juego fuerzas motrices como el crecimiento de la población local (el empleo de mano de obra foránea, y de personal para operación de equipos), pues se abren nuevas posibilidades de ingresos económicos que posibilita la llegada y establecimiento de personas foráneas. El trazado de la carretera de Providencia, significó una gran transformación que contó con el consenso y solicitud de las personas que en ese momento conformaban la comunidad de las islas.

A continuación, se relatan los principales cambios identificados:

5.1 Ruptura de la unidad de la propiedad

La necesidad de una carretera fue un anhelo compartido por los habitantes de las islas, que implicó para algunos dueños de predios la pérdida de una porción de su propiedad y/o la división de la misma en pro de su trazado. Si bien, no todos estaban de acuerdo, tampoco contaban con alternativas para cambiar la realidad que les sobrevinía,

y en ese momento, tenía un gran peso la búsqueda de mejores condiciones de vida por medio de la construcción de esta infraestructura.

“When them cut down Old Town them gone with the land, because our road was the beach. ...Government notify them seh them going cut the road, but them couldn’t defend it because the beach was the road...” (J. Archbold, comunicación personal, 6 de septiembre de 2016)

“When them going make the road, the bass come and gone around the land and talk to the people. And them say: cut me land and make road, because they want a road” (R. Dawkins, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

“It never caused no conflict because everybody was glad to get the road” (F. Newball, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

La construcción de la carretera de Providencia, siguió en buena parte, el mismo trazo establecido por las trochas o caminos de herradura que circundaba la isla, las cuales estaban dedicadas al paso de peatones y animales. Esos caminos eran considerados servidumbres⁴⁶. Sin embargo, en algunos tramos requirió apartarse de la línea establecida por la servidumbre para cruzar por predios privados, entre los cuales había algunos cultivos, como lo señala R. Dawkins.

“Everybody get affect, some place where them cut had ground but them say cut the land wail the road did going make there. Everybody most, had ground this side or this side” (hace referencia a la existencia de predios a ambos costados de la carretera). (R. Dawkins, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

⁴⁶ La servidumbre aquí, hace referencia a la trocha o camino dispuesto para la circulación por la isla, que en algunos tramos fueron establecidos con permiso de paso por los predios pertenecientes a uno o varios dueños o por la cesión de una pequeña franja de terreno dispuesto para tal fin; algunos tramos también pasaban por lugares reconocidos como áreas comunes, como las playas. Las cesiones eran verbales y respetadas por la comunidad y muchos de los permisos de paso con el tiempo se establecieron como camino público, es decir, que se estableció una costumbre de paso y más tarde estos se ampliaría para dar lugar al trazado y construcción de la carretera de circunvalación.

La necesidad de mejores condiciones de movilidad llevó a la aceptación del trazado propuesto. No obstante, según las entrevistas realizadas, los propietarios afectados no recibieron ningún tipo de compensación por los daños ocasionados, o por la pérdida de una porción de sus predios o la remoción de sus cultivos y árboles frutales, al respecto en los documentos históricos consultados no hay referencia a esta situación. En muchos casos los propietarios ni siquiera fueron consultados o informados sobre las implicaciones de las obras que se adelantarían dentro de los límites de su propiedad o sobre la cantidad de terreno que ellos tendrían que ceder.

Al indagar por algún tipo de compensación recibida por cuenta del uso de los predios para construcción de infraestructura pública vial, la Señora F. Newball responde: *“Not a thing”* (absolutamente nada). En cuanto a la solicitud de consentimiento por parte de los encargados de la obra, responde: *“they just going cutting strait”* (solo iban pasando y cortando) (Comunicación personal, 9 de abril de 2017)

Como consecuencia muchas propiedades se vieron divididas y algunas personas perdieron no solo la franja por donde pasó la carretera, sino que, cuando quedaba una porción de terreno en alguno de los costados de la carretera de un tamaño que resultaba insuficiente para ser aprovechado con la construcción de alguna estructura o el establecimiento cultivos, éste se daba por perdido. Con esto, no solo se rompió la unidad de la propiedad, sino que se redujo su tamaño, según se infiere de los relatos de P. Duffis y G. Rapón.

“Them take fi we land this side now, and them say I could take that land behind there and use that, because they use my land fi build the road. ...I think the land them did have owner, because them take fi we land and them no say nothing... everybody was agree, they only say if them take in the front you could build in the back, or if they take in the back you can take in the front... but everyone did want the road so no one say nothing... by was less people we never pay it no mind” (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018)

“all the land did have owner, but they gone right through the people them land. All them land fi Con Hilberto⁴⁷, and all of them.

I dont remember any conflict through that... I never hear say any one say, that they couldn't cut them land, all them do was just make road, ¡they cut and make road!” (G. Rapon, comunicación personal, 8 de febrero de 2018)

Este tipo de infraestructuras, aunque colectivamente aprobadas, se convierte en una forma de desposesión territorial por la pérdida de predios privados pertenecientes a raizales a favor de la nación, un ejemplo de esto, es el caso del sector de Old Town, donde la propiedad de las personas se vio fuertemente afectada, ya que la principal vía era la playa (bordeando el mar desde el sector conocido como Free Town hasta The Creek en Old Town, en este punto existía dos opciones de paso, el primero, caminando por el mar hasta Gloria Bay o Pantan Beach, y el segundo, pasar el arroyo de Bowden a la altura donde se encuentra actualmente el box culvert⁴⁸ y continuar bordeando la zona entre el terreno firme y manglar). La construcción de la carretera en este caso no siguió el trazo establecido por la servidumbre, sino que atravesó los predios de los habitantes de estos sectores, iniciando desde la bajada a Black Sand Bay, hasta Camp (por el Basurero Municipal), esto sucedió en varias partes de la isla, como Fresh Water Bay, Bottom House y Southwest Bay (Imagen 2).

“When them cut down Old Town them gone with the land, because our road was the beach. ...Government notify them seh them going cut the road, but them couldn't defend it because the beach was the road”. “Even Ketlina, wen them cut, them gone with some of my land. My house was heir in front of the mangrove and front of the sea, and all this was land, and this curve⁴⁹ wasn't here but hurricane 1940 is what damage it”. (J. Archbold, comunicación personal, 6 de septiembre de 2016)

⁴⁷ Hace referencia a una persona en particular, anteponiendo al nombre la palabra *Con* que denota respeto por personas mayores. Era común que a los adultos mayores se les dirigiera con alguna palabra que mostrara su dignidad y no por el simple nombre.

⁴⁸ El Box Culvert o alcantarilla en cajón, son estructuras en concreto que en la isla de Providencia son utilizadas para el paso de agua, o para el paso de tubos y alambrado de un lado de la vía al otro.

⁴⁹ Hace referencia a la forma que actualmente tiene la línea de costa, por los lados de la casa de Big Jan en Santa Catalina.

“Because my grandfather land, ¡where I live! Was down there where Aurora them is now, and they cut throw my grandfather land and Aurora them get that, and nobody use to say nothing about it. ¿Adel them gane but we lose” (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

“The old road Fresh Water Bay was behind Sony house ¡a way up the top! So, the road cut into my grandparent place and we lose that” (A. Archbold comunicación personal, 9 de abril de 2017).

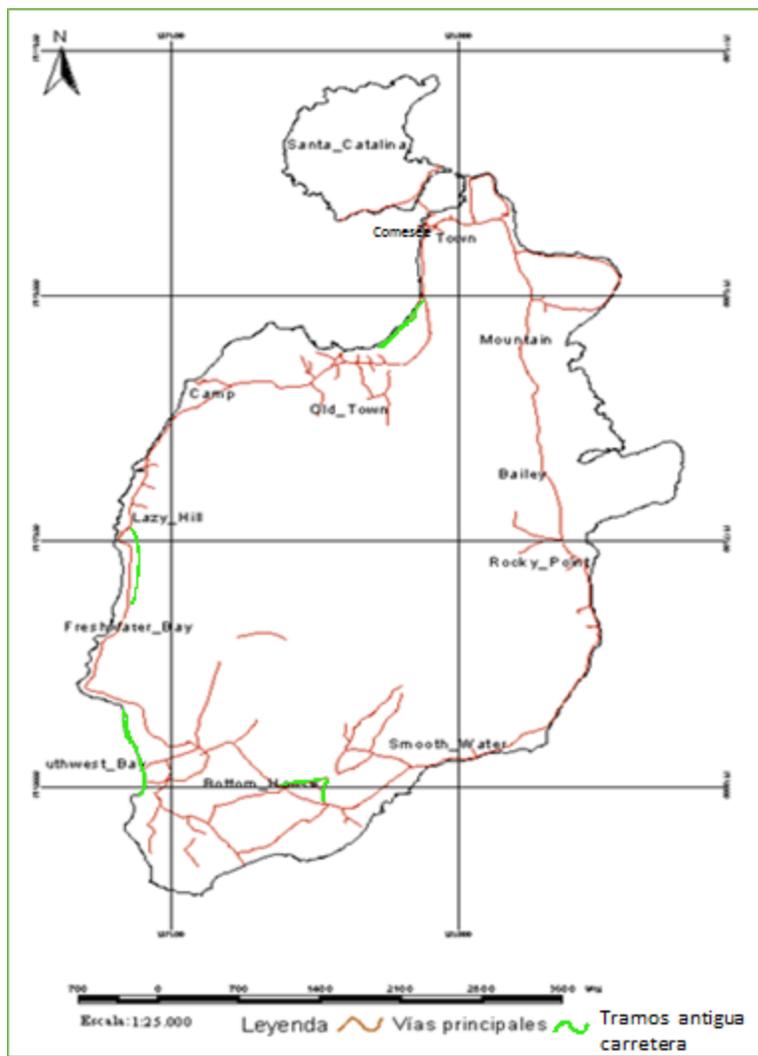


Imagen 2. Muestra en verde alguno de los principales tramos de la carretera de herradura que fueron modificados por la circunvalar. Nota: Adaptado de mapa 11 del Esquema de Ordenamiento Territorial 2001

5.2 Cambio en el componente humano de la isla

La Construcción de la carretera significó el ingreso de un nuevo componente humano con el consecuente aumento poblacional, situación que se evidencia en los datos poblacionales entre 1951 y 1989 pasando de 1970 personas a 4470 respectivamente (*Figura 1*).

Para la construcción de la carretera llegaron trabajadores, la maquinaria era manejada por ellos, algunos se quedaron en la isla un rato y otros se quedaron del todo (H. Sjogreen, comunicación personal, 7 de octubre de 2018).

5.3 Ampliación, pavimentación, trabajo con maquinaria. Década de los 50, 60 y 70.

A pesar de los intentos por construir la carretera en la isla de Providencia, para la década de los cincuenta, con lo único que se contaba fue una pequeña porción asfaltada o en macadam⁵⁰ en el sector centro, en el área del muelle y el hotel Aury hasta enfrente de la Alcaldía, luego se extendería hasta el convento de las hermanas capuchinas y el colegio de señoritas María Inmaculada, subsector Comese. En la experiencia de visita a Providencia de Wilson (1973), de la carretera circunvalar dice que Santa Isabel “tenía el único tramo de pavimento de concreto de toda la isla (p. 42). El resto de la isla contaba con camino de herradura estrecho, que llegaba a medir en algunos tramos un máximo de 3 metros de ancho, al cual se le hacían mantenimientos frecuentes.

“When I was building the road without any machine, we didn’t have no mixer; we work with man force fi everything”

“I was working capataz, use to bring material on horse, big rock, the grovel, and the mall and these kinds of things and throw on the road, it wasn’t wide as

⁵⁰ Macadam, hace referencia un tipo de carretera construido con material granulado de tamaños variables pero grueso, que se extiende y compacta y luego es rellenado con material granulado fino o recebo

it is, was just like from here to that wall (aproximadamente 3 metros), from Old Town go Back till Rocky Point have im little track road McBean you pass in the back, you climb the hill". (F. Newball B. comunicación personal, 6 de septiembre de 2016)

"20 de julio, we use to walk till Town, there was piece of cement and was a space front ah the Alcaldía belong to Felix Newball, there was where we march (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

"I born in the 47 and I leave the island when I was 18 years old, when I was a little boy, I just remember them was have piece off road Town and im go till long by the convent, so that must built in the 50s. The rest was just Rocky road and im did cut out, but not round the hole land" (H. Sjogreen, comunicación personal, 7 de octubre de 2018).

Una de las razones para este retraso fue la falta de maquinaria que empezó a llegar precisamente en la década de los cincuenta. Hasta ese momento todos los trabajos se habían adelantado de forma manual. De aquí en adelante se amplía la vía y se hacen trabajos más tecnificados para completar la carretera de circunvalación de la isla.

"I was nine years old, when the first machine them come to the island. I was in school and them give we permission to go see the machine: one shovel, one grader, one pressor, bulldozer and truck. Them bring eight man from San Andrés fi operate the machine". (Sjogreen H., comunicación personal, 7 de octubre de 2018).

Al parecer buena parte de la construcción de la carretera, no contó con diseños geométricos, sino que se inicia con conocimientos empíricos. Las obras de ampliación y continuación del trazado, según indica J. Archbold y R. Dawkis, empiezan como ya se indicó, por el sector Town, ubicado al norte de la isla y se extienden en dirección suroriente hacia el sector de Mountain. *"Them start cut the road from right Town, the road cut from right against (al lado) the cementery till im gone right up cross the hill, its pass right against the hospital and gone up".*

Desde Mountain las obras continuaron hacia Rocky Point y de allí hacia la zona sur de la isla:

“We start cut first far is Mountain an then we gone right round, but the car them could run far as Lazy Hill, then from Lazy Hill you have to walk” (Archbold J. en comunicación personal 6 de septiembre de 2016).

“...When them start cut the road, they start from Town gone back to Bailey, I work on it, Mr. Jaque, Humberto and them, is who start. We star from where the hospital is. Well... further down, we did widen it because it was narrow, and then we gone right round. “So, we cut from there, continue right till we get back Old town front of Radiga, because the old road was pass behind him” (R. Dawkins en comunicación personal, 7 de abril de 2017).

Según Newball F. B. (comunicación personal, 6 septiembre de 2016) los primeros vehículos podían circular desde Rocky Point donde está la escuela Especial God Bird hasta el arroyo de Bowden en Old Town, con los primeros trabajos con maquinaria pudieron llegar hasta Lazy Hill. Incluso el paso por McBean tuvo que ser corregido pues al ampliar por la misma línea donde se encontraba el camino de herradura la inclinación del terreno no permitió un tránsito seguro, por lo cual, se hizo un corte en la montaña para poder mejorar el paso.

Them use to run on the old road that we use to fix -them run from where the Escuela Especial is in Rocky Point, till the bridge in Old Town, you couldn't pass there. We use to pass behind Mc Bean because behind their flat, only because its use to slippery plenty when it rain, because the mall loose away. After them cut it, it was steep, so if you even cement it, im going to be dangerous when it rain”.

Desde la década de los 30 del siglo pasado, hay registros de solicitudes al gobierno colombiano para la intervención de la carretera circunvalar de la isla de Providencia, como lo sugieren los documentos históricos consultados, sin embargo, gran parte de los trabajos de ampliación con maquinaria y uso de dinamita y preparación del terreno para su pavimentación se estarían realizando alrededor de 1958 o 1960, de conformidad con

lo expresado por Newball F.B., aunque las obras de pavimentación se extenderían hasta la década de 80

“After I come out from Panama, my first work was whit the pries them, them give me a job to repair the convent as the bass. We repair everything, from the top to the bottom, that was 1954. After that I get a Job in the tesorería, I was treasurer for 4 years and a half. ...I just gone and resign irrevocable, tree days after I have a next job to work as capataz fi the road”. “...The road start cut when I star to cut it⁵¹”

En cuanto a las maquinarias para las obras Newball F.B. comenta que el desembarco de las primeras máquinas se hizo sobre una balsa construida con listones gruesos amarrados a doce tanques vacíos usados para flotación. La maquinaria era pequeña, se deslizaba del barco sobre la balsa con ayuda de una pequeña grúa que tenía la embarcación.

“After that a company come to survey the road and I work whit them. I was helper to the engineer. Carretera⁵², they come and they survey the road around the land, and after they finish survey the road, they decide that they going start. They start to bring in machine, they bring in two bulldozer, a pressure... ¡you know how we land off those things! Them tie 12 empty drum, and they tie the rope around cople lumber stick, ¡...them thank hold it up! fi get it on it, all you do is lean the boat and in go right off, the boat did have wrench. ¡But them wasn't big bulldozer like what you have now! ¡Was small bulldozer! Afterward them build a little walf, a little dock. (F. Newball B. comunicación personal, 6 septiembre de 2016).

Para ese entonces, cuenta F. Newball que, a medida que avanzaba la adecuación de la carretera para su posterior pavimentación (que para este momento se estaría iniciando por el sector de Old Town), se iba cubriendo con una capa de

⁵¹ Se refiere al uso de maquinaria

⁵² Ministerio de Obras Públicas – sección carreteras nacionales

recebo⁵³ (obtenida de canteras ubicadas en varios puntos de la isla – Imagen 4). Para ese momento el gobierno contaba con un camión y como 4 o 5 camionetas de platón de las *Ford* que circulaban por las vías de la isla cargando material y trabajadores.

¡And I tell you! when them finish survey⁵⁴ the road, them start to open up the road, they started from Old Town coming up and get mall and put on it that time the government only had one truck and about 4 or 5 camionetas like them ford.

5.4 Significado de la carretera para el raizal

Providenciano

Cambio en la dinámica de vida: La forma más común de desplazamiento por la isla era a pie o a caballo, la Señora F. Newball asegura que caminaban a diario para llegar a la escuela y que en ocasiones cabalgaban, dependiendo de la distancia que tuviera que recorrer.

“I remember I use to walk till Rocky Point fi go Adventist School”.

“I remember our parents give us permission to go to Alvaro Wedding with Chiquita and we went on horse whit we cancan”.

Por su parte el señor R. Dawkins, afirma que se daban frecuentes desplazamientos para tener encuentros de beisbol, los partidos se programaban principalmente en los sectores de Bottom House, Mountain, Lazy Hill, Old Town, y se transportaban en canoas o a caballo.

“Them had a ball field Bottom House, and certain time, them use to come round and play. Go Mountain and play, and certain time we had to go Bottom House and play, them come Old Town an play. Then they had a field Lazy Hill and you could go

⁵³ Material de granulometría fina, usado en la construcción de la carretera para nivelarla, esta es compactada para la preparación de la carretera previa a su pavimentación.

⁵⁴ Survey aquí se refiere la inspección e inventario de predios y árboles frutales que se hizo de manera inicial antes de dar inicio a los trabajos.

Lazy Hill and play, so, some go on horse and some go on canoe, you paddle till after the bridge and then you put up your sail and you sail go right Bottom House, ¡but when you coming back! You had to paddle again; on horse you take half hour, some place the horse could run, ¡but not far, you know! but some place him have to walk". (R. Dawkins., comunicación personal, 7 de abril de 2017).

Aun después del trazado de la carretera circunvalar, la movilización interna de la isla seguía siendo a pie o a caballo. No obstante, los cambios se iban a dar con el paulatino ingreso de vehículos, Wilson (1973) afirma que “en 1960 el gobierno hizo una carretera alrededor de la isla y los primeros vehículos hicieron su aparición” (p. 41). Al respecto, S. Robinson señala: “*After the road build we had to ride horse same way, till car start to come in one, one*” (comunicación personal, 7 de abril de 2017).

Desde luego, los cambios en los patrones de conducta requieren tiempo, un referente de esto, podría ser, la sinergia que existía en la comunidad, a la hora de desarrollar una actividad. En esto, procuraban la mayor economía de esfuerzos individuales, un ejemplo de esto son los desplazamientos hacia puntos alejados de la isla, motivados por diferentes razones como ceremonias religiosas, eventos deportivos, fiestas patrias u otros, una de las formas de transporte eran las canoas o los cat boat, (pequeñas embarcaciones de madera propulsadas por remo y vela) en las cuales se buscaba transportar el máximo número de personas posible, mejorando la eficiencia de la movilización. Esta práctica se continuó tras la llegada de los primeros vehículos (que en su mayoría eran camionetas de platón), con los cuales era frecuente ver que recogieran persona que transitaban a pie, sobre todo si se dirigían a puntos distantes de la isla, esto también se veía con los estudiantes, que con frecuencia eran transportados sin costo alguno. Esto lo hacían tanto vehículos particulares como oficiales.

“When we receive Sabbath in the Town church, a group of we use to go in the canoe, we sail or paddle”. “We go till mountain, right in front of the police, ¡where they call Jacob Ladder! ¡there was the first church! We sail till where the light plant is, and there we get out, ¡that was the police station before! In front we

have the Robinson⁵⁵ we use to go there if we have to put on shoe or change and then walk go up". (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

Luego que la actividad de transporte terrestre se volviera un oficio para muchos de los isleños, el cobro se volvió la regla general. Aun así, los pocos vehículos existentes procuraban transportar el máximo número de personas hacia los eventos que concentraban a una buena parte de la comunidad. Era frecuente ver pasar, camionetas repletas de personas todas en dirección a dicho evento cultural y/o deportivo. "*When the road was there you see the pile of people coming from Town side, mountain said going South West Bay, that was when them did have car*" (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

Mayor accesibilidad. La sensación de amplitud del espacio; el poder extender la mirada a puntos más distantes permitiendo establecer conexiones visuales que antes estaban interrumpidas por barreras físicas; la sensación de claridad y el sentido de orden (aspectos que el providenciano asocia con la limpieza o despeje de un terreno, actividad a la que le daban mucha importancia y que concentraba buena parte de su atención), son algunas de las percepciones que acompañaba la remoción de la capa vegetal de la superficie terrestre, considerada una acción positiva. Por tanto, la introducción de maquinaria para hacer más eficiente este tipo de trabajo, sumado a la reducción del esfuerzo físico, no solo fueron hechos innovadores que atrajeron la atención de grandes y chicos, sino que fueron recibidos con buen agrado, ya que contribuiría con la movilidad y el acceso a los diferentes sitios de la isla.

"...we could see little farther out that side, because one time we couldn't see nowhere, a little house was right there and was pure bush, then they make a cane piece and we could see farther up". P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero 2018)

⁵⁵ En Mountain, diagonal a Sopesa, en este momento hay una estructura de una cisterna en concreto abandonada.

“Se movilizaba a pie o caballo, íbamos por toda la isla, en realidad uno iba a otro sector en mi época de joven solamente si tenía alguna enamorada”. *“Easier access to the things them”* (R. Howard, comunicación personal, 9 de febrero de 2018).

“When the bulldozer going throwing down the tree them, we was children so we use to go where them working and run behind the bulldozer, the older one them use to go an sit down and watch it work” (S. Britton, comunicación personal, 9 de agosto de 2017).

La carretera facilitó el encuentro entre los miembros de la comunidad, aspecto que fue muy valorado por sus habitantes.

“We access to one another better, was hard to cross de gully but after they built the bridge it was easier”. (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018).

Interacción con el entorno. Entender el espacio que representa Providencia, no solo como una porción de tierra delimitada por el mar, sino como un conjunto de complejas interacciones biofísicas entre seres vivos y su entorno que se extiende más allá de lo terrestre, al igual, entender los procesos de conocimiento, reconocimiento y valoración pasada y presente de sus atributos naturales y sus potencialidades sociales, permite dar cuenta del conjunto que ha confluído para inventar un espacio económico, social, cultural y político reconocido por el común de sus habitantes, los cuales, por medio de negociaciones, reglas y/o normas de interacción establecidos sobre el espacio geográfico y ecológico han podido forjar una identidad insular comunitaria e individual.

De esta manera, tanto las interacciones como las diversas formas de apropiación del territorio han estructurado y organizado el espacio, definiendo, según el paisaje y sus atributos, la distribución espacial de las actividades requeridas para su subsistencia y progreso material. En este proceso el entorno se va dotando de significado para que más tarde pueda entrar a formar parte de la identidad social, material y/o espiritual de la comunidad. En este marco, lugares como las playas, que en algún momento tuvieron

relevancia como sitios de desembarque de pesca, competencias deportivas de veleros, carreras de caballos o incluso como caminos, hoy debido al turismo son zonas cuya principal función es ser balneario, zonas contemplativas y/o sitio para disfrutar del sol.

De igual manera, la percepción de las dimensiones de distancia, espacio, y tiempo en las relaciones de los isleños también se vieron modificadas; expresiones como: *“away round the anda”* o *“far, from here till Bottom House”* denotan la sensación de un lugar distante y de difícil acceso, tanto en tiempo como en espacio.

Estos cambios se pueden sentir con mayor intensidad en pequeñas poblaciones insulares como Providencia, donde las transformaciones que derivan de la implementación de algunas infraestructuras; como las vías, por ejemplo, mejoran la movilidad interna y el acceso a los sitios, al tiempo que fuerzan la acomodación de la percepción de las dimensiones espacio-temporales, que, aunque permanecen en el tiempo, adquieren otras significaciones para las nuevas generaciones.

La carretera circunvalar es probablemente la obra que más pudo impactar la calidad de vida en la isla. No obstante, los efectos de esta infraestructura sobre la población se verían potenciados por la instauración de otras infraestructuras y tecnologías -como el transporte aéreo, mejoras en establecimientos educativos y la comunicación, entre otros- lo que induciría a nuevas dinámicas y actividades sobre el territorio y a velocidades que resultarían inusuales para los locales; surgiendo así, otras realidades como el constante roce con personas de otras culturas o el aumento de la población, que llevaría a los sectores⁵⁶ de la isla -antes separados, nucleados y fácilmente diferenciables- a crecer hasta fusionar sus límites, debido a los acelerados procesos constructivos y a la demanda por espacio.

De igual manera, surgirían zonas de uso intenso como los bordes costeros; facilitado, por una parte, por su atractivo paisajístico, pero también por los mejores accesos marítimos y terrestres a los cuales contribuyó en un alto grado la carretera circunvalar. En medio de todos estos cambios, la actividad turística fue tomando

⁵⁶ Forma de división política de la isla

relevancia y las zonas de borde costero les resultaron particularmente atractivas; por el contrario, otras áreas de la superficie insular, se vieron desestimuladas, entre ellas, las áreas montañosas y aquellas que quedaban alejadas de la carretera circunvalar. No obstante, en los últimos años la demanda por espacio ha llevado a que se construya en lugares con fuertes pendientes, algunas resultantes de los procesos de explosión de las laderas de montaña para el trazado de la carretera circunvalar, algunas de las cuales han tenido que construir estructuras que estabilicen el suelo ya que el corte de la montaña aceleró su erosión, como se observa en las imágenes 3a, 3b, 3c y 3d.



3a



3b



3c



3d

Imagen 3a, 3b, 3c y 3d. Viviendas construidas en lugares de fuerte pendiente resultantes del trazado de la carretera

Este incremento en la demanda por espacio, explica la rápida construcción de algunas zonas que hasta hace poco estaban poco habitadas, como las zonas aledañas a

la vía Boxón - Maracaibo, uno de los últimos tramos de vía ampliada y pavimentada en la isla, que valorizó y aceleró la construcción de viviendas y hospedajes para turistas en sus inmediaciones.

Privacidad. Un aspecto poco considerado en la implementación de infraestructuras viales, es que estas rompen hasta cierto punto con la privacidad y con lo emotivo del encuentro al exponer las viviendas y las personas a un mayor flujo de transeúntes y al eliminar barreras físicas que les brindaban mayor reserva.

“Only we use to be around here, and Silvia in the bottom, after Jake (Solene Sjögreen) come and build, and they use to come around. But after the road cut we could see one another house, then Dasy build afterward” (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero 2018)

Mejora de la comunicación entre los sectores .de la isla. La comunicación entre los sectores, era calificada como “difícil”, apreciación entendible si se considera las condiciones del terreno y la topografía de la isla, que empeoraba en temporada de lluvias (que se podían extender a lo largo de la segunda mitad del año), lo cual, junto con el aislamiento respecto de otros territorios de la geografía nacional y las carencias materiales, favorecieron la solidaridad y el trabajo colaborativo, como ya se ha mencionado.

A pesar del reducido tamaño de la isla, muchas personas pasaban largos periodos sin entrar en contacto entre sí o sin desplazarse hacia algunos sectores de la isla, por tanto, era frecuente que algún grupo organizara una actividad de visita a otro sector, con el fin de saludar a familiares o amigos, lo cual, rompía con la cotidianidad y era recibido con agrado.

“Like to go to Town, people use to use the canoe, because was more difficult through the road” “the road help in the sense of the communication, making it easier” (A. Archbold, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

“¡I never know Lazy hill!” “I never know lazy hill people; you know how I come to know them. They had a little ferry that the Lazy hill people use to come every

Sunday to Smooth Water Bay and they walk go all Bottom House, them go by my grandparents, they go by Dell, ¡well they have to get off [the ferry] down by Dell!” (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

“the owner of that launch⁵⁷ did married to some Archbold. The house where Olmos live that was Mis Flori and Mr Orn house⁵⁸, and Mis Flory parents was from Lazy Hill. So the family use to get in the boat and come round here come go visit everybody round in the section”. “¡Jack Bush, that man, his place was up where Absalon lives the whole of that was his own!” (A. Archbold, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

Es evidente que la facilidad del transporte terrestre desestimuló el transporte marítimo local (en la actualidad la movilidad marítima se hace con fines recreativos y turísticos).

Actividad física. La construcción de la carretera trajo incluso cambios más sutiles, los cuales, por lo general, no son tenidos en cuenta a la hora de medir sus impactos. La actividad física de los lugareños es uno de esos aspectos. La necesidad de desplazamiento obligaba a la realización de frecuentes caminatas, pues al ser menos poblada la isla, los tiempos en los que se daban los encuentros eran mayores, esta práctica generalizada fue cambiando debido a las facilidades de desplazamiento ofrecidos por la carretera, llegando la población a tener un mayor grado de sedentarismo e incluso a la prevalencia de algunas enfermedades relacionadas con la poca actividad física, según lo afirma F. Newball.

“...I’m change, but we no making exercise now, because before time everybody had to walk or ride the horse”. “Now I notice no body is walking, we have cholesterol, before time I never hear my grandmother going to doctor here, my grandfather use to go doctor Panama, my grandmother I don’t remember her going Doctor” (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

⁵⁷ Refiriéndose al ferri que venía de Lazy Hill a Smooth Water Bay

⁵⁸ Ubicado en Smooth Water Bay por la subida al Peak, después de la casa de Woodruo Robinson

5.5 Influencia de la carretera en los cambios culturales de la isla

A pesar de los cambios ya mencionados en la cultura local, hay quienes afirman que son las personas las que voluntariamente quisieron cambiar, sin que la infraestructura vial tuviera alguna injerencia, *“The road don’t change our custom, is we change it, because we use to go on horse, and now them go on bicycle and car or motorbike”* (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018). No obstante, algunos reconocen que sí ha habido cambios, ejemplo de ello ha sido la mayor composición en la propiedad de la tierra, sobre todo los que quedan cerca de la carretera, pues hay una mayor cantidad de propietarios y los asentamientos familiares han ido cambiando, algunas familias ya no tienen presencia en algunos sitios que antes les pertenecía *“All around was family, uspart Willard them live, there was where my grandparents did live”* (G. Rapon, comunicación personal 8 de febrero de 2018). Por otro lado, otras costumbres como las reuniones dominicales después del culto se han ido perdiendo *“We use to go church and go where one on other is, all the time”*. (G. Rapon, comunicación personal 8 de febrero de 2018).

Otros por su parte, reconocen como principales cambios los ocurridos en torno a la forma de transportarse y todo lo que de allí desprende, como la necesidad de que cada familia posea un vehículo propio para garantizar su movilidad por la isla o la facilidad que brindan múltiples pequeños cambios que sumados aportan a la calidad de vida de los habitantes.

“Lógico que tuvo que modificar las costumbres porque se pudo acceder con más facilidad y entonces empezaron a traer carros y otros vehículos”. (R. Howard, comunicación personal, 9 de febrero de 2018)

“The road changes the island in general, you see, them time everything was horse, but after they cut the road, every one begins to bring a car or a pickup, you know, to travel round the land”. (R. Dawkins en comunicación personal, 7 de abril de 2017).

Influencia del clima en la movilidad. Otro aspecto que tuvo modificaciones según G. Rapón (comunicación personal, 8 de febrero de 2018) es el impacto de la temporada invernal en la vida cotidiana. Esto alteraba por completo la movilidad interna de la isla, por lo que era necesario el aprovisionamiento para la temporada de lluvias ya que los torrenciales aguaceros, que por lo general duraban varios días, hacían peligroso el paso por los arroyos impidiendo salir de las casas sobre todo a los niños, siendo necesario contar con alimento suficiente de reserva. Como indica la Sra. Rapón eran muy escasos los lugares donde se podía comprar, así que dependían mayormente de sus cultivos y la cría de animales, se consumía carne de res, cerdo y pescado en salmuera, melaza de caña, harina de yuca y plátano y harina de trigo que compraban y empacaban con el mayor cuidado para garantizar su duración.

“Was a diferent time, they scarcely was sell, because you didn’t have no were to sell, but the people them use to work, and they use to have they own bean, peas, gungú⁵⁹, bread kind, and they didn’t depend on nobody, but they didn’t eat a lot a flour, and they didn’t have plenty sugar and them kind of thing. They use to grind cane and use a lot of syrup, but it was good. In my time come up, a little child, it was good, its wasn’t bad. And they have plenty to eat too, and most of all we use to eat fish, and when they kill them hog or cow in Christmas, them corned up that meat because them never have nevera and them things. The children use to catch them fish and corned it and when weather, them no go out because gully can carry you away, so you use to have everything home and you just cook and eat. It’s was a happy time, not like now everybody want money, that is all the problem. I wish we did living like in does days...” (G. Rapón, comunicación personal, 8 de febrero de 2018).

G. Howard, también da testimonio de las dificultades de movilidad durante la temporada de lluvias, haciendo alusión a que el camino de herradura, o incluso, la carretera en su etapa inicial, no eran transitables por las fuertes escorrentías de algunos arroyos, teniendo la comunidad que transportase en canoas que debían

⁵⁹ Guandul o guandú (leguminosa arbustiva muy usada en algunos lugares caribeños).

alejarse un buen tramo del borde costero para evitar la fuerza con que las corrientes del arroyo ingresaban al mar. Wilson (1973) también describe la dificultad de movilidad interna de la isla “durante la estación lluviosa el sendero se inunda y la isla se corta en dos. La canoa es la única manera de moverse alrededor” (p. 41).

“When the gully come down some time, we have days couldn’t pass, them go in the canoe fi pass we from Old Town Bay till long by Gloria them, ¡and them had to paddle dah canoe away out! because the strength of the gully can sink the canoe, ¡so it helps!” (G. Howard, comunicación personal, 9 abril de 2017).

Influencia de la carretera obre el asentamiento de viviendas. La carretera también hizo más evidente las condiciones de las viviendas, y con esto, el reflejo de las diferencias socioeconómicas de los habitantes de la isla. El material de construcción de las viviendas, según fuera de madera o de palma de coco o si se contaba con cisternas para el almacenamiento de agua o no, daba una idea de la situación económica de las familias.

“From Ancient we use to use board house, but some people, especially in bottom house, them use to use wild wood stick and frame their house and then they tach coconut leaf, ¡and the side in coconut leaf! but that was only some place, not all about. Some was in Old Town, one, one or two or three. (R. Dawkins, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

El sitio de construcción es otro aspecto a tener en cuenta, pues hay quienes tenían grandes extensiones de tierra con pasto para ganado y pozo para abreviar, mientras que otros con menos posibilidades económicas, construían sus viviendas sobre terreno fangoso lo que dificultaba su situación en época de lluvias. Otros usufructuaban terrenos prestados, estos terrenos se sembraban y se compartía parte de la producción con su dueño. Si la persona no tenía una propiedad donde construir una vivienda, se le permitía construir una modesta vivienda, la cual podían ser desmontada y trasladada a otro sitio, ya fuera propio o en calidad de préstamo. Así lo refiere el señor R. Dawkis *“When people never have land them give them piece of land to work, and them could live on it, but they couldn’t take the land, so they just move the house to another place”* (comunicación personal, 7 de abril de 2017).

Al ser más evidente la precaria situación en la vivienda de algunas personas, frente a las mejores condiciones de otros, la carretera pudo contribuir con el impulso de una rápida búsqueda de la mejora de las condiciones habitacionales por parte de la población de las islas. El vivir más expuestos hace que se tenga que disponer de baños y mejores cocinas, lo que permitió que se siguieran modelos de vivienda con los espacios integrados, optimizando el espacio; contrario de la forma constructiva tradicional donde muchas casas tenían el baño y la cocina a cierta distancia del lugar de dormitorio, por un lado, por cuestiones de higiene y por otro para evitar riesgos de incendios.

La vivienda es un objeto capaz de transmitir con solo verlo una idea de la condición de confort de una familia, es capaz también, de formar un concepto de su condición socioeconómica, esto en el contexto de los isleños *raizales* puede ayudar a la mejor aceptación e integración en las relaciones y vínculos que se establecen al interior de la comunidad. Tema que aborda Wilson P. (1973), por medio de lo que él denomina *respetabilidad* (que encierra una estructura mecanicista basada en la clase social y las relaciones con el ambiente y la apropiación de la tierra) y la *reputación* (soportado en un ideal de igualdad social fundamentado en lazos de parentesco y amistad, que lleva a crear una concepción de *iguales*). Sobre la concepción de igualdad en la población de Providencia y Santa Catalina, dice el autor que la “afirmación de igualdad está hecha constantemente en el curso de la interacción diaria. Se manifiesta fuertemente al visitante que todos somos iguales (*we is all equal*) o todos somos una familia (*we is all a family*)” (p. 74), aunque en la realidad existen claras diferencias en el poder adquisitivo de algunas familias frente a otras. Es evidente en esta comunidad que existe un esfuerzo por adquirir bienes materiales, por lo cual, contar con un espacio para la construcción de la vivienda familiar, es altamente apreciado, esto se suma al esfuerzo por el arreglo de fachadas los cuales pueden convertirse en un buen indicador para la formación de una opinión en la comunidad. Sobre esto Wilson añade:

La diferenciación económica empieza a ser un asunto público y social a través de la adopción de un estilo de vida marcado, en parte por la adquisición, uso y

exhibición de bienes. ... la riqueza... se debe gastar, libre pero sensatamente, primero en los equipamientos de un estilo de vida deseable... (p.123).

En general la tendencia era que las personas vivieran cerca de algún camino de herradura, trocha o en borde costero. No obstante, el trazado de la carretera circunvalar motivó que las nuevas viviendas se ubicaran en sus inmediaciones, llevando a las familias a hacer un mayor fraccionamiento de sus predios para garantizar que las recién constituidas familias ubicaran su vivienda en un lugar con buen acceso, beneficiándose de esta manera de las bondades de la carretera. Por supuesto, esto generó un mayor impacto sobre las zonas aledañas a la carretera con consecuencias para la sostenibilidad de los ecosistemas que allí se encontraban, ya que se acentuaron proceso de deforestación, extracción de material para construcción, modificación del paisaje, entre otros. Acarreando esto una mayor demanda de predios en esta zona y en algunos casos generando cambios como en la orientación de las viviendas que en algunos sectores se daba con la fachada hacia el mar, dada las facilidades del terreno.

Hoy la mayoría de las viviendas se construyen con la fachada hacia la vía, no obstante, el patrón de las viviendas con vista al mar se sigue dando, aunque se relacione más con el disfrute del paisaje, que con la necesidad de estar atentos o informados de los acontecimientos que llegaban por lo general vía marítima, principal medio de comunicación y sustento de sus habitantes en este momento.

“...we use to build on the side of the road fi get the benefit of the road” (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018).

“...at least they built the house them whit distance from the road, but now them want build them practically in the road” (G. Rapón, comunicación personal, 8 de febrero de 2018).

“All the house them was deh to the bay, and after them star to cut the road all of them start move them house to the road side”. “...The house them build deh look to the road, and first time all the house from the bay did build the look to the sea, and them was have house away in the bush, away up where Radiga have

in ground⁶⁰, up by the dam” (J. Archbold, comunicación personal, 6 de septiembre de 2016)

“We use to live up Lena Hill, and when them build the road we come down closer, fi coulder get the use of the road”. (S. Britton, comunicación personal, 9 de agosto de 2017).

Influencia de la carretera en las prácticas culturales (ritos fúnebres). Uno de los eventos que concentraba una buena parte de la comunidad de la isla era las ceremonias fúnebres, aquí las vías jugaron un papel muy importante, facilitando la integración y disminuyendo el esfuerzo físico y los tiempos invertidos en ello.

Los funerales por lo general afectaban las actividades cotidianas de la comunidad. Se dejaba de lado algunas labores rutinarias para brindar apoyo y solidaridad por la pérdida de un miembro de la comunidad. Ante estas circunstancias los patrones de desplazamiento rutinarios se veían alterados, pues la mayor parte de las movilizaciones se daban en torno a actividades como: apoyo en la preparación de alimentos, provisión de insumos para su preparación, atención a la familia del difunto, limpieza de vivienda y patios, limpieza y excavación del sepulcro, embalsamamiento del cuerpo, participaciones en los servicios religiosos (en esto participaban personas de todas las denominaciones existentes en la isla), entre otros; todas estas actividades se verían favorecidas con la infraestructura vial, facilitando la movilización y disminuyendo los tiempos de desplazamiento. Estos cambios espacio/tiempo en los desplazamientos aceleraron el ritmo de vida en la isla, induciendo transformaciones que impactarían aun las prácticas culturales, como las ceremonias fúnebres, las cuales fueron tornándose cada vez menos colaborativas, menos protocolarias y más expeditas.

“If for example someone dead Bottom House, and we going go fishing, and one next canoe, will wave and wave, and say some one death, so no one go fishing,

⁶⁰ Se refiere a Bowden

everybody go dig grave them time. That's was how fi me island first!" (R. Dawkins, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

"First time the people make setup whole night till morning, I remember Ferdi use to play fi every setup, but now them hardly care about it, them scarcely go till mid night" (L. Fernandez, comunicación personal 22 de Julio 2019).

Carretera y movilidad interna de las mujeres. Pese que la sociedad Providenciana pareciera ser marcadamente machista, el trabajo de la mujer y los niños fue fundamental en el desarrollo de la infraestructura, particularmente de la carretera.

Una de las actividades donde más se involucraron las mujeres fue en la minería artesanal de grava. Usando técnicas muy rudimentarias, consistentes en golpear rocas -de tamaño que pudieran ser levantados con fuerza humana- con un martillo o mazo hasta partirlas o fragmentarlas en pequeños pedazos. Algunas mujeres trabajaban desde sus casas o sitios cercanos. Era común que se reunieran varias (por grupo familiar o vecinas) y cada una juntara en pilas separadas el producto de su trabajo; los hijos, si eran muy pequeños, se ocupaban buscando las piedras de los arroyos o de las laderas de las colinas; los hijos más grandes, también colaboraban con la tarea de fragmentación (el material fragmentado era medido por canecas – baldes- haciendo una pila). Los principales compradores era el gobierno o las personas que adelantaban obras en cemento en la isla.

Aunque con menor participación, también hubo mujeres presentes en la adecuación de los caminos, antes de la construcción de la carretera. Una de las circunstancias a considerar en el trabajo femenino era la condición económica familiar, que muchas veces las forzaba a tener que emplearse en determinados oficios, sobre todo si eran jefe de familia. No se puede dejar de lado el hecho de que para la época el color de la piel también jugaba un rol importante (tener un color de piel más oscuro normalizaba los trabajos pesados que muchas mujeres realizaban). Había mujeres que garantizaban su sustento trabajando a la par con los hombres como lo indica R. Dawkins (comunicación personal, 7 de abril de 2017) en su relato.

“...Women use to work hard. I now women use to work in the cane piece and get syrup, they work fi syrup, less say them come and take from my father a can of syrup, and them work that. And when it’s done (finish) they come back and work again, they work de bush from around the cane, but when cane ready to cut, them come and back cane to ...when fi fix the road everybody help”.

Women use to hire themselves fi chop machete, ¡wasn’t plenty! but some of them like Ferdi mother-in-law ¡Lena mama!. (L. Fernandez, comunicación personal, 18 de 2019).

Una contribución que trajo la mejora en la movilidad fue la flexibilización en los desplazamientos de las mujeres, principalmente las solteras, ya que algunas familias no permitían que se desplazaran solas de un sector a otro y tenían un horario limitado. Era normal que algunas se movilizaran a caballo.

“Them time girl couldn’t going round like know ¿you know when I know Ketlina? after I have two Chiddren and I was living in Town with my husband because he works in the bank Caja Agraria, so we use to go Ketlina go look mango” (F. Newball, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

“I never know that much neither. You know when I know Ketlina after I have all my children them” (A. Archbold, comunicación personal, 9 de abril de 2017).

5.6 Cambios ambientales

La implantación de una obra de infraestructura de gran impacto en una isla de reducido tamaño, con una oferta limitada de recursos, puede llevar al aumento de la fragilidad de sus ecosistemas y a variar la respuesta y la valoración social respecto de los mismos en función de su uso y aprovechamiento en diferentes momentos del establecimiento y crecimiento de la comunidad que habita un territorio.

Se puede considerar a Providencia como un caso donde la comunidad ha transitado de un estado de permisividad o sumisión ante las exigencias impuestas desde

afuera, hacia un estado de mayor resistencia a los cambios; esto último, producto posiblemente de una mayor autonomía, o de una mayor toma de conciencia frente al discurso global de conservación del ambiente, o quizás, aún más, puede ser la respuesta comunitaria a las incomodidades que trae consigo el aumento poblacional que limita la disponibilidad de recursos. Las posturas que actualmente se adoptan han confluído en el establecimiento de un delicado manejo de intereses en la comunidad, tornándose lo ambiental muchas veces en instrumento que alimenta el discurso de los que están a favor o en contra de un proyecto, según sea el caso.

De cualquier manera, el trazado y construcción de la carretera en la isla de Providencia fue una necesidad que contó con el consentimiento generalizado de los habitantes de la isla. No obstante, como toda transformación acarrea impactos, entre los más relevantes que dejó la construcción de la carretera se pueden citar:

5.6.1 Afectación del aire

Ruido. Impacto generado principalmente durante la construcción de la carretera por las explosiones que producen vibraciones que viajan por el aire a distancias considerables, también por la operación de maquinarias para la remoción, arrume y transporte del material liberado en las explosiones, así como, por el uso de maquinaria para su fraccionamiento a material más fino, como grava o arena y en la operación de canteras (*Imagen 4*).

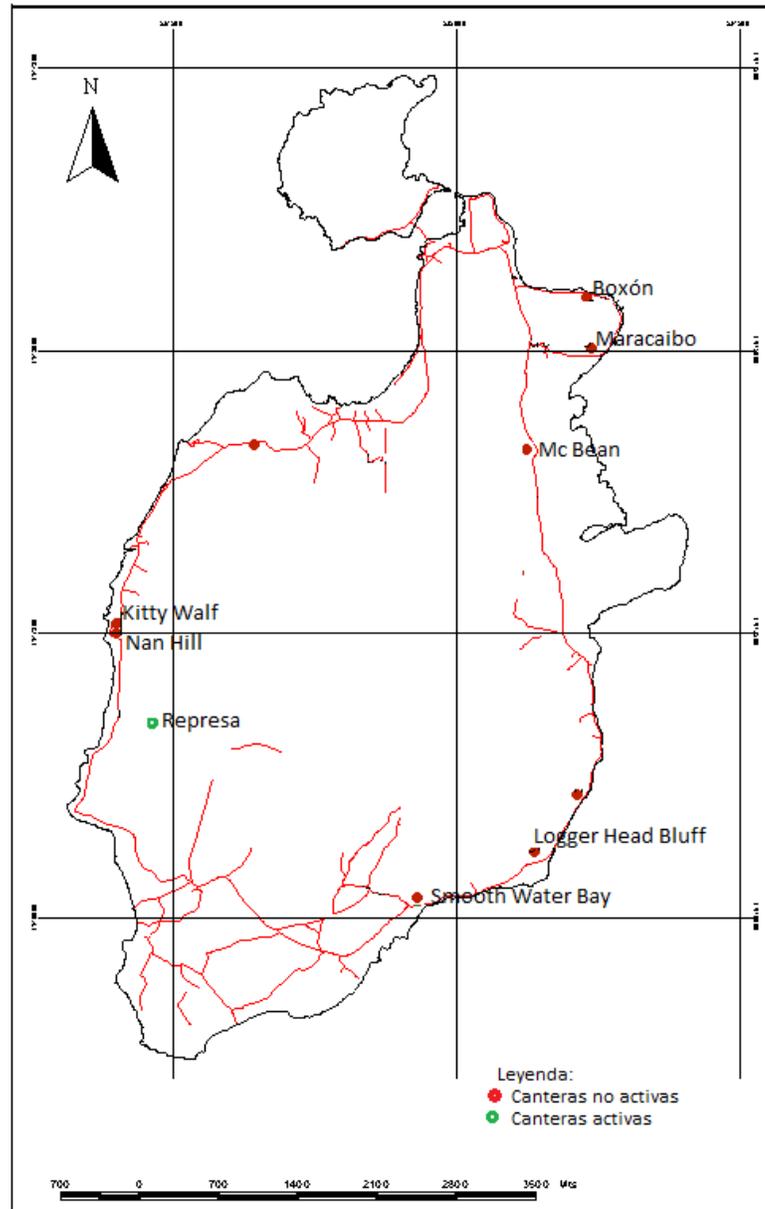


Imagen 4. Ubicación de las canteras en la isla de Providencia y Santa Catalina, estas proveyeron material para las obras que se adelantaron en el marco del desarrollo material de las islas. Esquema de Ordenamiento Territorial – Coralina 2000 - Mapa 9

“Then I got my foot break, and them had to put me as watch man. And this day, the man was cutting the road and when im get till Rocky Point, round where you use to crush rock, before you get bluff, you have a place but just about this width, just a horse can pass... Well I was worry, because they have to look dynamite, and them want big money, ¡I don't remember was how much! So, I tell the man, well send go look the dynamite, give me an aumento and I will fire the

dynamite. ¡I never know the dynamite! ¡if I tell you I tell you a lie! ¡God was whit me I tell you darling!

The man tells me I must go home and come back 7:00 o'clock the morning he was going carry me on a trayal.

When him bring out the compressor in the morning it was tie up with string and wire, and them kind of thing, I tell the Man I don't handle them here kind of thing, I use to work with good machine, I don't going handle this, him say him will show me how to handle it.

I never know the man never know to read, but he was an intelligent man, him was from Medellín, so he shown me how to connect up the hose and the compressor, and them kind of thing. And him bore the first hole and him gone and when he come back, I have 20 hole bore, so him say: tomorrow we goin light the dynamite. We light them with cigarette... five of us was there. I had two helper and two operators. Them help too, but who was my helper was Bay Bay (Rodrigo Dawkins). When the man them gone, him become a bulldozerman, and a man from San Andres, him did name Acden Pomare and Araiza.

When him goin light up, him send Bay Bay and Sonon Hawkins one north and one south, and then him give me the cigarette, him give the rest of them two, but him only give me one. Him never explain to me that you can't puff, because the "polvora" weh deh on the cigarette can explore.

So... ¡them deh light!

¡and them did short of all the bottom one yet!

So when him howl out ¡sálganse!

Five dynamite short yet fi light, ¡I deh walk with baston yet, you know!... and I light the last one, and when the man did going round Rocky Point curve and him see seh I never come, he give one scream... and he "regañar" me, and tell me seh: never yet when him say ¡sálganse! someone must stay, so what light, light, and what don't light, will have to stay".

La dinamita se usó en varios puntos de la isla, según afirma F. Newball B. (comunicación personal, 6 septiembre de 2016) este proceso duró dos años. Es de esperarse que en ese lapso de tiempo se causaran daños en diferentes grados a los ecosistemas de la isla.

“And that man sit down and teach me everything toward the dynamite, and I “captar” everything. I is who open the road around Providence, all round Nan Hill, all them hill is I blow it down, ...we take about two years deh open road and dynamite. The last year, Nan Hill cut, but it never have the width. And then them did have a reduction of personal, and when im come them reduced me in it. ¡When im come, car couldn’t, nothing couldnt past their! because it was to narrow, and them call me back fi go work, and I say: when you pay me back me vacation I will work. And them say they don’t have no money, ¡and I wouldn’t work not fi hell! Past a moth and a half, them come back and beg me. ¡and I gone and finish!”

Gases. Este tipo de emisiones generados durante la construcción de una vía por lo general proviene de la operación de maquinaria y por la liberación de sustancias contaminantes a la atmosfera producidas por el uso de explosivos.

Emisión de partículas sólidas a la atmosfera. Tanto las explosiones como las operaciones para remoción y consecución de material para las obras, generan partículas diminutas de polvo que pueden ser arrastradas por el viento. Pueden desplazarse a distancias considerables. Esta remoción eólica de material fino es muy probable que se haya presentado dado que el tamaño de la isla la hace estar muy expuesta a los vientos (*Imagen 5*).

Las carreteras destapadas o cubiertas con una capa de recebo también generaban la exposición constante al polvo, sobre todo en sequía, tanto por acción de los vientos como por el paso de vehículo.

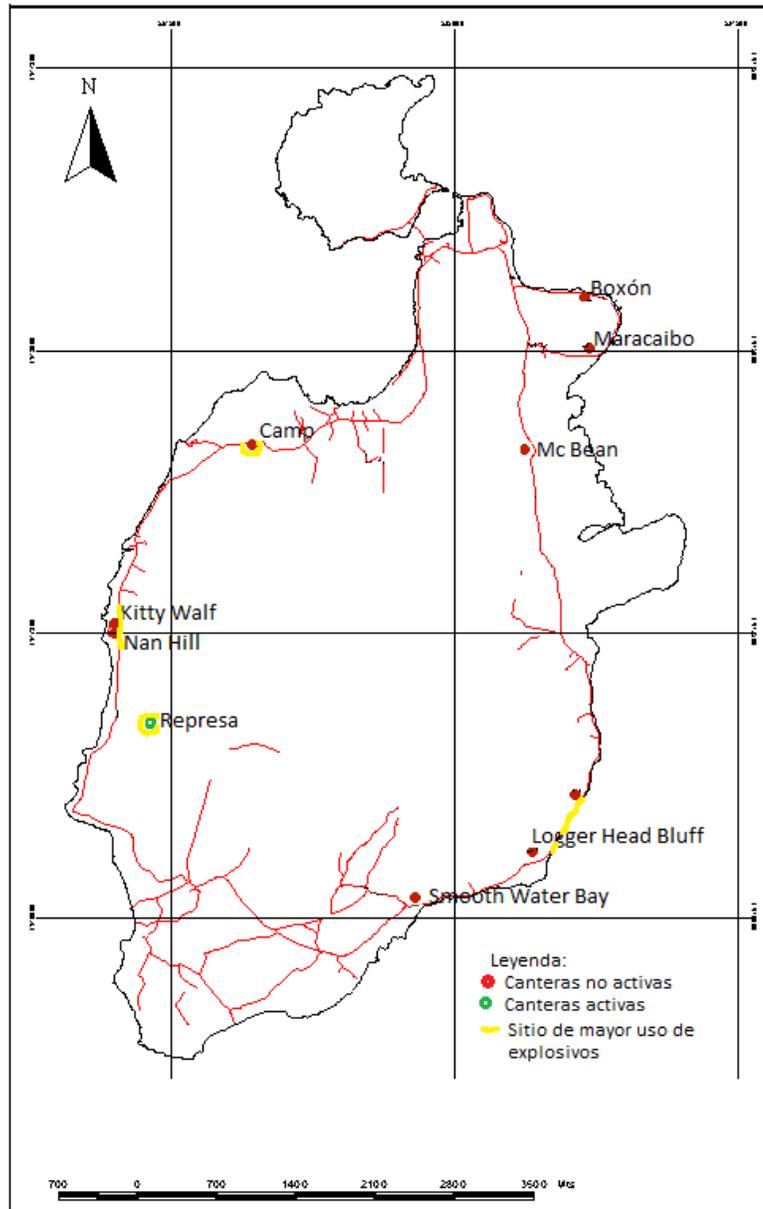


Imagen 5. Sitios con mayor afectación por emisión de partículas por explosiones.

5.6.2 Afectaciones al sistema hídrico

Afectación hidrológicos. Esta afectación puede evidenciarse en la pérdida de manantiales en varios puntos de la isla, al igual que la interrupción del cauce de varios arroyos y la canalización de otros.

“For instant from where Carmen Ines live, till the little hill where tha mango tree come over the road. That place their so, did have some spring, and we use to drink the water from there because the water use to come out from the rock !nice sweet watta! and we coming from school we use to stop their and drink that watta, right direct from the rock, them use to call it Mr. Chelly place, one hole” (A. Archbold comunicación personal, 9 de abril de 2017)

El uso de algunos manantiales y el cuidado de los mismos por parte de la comunidad se vio desestimulado con la construcción de reservorios que colectaban el agua que fluía por gravedad desde los manantiales y que luego eran conducidos por tubería a sitios cercanos a la carretera, facilitando así el abastecimiento de agua. Estos acueductos rudimentarios, tal como lo narra G. Rapón *“when the road build we could go right at the roadside and get water, we never need to go up spring”* (comunicación, 8 de febrero de 2018) permitían un mejor acceso al agua, al acercarlo a la carretera, permitiendo con ello una mejor economía del tiempo. En Old Town, por ejemplo, la tubería llegaba hasta la carretera circunvalar, con lo cual ya no era necesario subir la montaña en busca del manantial que la proveía.

Modificación del cauce de arroyos. La construcción de la vía obligó a la implementación de *box culvert* para permitir el paso del agua. No obstante, el flujo de aguas de algunos arroyos menores se vio interrumpido por la carretera, siendo necesario en procesos constructivos recientes hacer estructuras como cunetas para conducir el agua hacia los *box culverts*. Algunos arroyos, incluso, vierten sus aguas sobre la carretera, siendo un problema cuando hay fuertes aguaceros por el material de arrastre que se deposita sobre la vía dificultando la movilidad y por el deterioro que causa a las estructuras viales (*Imagen 6*); tanto por las fuertes pendientes, como por la erosión generada por las escorrentías.



Imagen 6. Box culvert en Hoy's Hill, donde se aprecia el deterioro en la estructura de la carretera causado por erosión del suelo por escorrentías.

Aporte de sedimentos a los ecosistemas marinos cercanos. Los sedimentos en los ecosistemas marinos fueron resultado de los procesos erosivos que aumentaron por el desprendimiento del suelo para obtención de material para construcción o para apertura de la vía. También por la intrusión de fragmentos de roca expulsados en las explosiones, que al ser realizados en su mayoría en lugares cercanos a la línea de costa, facilitaron su intrusión en el sistema marino. Asimismo, hubo rodamiento de grandes rocas al borde costero -ya sea por la acción de las explosiones para el trazado de la carretera o por las realizadas en la minería de piedras a mayor escala para obtención de material para construcción- práctica que también modificó el aspecto del borde costero en algunas áreas, pues muchas rocas de gran tamaño desprendidas terminaron sobre la línea de costa en el área de influencia de las mareas.

“Them use to dynamite fi cut the road, when you going round Bluff, plenty of them land was fi Ferdie. Guedis them use to dynamite round bluff fi crush rock and sell. Plenty a them big rock roll afa the hill and gone right ina the sea” (L. Fernandez, comunicación personal, 18 de 2019).

“When the dynamite gone off im throw rock all outside the reef, ¡outside the reef!” (F. Newball B. comunicación personal, 6 septiembre de 2016)

Extracción de arena de las playas y del fondo marino. Al principio la extracción de arena era muy artesanal. Se extraía tanto de la playa como de áreas con aguas poco profundas, con ayuda de baldes y una balsa.

“We use to get the sand from right out a bay, we put some lag to gather and board over it, and we go with that out there and we take up the sand, with a pan, like a shovel, we go outside, the water catch we crass we chest” (R. Sjogreen, comunicación personal, 9 de agosto de 2019).

La extracción de arena de las playas se tecnificó, con la utilización de palas mecánica, camiones, bombas y barcazas; esta extracción se realizó principalmente en la playa de Southwest Bay. Aunque también hubo extracción de arena de otras playas para uso en otro tipo de construcciones. Según afirma H. Sjogreen (comunicación personal, 7 de octubre de 2018) las playas eran tratadas como canteras, pues la gente creía que la arena no se podía acabar.

“Ha habido muchos tramos de carretera. La primera carretera que se pavimentó donde se usó arena de mar fue desde el convento hasta La Montaña, se hizo con arena de playa. Ha habido tiempos en que tenían una pala mecánica en la playa, ¡iban y llenaban los camiones de arena! En suroeste en la parte de arriba donde está la escalera, allí llenaban los camiones.

Se usaba la arena para rellenar las bases de las casas, para construcción y para la carretera ¡todo! ¡para todo! Sacaban diariamente muchos camiones llenos de arena. Le pondría por lo menos diez a doce camiones más o menos. Sacaban los camiones del municipio, del gobierno. Otras personas también para construcción personal, traían la arena en canoa de Almond Bay y también de Suroeste y de otras playas.

...La construcción de la carretera pudo dañar un poco, ¡si ha dañado un poco! Claro que..., con el tiempo ya estaba dañando la playa y por eso después prohibieron la sacada de la arena de la playa. Eso yaaa, Inderena había dicho que no podían seguir cogiendo arena y, además, como la arena es salada se ha

dañado muchas casas porque la sal come el hierro y las vías también se dañaban se cuarteaban.

Yo recuerdo cuando aquí tenía una especie de barcaza que iba a *White Water* que bombeaban arena y traía acá y vendía al gobierno y también a la gente, era de Glasford Howard. Después, también dragaron el canal y bombeaban la arena a Pantan Beach y la arena lo cogía la gente, pero era arena mala porque era gruesa, creo que eso fue como en los 80" (H. Sjogreen, comunicación personal, 7 de octubre de 2018).

5.6.3 Afectaciones al medio terrestre

Alteración del paisaje. La intervención en el medio natural para el trazado de la vía significó la modificación del relieve, lo cual cambio el paisaje de la isla, causando impacto visual, como se infiere de varios de los apartes testimoniales ya descritos.

Variación en la dinámica de los procesos de ladera. Desestabilización de la ladera por extracción de material, por pérdida de cobertura vegetal, pérdida de suelo y erosión.

La minería artesanal de piedras extraídas de los arroyos y de las laderas de las montañas, llevó a un uso intensivo, no planificado, que, sumado a los precarios o nulos procesos de vigilancia y control, pudo representar alteraciones ambientales en algunos sitios donde se daba esta actividad. Alteraciones tales como: el aumento de la erosión laminar por escorrentías superficiales en suelos con pendiente, ya que al retirar las rocas que servían como disipadores de energía y como retenedoras de partículas de arrastre, el agua fluye sin obstáculos, alcanzando mayor velocidad, con lo cual se produce mayor arrastre de suelo.

La remoción de las rocas puede desestabilizar el suelo causando también pequeñas, *remociones en masa*, que también contribuyen a la erosión y alteración de los procesos de ladera.

Sumado a los procesos de desestabilización del suelo en algunos puntos de la isla, está también la variación en su textura, ya que estos procesos alteran su permeabilidad o su capacidad de retención de agua. Por otro lado, en el área de la carretera la compactación del terreno también pudo influir en los flujos hídricos por infiltración

Pérdida de cobertura vegetal. La construcción de la carretera requirió la remoción de una franja de la cobertura vegetal de 23 ,52 km aproximadamente⁶¹ (la circunvalar tiene 17.52 km de largo por 7 metros de ancho aproximadamente, a la cual se le sumaron nuevos tramos como Maracaibo, Southwest Bay y Bottom House). Por supuesto, el retiro de la capa vegetal, no tiene impacto solo en el área de trazado de la carretera, también en el área donde se localizan los asentamientos para uso habitacional en sus inmediaciones, fenómeno que va en crecimiento por la mayor demanda de viviendas, y que aumenta el impacto y los daños a los ecosistemas que se sitúan en torno a la vía circunvalar (*Imagen 7*).

61 Longitud actual de la carretera circunvalar, incluyendo tres vías alternas Maracaibo, Southwest Bay y Bottom House. Secretaria de infraestructura, Alcaldía Municipal.

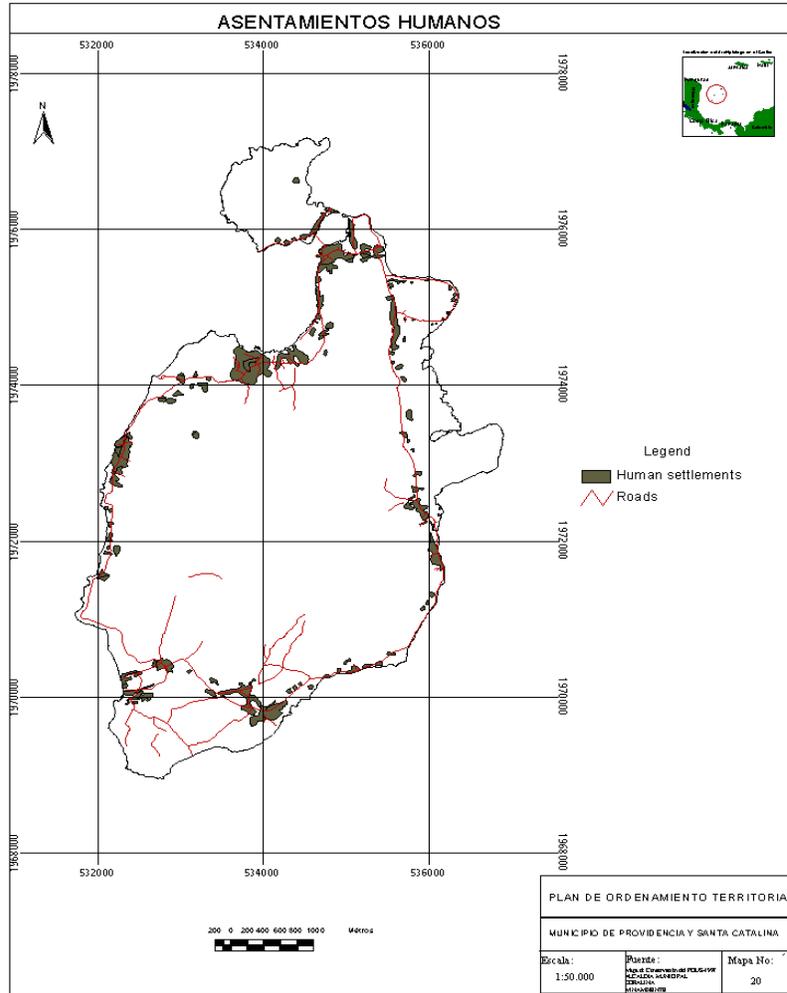


Imagen 7. Áreas de asentamiento poblacional y construcción de viviendas. Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, mapa 20.

“They cut down plenty trees, was just e little track road, just fi horse could pass. ¡Them cutdown plenty tree man!”

“I had a big mango tree..., one big mango tree, we use to go under and sit down. Now we don’t have were to sit down, and some orange tree was there to” (P. Duffis, comunicación personal, 7 febrero de 2018).

“Them cut down the hold thing... I no hear nothing was affect, only sometime gully use to carry away the horse them, but whit the bridge you can pass and the gully no come so high” (G. Rapon, comunicación personal, 8 de febrero de 2018).

“Long mountain side them did have some cane piece and the bulldozer gone right through it. When them come round South them heave down all then big tree. We was little pickniny so we use to run behind the bulldozer”. (S. Britton, comunicación personal, 9 de Agosto de 2019)

“Where Carmen Ines live, till the little hill where tha mango tree come over the road...”, “lot of coco plum tree use to be long their” “jwell yes! they widen the road, the road use to be the same place but them cut it more to the hill, so its affect it” “The road was narrow but we could pass”, “some part did cover down with tree” (A. Archbold comunicación personal, 9 de abril de 2017)

Interrupción de la continuidad del hábitat de algunas especies. La carretera representa un obstáculo en el área de movilidad de algunas especies, la fragmentación de los ecosistemas y la creciente urbanización de las áreas aledañas a la vía circunvalar, han generado conflictos por la presencia de especies como el cangrejo negro (*Gecarcinus rurícola*), que en su proceso de migración se ve obligado a pasar la vía circunvalar donde un gran número muere por el tránsito vehicular, a pesar de las medidas de protección impuestas por la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina). Por otro lado, la especie se vuelve más vulnerable al estar expuesta. Son fácilmente capturados ya que son altamente apetecidos en la gastronomía local. Otro problema que presenta esta especie en particular, es que, durante el día la elevada temperatura del pavimento y la falta de cobertura vegetal hace que estén más expuestos al sol, con lo cual se debilitan, deshidratan, presentan pérdidas de masa ovigera o muerte; también, durante las horas de la noche la iluminación vial los confunde retrasando su proceso migratorio, causando que giren en círculos bajo el área iluminada, por lo cual, algunos no llegan a tiempo al mar, causando que muchos de los huevos sean inviables (Sjogreen, 1999).

El retorno de los juveniles de cangrejo negro a tierra, también presenta pérdida de individuos en carretera, ya que son machacados por vehículos, peatones o animales que transitan la vía o son consumidos por otros animales al formar parte de su dieta.

Otras especies afectadas por el tránsito y/o porque la vía facilita su captura son el shenky (*Gecarcinus lateralis*), rocko o ichilli (*Ctenosaura similis*) Iguana (*Iguana iguana*), blue lizard (*Cnemidophorus lemniscatus*), jacko lizard (*Ameiva ameiva*), entre otros.

5.6.4 Pérdida de conciencia ambiental (poca valoración por el cuidado de la naturaleza).

En general se podría afirmar que las personas de la isla -incluso algunas de las que vivenciaron parte del proceso de construcción inicial de la carretera- no percibieron ningún daño ambiental causado con el desarrollo de esta infraestructura. Posición entendible dada la poca información ambiental que circulaba en ese momento, también porque la menor población de la isla permitía la disponibilidad de recursos suficientes e incluso excedentes para sus habitantes, por lo cual, el impacto sobre el ambiente no tuvo repercusiones relevantes en lo social. La toma de conciencia sobre la importancia del ambiente resultó insuficiente para producir un cambio en el pensamiento que llevara a rechazar, condicionar o solicitar compensaciones por las obras que se adelantaban. O quizás pudieron considerar la obra tan necesaria que los daños ambientales no fueron sopesados frente al beneficio que ofrecía la carretera; esto suele suceder en lugares donde se construye carretera por primera vez.

“No hubo afectación, por el contrario, se quería que se hiciera para poder caminar bien. Yendo a Pueblo Viejo⁶² el agua que bajaba de la montaña, pasaba para ir al mar y abría el sendero”. “¡El sendero estaba cubierto de monte!” (R.Howard, comunicación personal, 7 de febrero de 2018).

The sand we them take out never spoil the bay, what spoil the bay was the hurricane” (R. Sjogreen, comunicación personal, 9 de agosto de 2019).

⁶² Old Town

Los primeros camiones que llegaron aquí eran los de Carretera⁶³ ¡el señor Augusto! *¡him use to full the shovel and full sand!* Osea, era como una cantera, porque la gente, ellos pensaban que la arena no podía terminar, usaban bastante (H. Sjogreen, comunicación personal, 7 de octubre de 2018).

Otro aspecto a considerar, que tiene estrecha relación con la formación de conciencia ambiental y la sostenibilidad ambiental, es el creciente aumento en la acumulación de residuos sólidos en el área costera (*imágenes 8a y 8b*). La mayor densidad poblacional dispuesta en torno a la carretera genera mayor concentración de vertimientos y residuos sólidos, que por la cercanía al borde costero son arrastrados por acción del viento, de las escorrentías o porque son depositados directamente y de forma inadecuada por personas de la comunidad.

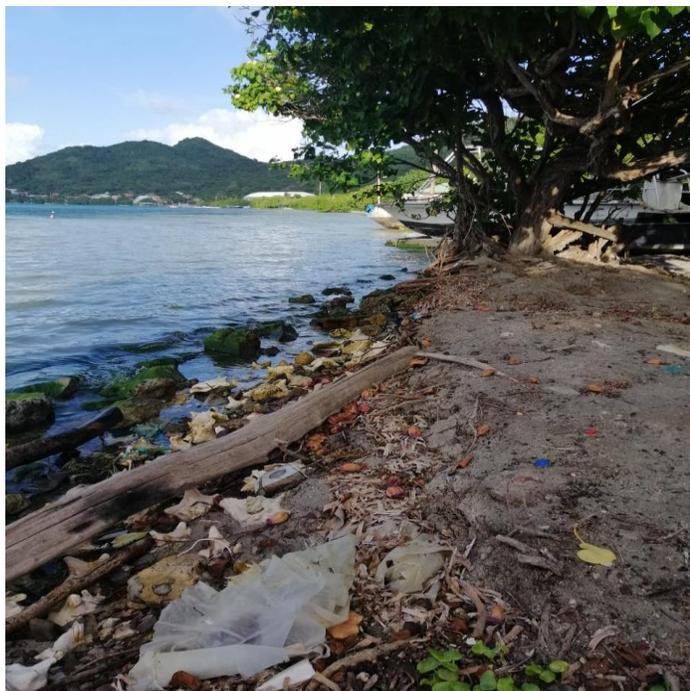


Imagen 8a. muestra residuos en el borde costero

⁶³ Se refiere a la antigua Oficina de Obras Publicas



Imagen 8b. residuos en las inmediaciones de la capitanía de puerto

5.7 Desestímulo y cambio de valoración de las prácticas de producción agropecuaria de la isla

La construcción de infraestructura en Providencia y Santa Catalina, en especial la vial, trajo consigo nuevas formas de sustento para las familias. Con lo cual, muchos hombres se emplearon como obreros, pudiendo percibir algún ingreso en un momento en que la circulación monetaria era escasa. Incluso algunos de los que trabajaban fuera de la isla, en Colón o a bordo de embarcaciones, pudieron retornar al contar con una fuente de ingreso.

Otra forma de sustento y circulación monetaria fue el transporte de pasajeros y mercancías, actividad que se fortaleció con la posibilidad de adquirir vehículos; esta labor se desempeñaba en vehículos propios (pertenecientes a personas con mejores ingresos, que por lo general correspondía a quienes trabajaban fuera de la isla en tierra o como marineros) o como conductores al servicio de los propietarios de vehículos; otros, por su parte, encontraron oportunidad de trabajar conduciendo vehículos oficiales transportando tanto materiales, como empleados oficiales. La actividad de transporte tendría continuidad con la incorporación del turismo que se venía dando de forma sincrónica dentro de todo el proceso de cambio que enfrentaba la isla; así, tanto el empleo gubernamental, como el turismo, terminarían desestimulando formas tradicionales de

sustento como la producción agrícola y pesquera que se realizaban en gran medida para consumo familiar e intercambio de productos, con un pequeño comercio de excedentes.

Otra actividad que fue perdiendo relevancia es, el desmonte o remoción de malezas para la preparación de los terrenos para agricultura o ganadería, esta actividad, en algún momento tuvo gran importancia en la economía de muchas familias de las islas. En esta, participaban mayoritariamente los hombres, aunque también había participación femenina.

“Listen to me child, we had it very hard. I working hard from I twelve years old, only las year I stop work”. “...Life wasn’t so hard, because we had a lot to eat, because everybody use to work in there farm and tend to fish, we never use to starve, we use to eat fresh food every day, but we had it hard because we had to work hard. I working from I was teenager ¡50 cent a day! and you had to be working 6 hours strait, who could afford to have a watch on them hand, some time them use to turn back them watch, so, some time you work all 7 or 8 hours.

I chop fi Shong from Fresh Water Bay, was a group of young boy, was 6 of we use to work to gather, we use to go Bowden and work fi Captain Shong, fi Witarson your great-grandfather, work fi Ronald, we work fi little Juke a man from Town, we work fi Malvida, them had place up Bowden and we use to work fi them. You come back from there and we go salt creek side, and we work fi uncle Frank, we work fi uncle Calvin, we work fi Winfield, we work fi Hilberto, we work fi Valantis, and we come right down till we done tha section again, we come this side and work fi uncle Calvin him only have place up there so where them call Cave and up Free Town, and we go round the anda, and we work fi James Ranking, him did have two big pen one bottom side, and one top side the road..., then we leave from there and go Bailey Spring and work fi James Ranking to, so when we done we going deh move round”. (S. Robinson, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

El desmonte o limpieza del terreno, representaba la circulación de dinero, ya que, personas dueñas de tiendas, navegantes, dueños de embarcaciones o personas que trabajaban fuera de la isla, eran los grandes contratantes de esta actividad, el

resto de la población, con menos ingresos, hacían la limpieza de sus parcelas por la figura del trabajo colaborativo o *subsidiario* como forma de pagar el servicio.

“We had it hard but we never fret on it you know, because we know it wasn’t no better, money was less, no money, so all the provision was from the ground. I never hire man fi chop, ¡with what! Where the 50 cent a day going nough, the rest had a couple pesos, them gone Colon go work and come back, ¡they had a couple peso! but we never have no money, ¡we was poor, poor, poor, poor! ... Jake and Humberto was in Colón and them send Witarson money, some people had them people Colon, them time plenty work was in Colon”. (S. Robinson, comunicación personal, 7 de abril de 2017)

La carretera estimuló algunas actividades económicas a la vez que desestimuló otras. Por ejemplo, la aparición de pequeñas tiendas en sectores y lugares donde antes no había; motivados básicamente por la construcción de escuelas y la mayor presencia de estudiantes y personas circulando por la vía. Esta diversificación de actividades significó una oportunidad para que muchas mujeres generaran ingresos para sus numerosas familias, logrando integrarlas de una mejor manera a la estructura de generación de ingresos de las familias de la isla. No obstante, la agricultura y aun la pesca fueron perdiendo relevancia.

“I use to make cake an sell, then my husban get the little job on the road, is was to much work and I had to much children, Amparo had a little school so I start sell a little candy, and then I buy sugar and get coconut and make candy, after they fire my husband from his job, I did hear say copra did dear up Cartagena Way, so we had a place up Salt Creek and me and my children use to go and look coconut, and we beg others people to go with we and we bring down coconut. We had a little horse, so I decide to make the copra and Marcy (Marcelino Barker) did gone work on boat so when he came back I had two bag of copra and I send it with him, and when he come back hi bring rice, onion, ¡little things! so I turn hand with that, so I put it there and then the neighbor come round and that’s how I start my little shop, and up till now its theirs, thank God”.

“When he was on the boat some time they use to run Colón, so I make the coconut oil, because they say the coconut oil use to dear Colón, every time him did come, I have tree gallons of oil, and he sell that and bring things from Colón, and then I turn hand and work in the shop, and he get job on land and then they start the little school down their (Colegio Junín). So, I say through the building of the road we get good help, because the people them deh up and down and the school, and the different people around use to make them things and sell (P. Duffis, en comunicación personal, 7 de febrero de 2018)

...La actividad económica de mi sector era pesca y trabajar el terreno para sacar productos, yuca, plátano, ñame... aaah y se podía criar cerdos. ...*Mr Pong them*, los que eran comerciantes llegaban con sus pesitos y hacían sus negocios y la carretera favorecía el poder llegarles (R. Howard, comunicación personal, 7 de febrero de 2018).

5.8 Turismo, una actividad determinante en los cambios económicos de la isla

Los cambios económicos inducidos por las fuerzas del mercado y la inversión de empresa privada se han extendido de tal manera que pequeñas islas oceánicas como Providencia y Santa Catalina no lograron escapar de esta tendencia de desarrollo. Muchas de estas transformaciones, que por su naturaleza impactan el ambiente, suceden a ritmos que imposibilitan la respuesta adecuada e informada de los pobladores.

En este sentido y usando como ejemplo, el mercado turístico, Dixon (2001) y Verner, (2009), como se citó en, UNEP (2016), señalan que, la actividad turística genera presión sobre los usos de la tierra, lo que lleva al desplazamiento de los lugareños hacia otras áreas. Dicen también que este tipo de actividades tiene “el potencial de crear barreras sociales y culturales que, en la mayoría de los casos, separan espacios para los turistas y habitantes locales, dando por resultado restricciones en el acceso a recursos de la tierra” (p. 83). Este fenómeno es evidente en el sector de Fresh Water Bay, donde

los lugareños han sido desplazados de las áreas de recreación -playas y zonas aledañas- para dar lugar a la prestación de servicios turísticos.

Ciertamente, el turismo, demanda cada vez más el uso y disfrute del tiempo libre, así como un mayor contacto con la naturaleza, seguridad y tranquilidad. Características que las islas pueden ofrecer dada sus particulares condiciones. No obstante, contar con un equipamiento urbano adecuado es necesario para brindar mejor calidad de vida, a la comunidad y a los visitantes, por tanto, la construcción de una carretera ocupa intereses que rebasan el ámbito local ya que personas foráneas son atraídas por las comodidades que ofrecen los destinos turísticos; estableciéndose flujos de visitantes que impactan las poblaciones locales, pues la sola exposición a otras visiones del mundo irán presionando cambios en la percepción y valoración de los activos culturales y ambientales en lo local.

“Yes I think the building of the road make more people come to the island, but it was good, ¡something good!” (G. Rapon. comunicación personal, 8 de febrero de 2018)

“...Because, them cut the road and the airport, tourist use to come. Before them cut it, some tourist use to come by sea plane and boat, when boat use to come them bring them, and them live by people house” (R. Dawkins en comunicación personal , 7 de abril de 2017).

“...It make more person come to the island” (P. Duffis, comunicación personal, 7 de febrero de 2018).

5.9 Carretera circunvalar en la actualidad

Según información brindada por la Secretaria de Infraestructura de la Alcandía Municipal de la isla de Providencia y Santa Catalina actualmente Providencia tiene un total de 23,52 km de vía. Incluyendo las vías alternas de Southwest Bay, Maracaibo y Bottom House), de los cuales:

- 6,62 km tienen andén en un solo eje.

- 1,8 km tienen andén en ambos ejes de vía.
- 15,10 km no tiene andén en ningún eje.
- 22,38 km tienen cuneta (1,001 km en ambos ejes)
- 1,13 km no tiene cuneta.
- 0,66 km corresponden a senderos peatonales situados a un eje de la vía (zona centro, punta rocosa, Free Town y suroeste).

La clasificación vial vigente ofrece dos categorías principales: nacionales y secundarias. La vía nacional consta de aproximadamente 17.52 Km, con un ancho de 7mts, es la que conocemos como carretera circunvalar. Cuenta con una única calzada para ambos sentidos exceptuando un tramo con un poco más de 50 metros que cruza por la parte posterior de la sede de la Alcaldía Municipal que solo permita la circulación en sentido nororiente. Esta completamente pavimentada y en general se encuentra en buen estado, ya que en los últimos años se ha adecuado un extenso tramo en el costado oriental de la isla (*Imagen 9a y 9b*).



Imagen 9a. Mantenimiento vial, tramo Loggerhead Bluff (tomada en el 2016)



Imagen 9b. Mantenimiento vial, tramo Smooth Water Bay (Tomada en el 2016).

La vía nacional, principal o circunvalación, interconecta los sectores de la isla con los principales equipamientos y establecimientos públicos, como son aeropuerto, puerto marítimo, hospital, centros de formación y centros administrativos, zonas hoteleras, así mismo, da acceso al puente peatonal que une Providencia con Santa Catalina.

Las vías municipales que incluyen las vías secundarias son ramales que se desprenden de la vía principal y dan acceso a áreas con construcción habitacional, áreas con población dispersa o a sitios donde se desarrollan actividades productivas, las cuales se encuentran un poco retiradas de la carretera circunvalar. Las vías secundarias son cada vez más requeridas debido a la demanda de nuevas áreas para vivienda que surgen conforme crece la población. La mayoría están pavimentadas o con recebo. Las vías terciarias son servidumbres que dan acceso a predios. La mayoría no se encuentra pavimentadas, son estrechas, por muchas solo transitan motocicletas y peatones.

Vías Pavimentadas y Vías no Pavimentadas

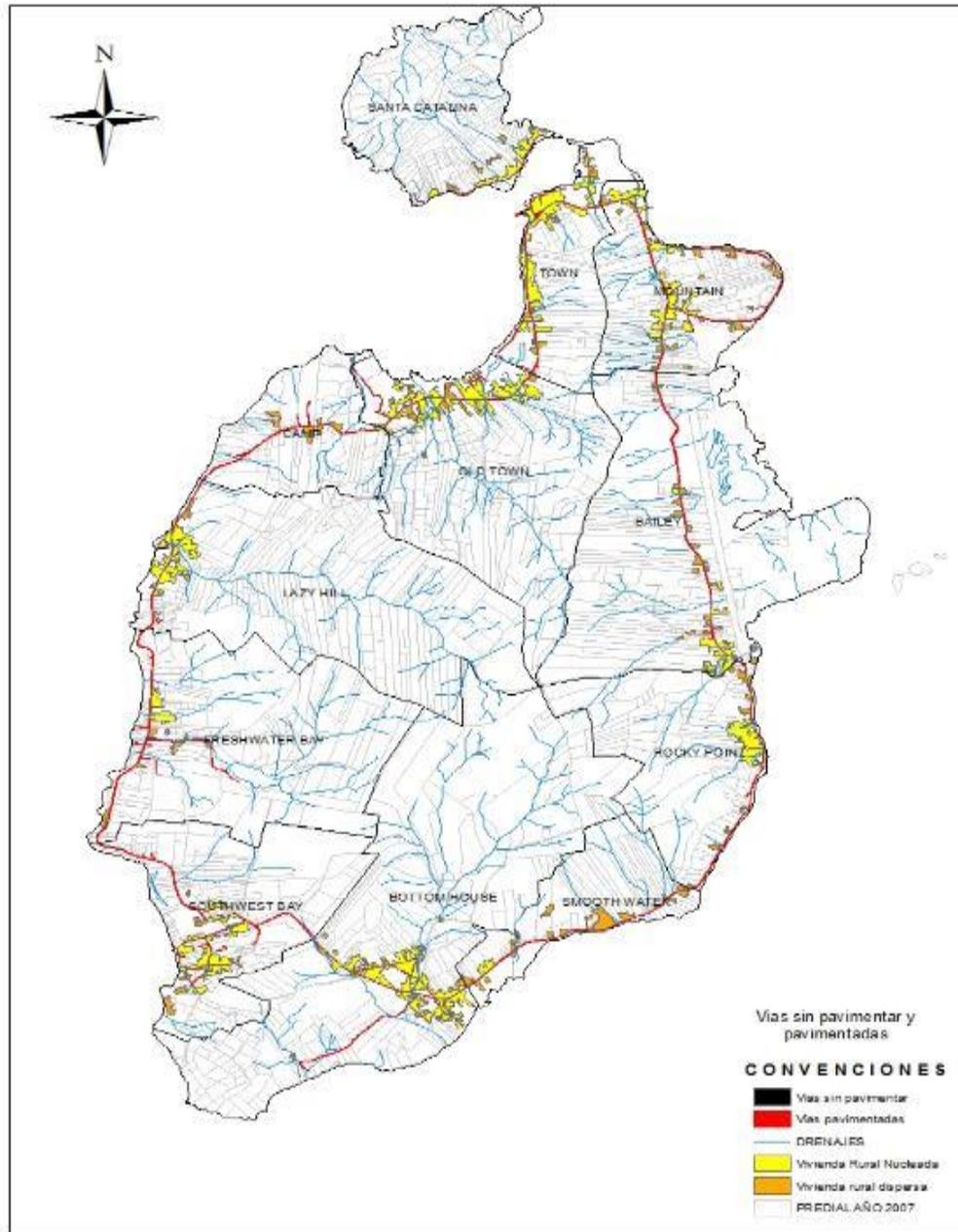


Imagen 10. mapa del estado de las vías, pavimentadas o sin pavimentar. Fuente: Cobertura y Usos de la Tierra; IGAC 2014. Estado de las Vías

6. Estrategia para el manejo y conservación de los atributos naturales del área de influencia de la carretera circunvalar de la isla de Providencia

Basados en la información recopilada de relatos y documentos históricos ha sido posible identificar las principales afectaciones generadas por la construcción de la carretera, los cuales han comprometido en diferentes grados la sostenibilidad de los ecosistemas, tanto en el área de la carretera, como en las áreas aledañas a ésta, donde existe asentamientos de viviendas, por tanto, esta sección busca ofrecer algunas estrategias que pueden generar acciones para la protección y conservación de los atributos medioambientales que aún se expresan en el entorno estudiado, las cuales se deben tener en cuenta al momento de implementar cualquier obra de infraestructura en las islas. Respecto de esto, se reconoce que puede haber otras formas de abordar los mismos temas, lo importante es que se llegue al consenso sobre la necesidad de implementar acciones de sostenibilidad sobre el territorio capaces de garantizar la continuidad de las prácticas culturales de la comunidad *raizal*.

La construcción de estrategias está basada como lo señala Peña y Arango (2011), en la capacidad de plantear ese horizonte donde se quiere llegar. Se trata de definir ese objetivo que delimita tanto los recursos como las acciones para cohesionar los esfuerzos individuales alrededor de una construcción colectiva que busque generar una respuesta común. Es una invitación a pensar el futuro, por lo cual se convierte en una herramienta clave que facilita la visualización de un futuro deseable y el planteamiento de las acciones que debe emprender cada uno de los involucrados para hacer de ese futuro una realidad.

El anterior planteamiento es coherente con lo que se pretende establecer en el presente capítulo, en el cual se busca llamar la atención hacia el manejo integral y articulado del área de influencia de la vía circunvalar, a fin de crear las condiciones de protección y conservación de atributos ambientales como forma de garantizar la continuidad de los servicios ecosistémicos de los cuales se ha venido beneficiado la comunidad. Estos servicios, a decir de Balvanera y Cotler (2007), son los que permiten analizar el vínculo explícito entre el estado y funcionamiento de los ecosistemas y el bienestar humano.

Al hablar de ecosistemas, se busca hacer énfasis en el conjunto de organismos, condiciones abióticas y sus interacciones que representan beneficios para la población presente, pero que también pueden ser mantenidos para beneficio de las generaciones venideras, proceso que requiere la concurrencia de las instituciones y la comunidad local en la construcción de ese futuro deseable.

Estrategia 1: Fortalecer las capacidades de los actores claves, institucionales y sociales, para la generación y transmisión de conocimiento al mayor número de personas sobre temas relacionados con el funcionamiento, conservación y administración de los atributos que ofrecen los ecosistemas de la isla.

Apunta a la identificación de personas independientes o vinculadas a organizaciones no gubernamentales y/o personas vinculadas a instituciones públicas con funciones relacionadas con la acumulación de conocimiento, vigilancia y protección de los ecosistemas, para formar con ellos una red de actores claves que apoyen la producción de insumos que sirvan como base para la toma de decisiones para la construcción de un enfoque de desarrollo que permita que la comunidad de las islas pueda coexistir de manera armónica con los ecosistemas, planteando las mejores propuestas y diseños que causen la menor alteración posible, al tiempo que dan respuesta a las necesidades de la comunidad.

Entre estos actores claves se debe considerar: aquellos que pertenecen a grupos de defensa del ambiente, educadores y estudiantes, los que venden servicios turísticos, los que tienen pequeñas explotaciones de material para construcción (minería), los

responsables de la planificación y uso del suelo, los administradores del ambiente y de las áreas marina protegidas, la comunidad que utiliza determinado ecosistema de manera directa como soporte para su subsistencia diaria.

Con esto se garantiza una adecuada representación de la comunidad en los procesos participativos que se deben dar en todas las etapas de los proyectos de infraestructura, antes, durante y después; también se garantiza que cuenten con información relevante para la toma de decisiones de manera informada, a la vez que sirven de multiplicadores de la información.

Estrategia 2: Recuperación de conocimiento ancestral y participación comunitaria.

Es una estrategia de respeto y valoración hacia la comunidad *raizal*, tiene en cuenta sus conocimientos sobre la naturaleza, siendo una forma de involucrarlos y compartir con ellos responsabilidades en la gestión de un modelo de desarrollo que propenda por la sostenibilidad de los atributos naturales base de muchas de las manifestaciones culturales que se dan sobre el territorio étnico raizal de Providencia y Santa Catalina.

Se busca la participación directa de la comunidad estableciendo un continuo intercambio entre ellos y los actores claves para el establecimiento conjunto de objetivos y metas para el logro de una adecuada gestión ambiental de la zona de influencia de la carretera circunvalar, la cual, como ya se ha dejado sentado, se corresponde en buena parte con la zona costera de las islas.

Estrategia 3: Manejo de la normatividad ambiental aplicable al territorio insular y sus ecosistemas y creación de instrumentos de planificación participativos y claros que ayuden a la comunidad en la defensa del territorio.

Adicional a la información técnica, también es importante que tanto tomadores de decisiones como comunidad tengan claridad sobre la normatividad que enmarca la protección y cuidado del ambiente, principalmente cuando se trate del desarrollo de algún proceso o proyecto que genere cambios en el entorno. Esta normatividad debe estar

contenida en las políticas y planes de manejo ambiental y uso del suelo que se apliquen en el territorio, deben tener en cuenta las diferencias que establecen los ecosistemas presentes, los cuales deben ser de amplio manejo y conocimiento por parte de los actores directos e indirectos, y deben propender por la integración de los componentes terrestres y marinos según la concepción de territorio que tiene la comunidad local.

Estrategia 4: Establecimiento de usos del suelo coherentes con la realidad y distribución de los asentamientos humanos sobre el territorio, con planes diferenciales de acuerdo al ecosistema presente en el lugar donde se encuentra el asentamiento.

Buena parte de las políticas de protección y conservación del ambiente que se dan en la isla están orientadas entre otros, a las áreas de arrecifes, manglares y bosques secos con intervención moderada; sin embargo, las áreas con mayor actividad antrópica, donde se generan vertimientos, se presentan procesos continuos de pérdida de cobertura vegetal, apertura de nuevos caminos o carreteras, donde se produce la carga de residuos sólidos, etc., son las áreas que circundan la carretera circunvalar que corresponde al área poblada de la isla, corresponde también con la zona de expansión urbana, que han ido creciendo a partir de esta infraestructura sin una proyección o planificación urbanística clara, con lo cual a futuro se pueden presentar serias dificultades para su ordenamiento.

Se debe definir políticas de manejo diferenciales de acuerdo a los atributos de los ecosistemas presentes en el lugar donde se pretende intervenir con proyectos de infraestructura, de manera que se reduzcan las afectaciones negativas sobre los mismos y contribuyan al establecimiento de una mejor relación de los habitantes de la isla con el entorno donde desarrollan mayormente sus actividades cotidianas, estas relaciones deben partir del conocimiento previo sobre las posibilidades de desarrollo de proyectos que se puede dar en determinada área, así como los diseños permitidos, evitando así conflictos y frustraciones que puedan generar resistencia a participar en los procesos que contribuyen con la sostenibilidad ambiental.

Esta estrategia debe estar soportada en un programa de educación ambiental que ayude con la formación de pensamiento crítico y genere sensibilidad frente a los temas

ambientales, lo que facilita la respuesta positiva de la comunidad ante las medidas que se tomen.

Estrategia 5: Establecimiento de políticas para el desarrollo de actividades económicas en el área de influencia de la vía circunvalar, las cuales deben ser ambientalmente amigables y sostenibles.

Las actividades económicas se desarrollan mayormente en las inmediaciones de la carretera circunvalar, es aquí donde se genera la mayor carga contaminante y se produce la demanda por la utilización de atributos naturales, especialmente los que se relacionan con la prestación de servicios turísticos y gastronómicos. Al ser los atributos de la naturaleza la base que soporta tanto las prácticas culturales, como las actividades económicas -que mayormente giran en torno al turismo-, debe generarse unas políticas claras a fin de poder dar manejo a los focos de emisión de contaminación, acústica, visual, de suelo, hídrico, entre otros; así como cualquier tipo de comportamiento que atente contra la sostenibilidad de esos atributos necesarios para la estabilidad económica de las islas.

En estas políticas se debe tener en cuenta aspectos como:

- Manejo de residuos sólidos y vertimientos en los establecimientos y en lugares públicos
- Diseño de fachadas
- Conservación de antejardines
- Introducción de especies de fauna y flora
- Uso racional de los ecosistemas
- Participación en la protección de los atributos ambientales

Estrategia 6: Protección de fauna y flora en la carretera circunvalar y vías secundarias y terciarias

Las acciones de protección que se vienen dando se dirigen principalmente al proceso migratorio del cangrejo negro, sin embargo, existen otras especies silvestres,

principalmente reptiles, crustáceos y aves que mueren en la vía, situación a la cual no escapan los animales domésticos, lo cual requiere medidas de protección.

Estrategia 7: Identificación de zonas de riesgo que afectan el sistema vial y el área circundante.

Por estar buena parte del trazado de la carretera en borde costero se presentan procesos erosivos por acción del oleaje y los vientos, la topografía de la isla favorece que los arroyos estacionales que se forman en tiempo de lluvia también generen procesos erosivos que afectan la estructura de la carretera y de algunas viviendas, con lo cual se requieren obras de estabilización del suelo o incluso reubicación.

Identificar estos lugares y hacer monitoreos permitirá calcular niveles de riesgo y tomar medidas oportunas para evitar posibles contingencias.

7. Conclusiones

- Los efectos relacionados con la construcción de la carretera se dan en diferentes momentos, hay algunos relacionados con las etapas constructivas, como el ruido de la maquinaria, emisión de gases y polvo al ambiente; mientras que otros son de largo plazo, como los relacionados con las modificaciones paisajísticas, la introducción de materiales o la remoción de los mismos y los cambios socioculturales que derivan de la mejor accesibilidad vial. Estos cambios aún persisten en la percepción de la población mayor de la isla y sus efectos negativos fueron compensados con la imperante necesidad de esta infraestructura.
- Los corredores de conexión o senderos en la isla de Providencia y Santa Catalina se formaron por el paso continuo de personas y animales por las depresiones y pasos naturales donde la topografía del terreno ofrecía la menor dificultad e inclinación posible, los cuales con el tiempo se convirtieron en caminos de herradura y posteriormente en la carretera circunvalar. Esta última, siguió en buena parte el mismo trazo del camino de herradura, su establecimiento fue facilitado por la costumbre de paso que involucró en muchos casos predios privados, por los cuales el continuo tránsito de personas y animales terminó por atenuar la resistencia que los propietarios pudieran tener frente al proyecto de trazado de la misma. Esto lo corrobora Wilson (1973) cuando haciendo referencia a un relato de la isla de Providencia que data de 1835 escribe “Algunas casas y plantaciones fueron dispersadas alrededor de la isla, siendo accesibles por una especie de carretera que pasaba a su alrededor. (p. 61)

- El desarrollo de un territorio por lo general demanda el uso o aprovechamiento de los recursos que componen su entorno natural, requiriendo en ocasiones la remoción, extracción o introducción de elementos en los ecosistemas, lo cual acarrea modificaciones o transformaciones que por lo general se justifican en la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. En Providencia, al igual que en muchos otros lugares, para cuando se dio el inicio de la construcción vial, no se contaba con información amplia y suficiente sobre la importancia y valor de los ecosistemas como medios para conservar la calidad de vida, las prácticas culturales y la diversidad biológica insular, regional y nacional, lo que pudo llevar al uso inadecuado y poco técnico de métodos constructivos como el uso de dinamita sin mayor conocimiento técnico, a lo cual se suma la falta de estudios rigurosos para la ubicación y ejecución de obras, que llevaron a aumentar los daños en el entorno natural y a causar cambios significativos en el paisaje de la isla.
- Es probable que las inversiones en el Departamento Archipiélago, entre las cuales estaba la carretera circunvalar de Providencia, obedezcan a una estrategia para interconectar el país y mejorar el control, el dominio y la “soberanía” sobre territorios periféricos en un momento histórico en que las barreras geográficas y los ecosistemas suponían verdaderos retos por superar. Los beneficios de la implementación de la carretera se verían potenciados por la construcción de otras infraestructuras como, escuelas, edificios gubernamentales, el puerto marítimo y el puerto aéreo, entre otros.
- La mayor presencia del Estado en el territorio insular también implicó mayor presencia institucional, dados por ejemplo, en un mayor fortalecimiento del gobierno local al poder suplir la demanda de empleo de los habitantes de la isla, empleándolos en las diferentes obras que se adelantaban, especialmente en la construcción de la carretera circunvalar; otro ejemplo que puede ilustrar esta situación, es el paso de la educación impartida en las casas o iglesias por miembros de la comunidad, por lo general reconocidos creyentes cristianos, a las aulas de clase con educación impartida por el Estado colombiano, proceso que se aceleró con el establecimiento y mejora de la infraestructura en la isla.

Este mayor confort brindado por la presencia de estas obras generó algunas condiciones de cambios en las acostumbradas relaciones con el Estado colombiano, como, por ejemplo, la presencia de funcionarios foráneos en los pocos cargos públicos con alguna importancia en las islas, el uso frecuente del español para comunicación oficial, así como la relación de subordinación que implica la relación salarial con el Estado, relaciones que para la época de inicio de la construcción de la vía y anterior a esta, eran casi inexistentes. Esta mayor presencia estatal, según se puede inferir de la información obtenida, influyó en el giro de una sociedad agrícola, pesquera y dedicada a labores de marinería hacia una sociedad dependiente de empleos estatales, la venta de servicios turísticos y el comercio.

- La vía circunvalar representó, por un lado, la fractura de la propiedad de muchas personas de la isla, que en muchos casos se extendía desde la línea de costa hacia la montaña, esta ruptura de la propiedad y pérdida de una porción de la misma puede ser vista como una forma de desposesión del territorio de la colectividad *raizal*, pero que, en lo individual, para algunos posibilitó el acceso a la tierra, mientras que para otros significó la pérdida de una porción importante. La tierra da sentido de arraigo y pertenencia a esta comunidad étnica, tal como lo describe Wilson (1973), la tierra “es la base para el sentimiento de igualdad que penetra mucho de la vida social y las relaciones isleñas. Pero la tierra no es únicamente valorada por razones de sentimiento, es también la base de la subsistencia... La tierra debe ser vista también como un foco de restricción social y competencia, como la infraestructura de las relaciones sociales basadas en la producción y como un apoyo para la estratificación social (p. 97), por esta razón es de esperarse que los beneficios esperados y la expectativa de ese primer trazado fuera tal, que el significado de la tierra pasara a un segundo plano. De otro lado, la vía circunvalar representó mejores condiciones de vida dada la mayor facilidad de acceso a sitios destinados a impartir educación, brindar servicios estatales y al desarrollo de actividades comerciales y turísticas.

Esta valoración de la tierra según Wilson es compartida por la gente del Caribe, dice que se “valora la tierra en un sentido “filosófico” y “sentimental”: la tierra connota la libertad un sentimiento de apego profundamente arraigado, seguridad

contra vicisitudes económicas, solidaridad de la comunidad, y prestigio individual. (p. 71). Este último concepto permite comprender la visión colectiva que llevó a la implementación de la carretera, pues se involucran sentimientos de libertad, solidaridad y prestigio, rasgos que son fácilmente identificables en la población *raizal*.

- Esta infraestructura permitió una mejor conectividad y economía del tiempo al facilitar el transporte de carga y personas rompiendo así el aislamiento entre los sectores de la isla, lo que permitió mayor contacto entre las familias, dando lugar a una mayor fluidez y frecuencia en el intercambio de bienes materiales y afectivos. También, permitió que algunas personas con menor capacidad económica y menos posesiones, tuvieran oportunidad de desarrollar otras actividades económicas, generando mayor circulación de dinero, al punto, que muchos estuvieron dispuestos a invertir tiempo y recursos en su consecución.
- Esta infraestructura también influyó la distribución de la población sobre el territorio. Si bien, la topografía de la isla también facilitó que se dieran los asentamientos humanos en sus inmediaciones, por ser la menos abrupta de la isla, las facilidades de acceso que ofreció la carretera también aceleraron los procesos de asentamiento en esta área, que se corresponde en casi su totalidad con el borde costero, lo que llevaría al aumento de las presiones sobre los ecosistemas costeros, como humedales, arroyos y manantiales presentes en la misma.
- Aunque la carretera por sí misma no genera cambios sociales y/o culturales, sí llega a influir y desencadenar procesos que conllevan a estos cambios, su sola existencia condiciona los usos del suelo valorizando e impactando su precio; también pueden inducir procesos de tipo urbanísticos, los cuales con frecuencia desencadenan en aumento demográfico. Las carreteras sí pueden posibilitar el desarrollo, aunque no de forma directa. En Providencia esta obra pudo influir de manera positiva en la distribución de la riqueza al abrir nuevos campos de ocupación y permitir que personas ubicadas en diferentes puntos de la isla pudieran tener mejor acceso a los servicios y a una mayor promoción y

crecimiento de sus actividades económicas, disminuyendo las disparidades socioeconómicas entre grupos familiares y sectores. En torno a esta infraestructura también se dieron procesos de reunificación familiar, ya que con frecuencia los hombres se empleaban por fuera de la isla en labores en tierra o como marineros, por lo que buena parte del año no hacían presencia en sus hogares, y como se expuso anteriormente, al haber posibilidades de empleo en la isla pudieron retornar⁶⁴. Una de las formas más expeditas para acumular riqueza son las tierras, a decir de Wilson (1973) “La tierra es el trampolín de la riqueza” (p. 123). No obstante, también reconoce que “una vez un hombre genera un excedente que puede transformar en dinero, o una vez es libre de ahorrar dinero, más de la cantidad necesaria para su subsistencia, ya no depende de a tierra. La diferenciación económica es, en primer lugar, una función del ingreso, aunque para mucha gente la tierra todavía retiene una función de seguridad y capital (p. 123), de allí la importancia de la carretera y otras obras de infraestructura para equilibrar el acceso a ingresos monetarios de las familias de la isla.

- A diferencia de Obregón (2008), que no encontró impacto significativo en el crecimiento económico en torno a las vías de circunvalación evaluadas en su estudio, la vía circunvalar de la isla de Providencia, sí representó cambios en el desarrollo económico de su población, además de la mejora de las condiciones de las viviendas, ya que al localizarse cerca de la carretera y estar más expuestas surgió la necesidad de hacer esfuerzos por mejorar su dotación.
- Para entender los procesos de apropiación del territorio por parte de la población *raizal* de Providencia y Santa Catalina, hay que tener en cuenta la forma como han ido variando las relaciones entre sus habitantes, así como los factores externos que hayan podido generar cambios en su visión colectiva, entre los cuales se puede considerar la carretera circunvalar como una infraestructura de gran impacto social que pudo transformar las dinámicas cotidianas al interior de la isla; también se puede tener en cuenta dentro de los factores a considerar, la

⁶⁴ Esto también pudo desestimular la vocación de marinería.

identificación de las relaciones de los *raizales* con los elementos de la naturaleza que integran el espacio en el cual interactúan, se movilizan, apropian, construyen y confieren valores, los cuales son usados para resolver sus necesidades vitales, pero también son amoldados para la construcción de una identidad propia, que, aunque soportada sobre la base de procesos de subsistencia y solvencia material, trasciende hacia otros intereses, como la que experimenta cualquier colectivo humano de crear conexiones sociales que les permitan perpetuarse, asegurando la disponibilidad de los medios que garanticen un bienestar material, pero también una cohesión espiritual que les facilite la identificación de relaciones de pertenencia con un grupo determinado, en este caso, con un segmento del grupo *raizal*.

Este enfoque concuerda con lo expuesto por Wilson (1973) que para explicar la estructura social de Providencia y el Caribe dice que “la vida social en general surge de las continuas relaciones de la gente una con otra en el espacio y el tiempo y con el espacio y el tiempo” (p. 36). Para lo cual es necesario que los hombres es sus relaciones se adapten al ambiente y se lo apropien. “Así la gente que vive permanentemente en un lugar en particular y en ninguna otra parte, un tiempo dado, comparte este lugar y la contemporaneidad como el común denominador más bajo de su identidad específica y compartida. En este sentido amplio de espacio y tiempo ellos se pueden considerar como iguales. ... En su percepción de su relación a un ambiente autónomo y en su diferenciación de aquellos que están en otro ambiente, son mucho más iguales a los demás. A su vez, este ambiente común, como experiencia, está llamado a justificar este reclamo a la igualdad” (p. 36). Por tanto, en el proceso de apropiación del territorio y de creación de una identidad, la carretera se convierte en símbolo de equilibrio social y acceso a mejores condiciones de vida en el contexto insular que nos ocupa.

- La construcción de la carretera trajo consigo cambios en la percepción de distancia, espacio y tiempo, al dinamizar las interacciones interpersonales, agilizar los desplazamientos y facilitar el acceso a bienes materiales y lugares. La realidad espacio/tiempo se vio alterada, haciendo que las distancias se

sientan más cortas, lo que llevó a que sus habitantes reajustaran su percepción del territorio.

- Posterior a la construcción de la vía circunvalar, ha habido mejoras viales y construcción de tramos importantes de vía secundaria. No obstante, el mayor impacto en la sensación de bienestar ocurrió con la construcción de la carretera circunvalar, puesto que, con anterioridad a esta solo existía trochas y algunos tramos de camino de herradura. Aunque los nuevos tramos brindaban bienestar no tuvieron la relevancia suficiente como para marcar un hito en las vivencias compartidas de la isla. Esta estructura marcó *un antes y un después*, que se siente en los relatos e incluso en las comparaciones de la forma de vida “de antes” con la actual.
- Antes de la construcción de la carretera circunvalar la movilidad por la isla de Providencia se daba por un camino de herradura que circundaba la isla, el cual, tenía tramos de difícil paso por la inclinación y condiciones del terreno, en temporada invernal presentaba dificultades de tránsito, tanto por los arroyos que atravesaba como por los tramos fangosos que presentaba; pese a las dificultades existentes, este circuito era reconocido y apropiado por todos, en torno a este se unían esfuerzos comunitarios para su mantenimiento y conservación en las mejores condiciones posibles. La construcción de la carretera circunvalar marcó cambios en la forma como se relacionaban los habitantes de la isla respecto de este circuito de interconexión, ya que su cuidado pasa de ser un proceso participativo, a una gradual apatía por buena parte de la comunidad, llegando a ser reconocido como un bien perteneciente al Estado, que puede ser considerado “de todos y de nadie”, lo que se evidencia es un quiebre entre la administración de un bien público por parte del Estado y el sentimiento de responsabilidad y compromiso que genera el sentirlo propio. Por tanto, actualmente toda la carga de su mantenimiento y cuidado es dejada exclusivamente al gobierno local y nacional.
- La zona costera representa un gran atractivo para los pobladores de la isla de Providencia, no solo por el paisaje y su cercanía con el mar, sino por la facilidad

de acceso que brinda la carretera circunvalar. En esta franja se concentra un alto número de personas, tiene mayores tasas de crecimiento demográfico que otras zonas de la isla. Es por eso que su ordenamiento es una necesidad, pues la constante demanda por espacio para construcción hace que se desarrolle de forma desordenada, a lo que se suma los procesos erosivos causados por el cambio climático y la intervención antrópica.

Con las estrategias propuestas en el presente documento se busca contribuir en los procesos de toma de decisiones, deben ser incorporadas en cualquier metodología de intervención que se dé en esa franja de litoral de la isla, con el fin de abordar de una forma integral cualquier problemática que se pueda presentar. Contempla, el diseño de instrumentos soportados en la normatividad ambiental y territorial, que deben guiar las acciones e intervenciones que se dan en esta franja, al igual que, la implementación de espacios institucionales y de participación comunitaria para que los tomadores de decisiones tengan una mejor gestión para el logro de un verdadero desarrollo sostenible en la zona costera.

Un adecuado manejo y ordenamiento de la zona costera sirve para la identificación de las oportunidades y las potencialidades que brinda cada ecosistema, de manera que se puedan desarrollar proyectos ajustados a sus características. Los datos e información histórica sobre las variaciones en el uso del suelo y las alteraciones que ha tenido el ambiente en la zona marítimo-terrestre, permitirán conocer, qué motiva la sociedad a aceptar o resistir ciertos cambios, y así, fortalecer o cambiar políticas con el fin de avanzar en su protección y conservación.

Preguntas orientadoras para entrevista a profundidad semiestructurada

Paisaje

- ⇒ ¿En cuál sector creció usted?
- ⇒ ¿por dónde pasaba el principal sendero de su sector antes de la construcción de la vía circunvalar?
- ⇒ ¿El trazado de la carretera se hizo siguiendo el mismo trazo del sendero?
- ⇒ Recuerda cómo era la vegetación del sendero, era completamente sombreado (cubierto por árboles o pastizales).
- ⇒ ¿Hay algún árbol en particular que usted recuerde o algo de la vegetación que haya llamado su atención y tuvo que ser removidos para la construcción de la carretera?

Movilidad

- ⇒ ¿Cómo era la movilidad en la isla antes de la carretera?
- ⇒ ¿Cada cuánto y por qué motivos se visitaban sectores alejados a su lugar de residencia?

Cultural y económico

- ⇒ ¿Recuerda qué usos le daban en su sector al área donde trazaron la carretera?
- ⇒ ¿Cuáles actividades económicas se desarrollaban en su sector?
- ⇒ ¿La construcción de la carretera podría tener alguna relación con la llegada de otras actividades económicas a la isla?
- ⇒ ¿La construcción de la carretera pudo haber afectado algún manantial, montaña, playa, etc?

Demográfico

- ⇒ ¿Cree que la carretera favoreció la llegada de gente a la isla?

Urbanismo

- ⇒ Antes de la construcción de la carretera ¿cómo estaban distribuidas las viviendas y cómo cambió tras la construcción de la carretera?
- ⇒ ¿Sabe si el área donde fue trazada la carretera tenía dueño?
- ⇒ ¿Tiene conocimiento sobre compras de lotes para la construcción de la carretera?
- ⇒ ¿Sabe de algún conflicto surgido por algún propietario que no estaban de acuerdo con el trazado?

Resolución No. 5 de 1932
(Junio 4)



46

47

El Consejo Municipal de Providencia,

C O N S I D E R A N D O :

1o-Que el Ministerio de Obras Públicas decretó recientemente lasuma de ocho mil \$ 8.000.00 pesos para la construcción de carreteras entre San Andrés, San Luis y La Loma en el Municipio de San Andrés Capital de esta Intendencia ;

2o-Que de dicha suma no se ha decretado ninguna porción para obras públicas en este Municipio de Providencia, aún teniendo en cuenta que en años anteriores se gastaron grandes cantidades de dinero- mas de cien mil pesos- en las mismas carreteras de San Andrés, sin que Providencia hubiera disfrutado siquiera de la vigésima parte;

3o-Que debido a las enormes sumas empleadas en la forma citada, hoy día San Andrés cuenta con caminos y vehículos tales como automóviles, coches y camiones, mientras que Providencia, que dista de San Andrés dieciseis leguas por mar, no tiene ni un solo camino que merece el nombre, no obstante los repetidos reclamos y protestas hechos por nosotros ante la Junta Central de Obras Públicas contra semejante injusticia; lo que dió lugar a que el actual Gobernador de Pensylvania ~~EEUU~~, H. Gifford Pinchot dijera, en una corta visita que hizo a esta isla en 1928: " Providencia se distingue de las demas poblaciones del mundo entero por su falta absoluta de vehiculos de rueda";

4o-Convencidá esta Corporación de que la intención del Sr. Ministro al dictar su Decreto aludido era de que este Municipio de Providencia participara equitativamente en la partida votada,

R E S U E L V E :

Suplicar , muy respetuosamente, al Sr. Ministro de Obras Públicas se digne disponer que de los ocho mil pesos votados se destine para la carretera de Sta. Isabel a Rockypoint, en este Municipio de Providencia, una porción equitativa o sea cuatro mil \$4.000.00 pesos.

Dada en Providencia, a cuatro de Junio de mil novecientos treinta y dos .

El Presidente ,

El Vice-Presidente,

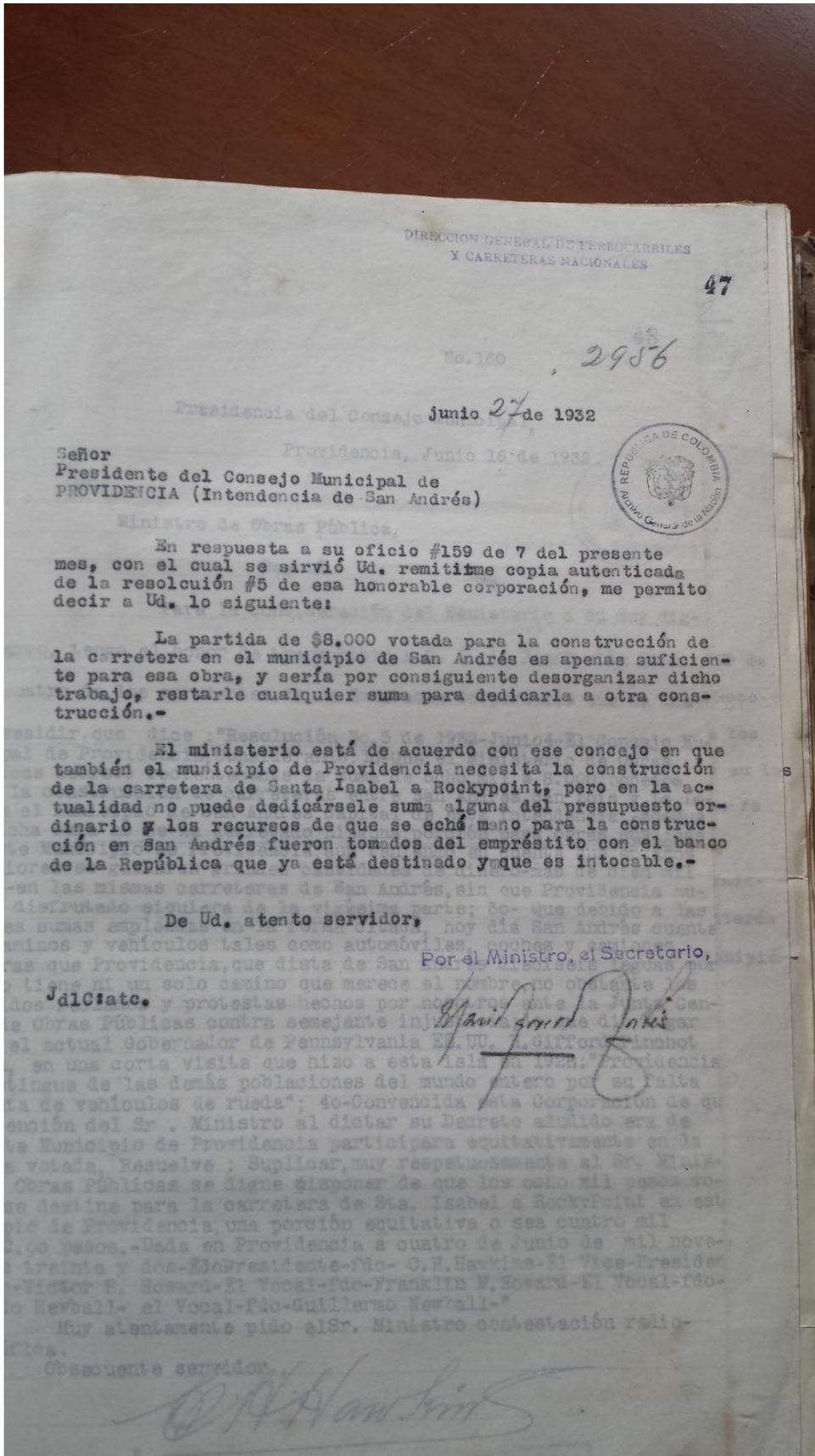
El Vocal ,

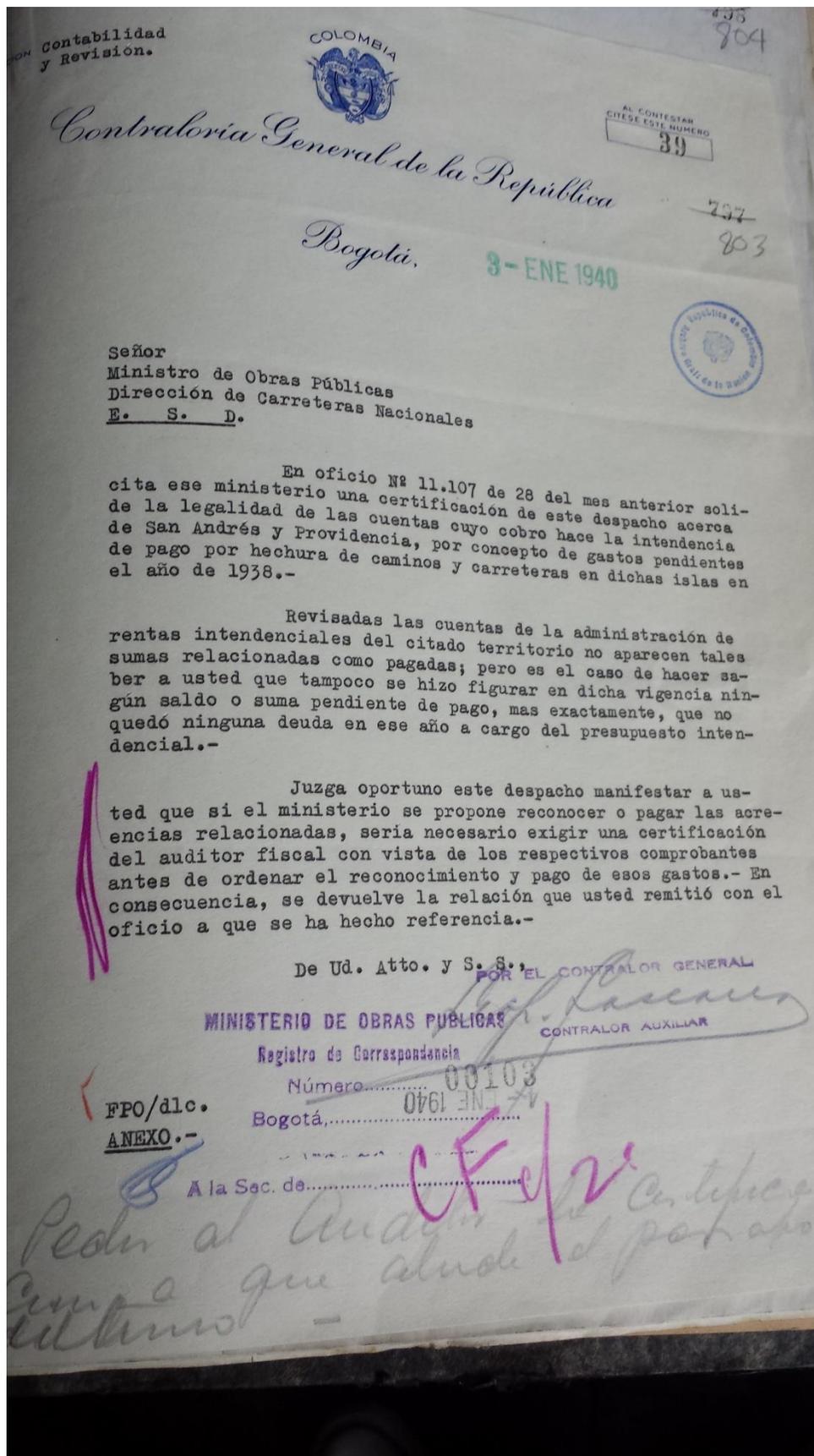
El Vocal ,

El Vocal ,

El Secretario Ad-Hoc,

James C. Howard





REPUBLICA DE COLOMBIA
 AGENCIA NACIONAL DE SAN ANDRES Y PROVIDENCIA

HOJA NO. 804

RELACION DE DEUDA PENDIENTE DE 1938 EN LAS
 CARRETERA DE SAN ANDRES Y PROVIDENCIA. -
 REPARACION Y CONSERVACION
 CAMINOS - SAN ANDRES -

JORNALES:

Planilla del 13 al 25 de diciembre de 1938	63.00	
Planilla del 19 al 25	105.50	
" " 26 " 31	63.00	
" " 26 " 31	27.50	\$ 259.00

MATERIALES:

Alverston Forbes	4.35	
Daniel Williams	6.00	
Eduel Fox	7.20	
Samuel Batiste	7.02	\$ 24.57

TRANSPORTE:

Hubert Duffis	\$ 14.00	\$ 14.00
Suman las cuentas de San Andrés		\$ 297.57

CONSTRUCCION CARRETERA DE CIRCUNVALACION DE PROVIDENCIA

JORNALES:

Planilla de horas extras en 26 de noviembre, 1, 5, 8, 9 y 10 de diciembre de 1938	42.00	
Planilla del 12 al 18 de diciembre	37.50	
Planilla del 19 al 25 de diciembre	82.50	
Planilla del 26 al 31 de diciembre	82.50	\$ 244.50

MATERIALES:

Carlos Robinson	33.64	
Carlos Robinson	7.52	
Walter Robinson	20.10	
Thomas Fernández	5.20	\$ 66.46

TRANSPORTE:

Cornelia Archbold	13.00	
Cornelia Archbold	25.00	
Florin Bush	12.00	
Linzale Bernard	19.00	
Sylvestre Forbes	11.00	
Linzale Bernard	10.00	
Francis Archbold	13.00	
Thomas Tayler	9.00	
Harknust Britton	8.00	
Julio Newball	19.00	
Sylvestre Forbes	5.00	
Millard Tayler	26.00	
Thomas Tayler	13.00	
p a s a n	\$ 183.00	\$ 608.53

REPUBLICA DE COLOMBIA
GOBIERNO NACIONAL DE SAN ANDRÉS
Y PROVIDENCIA

Relación HOJA NO. 2

758
805

Transporte:	v i e n e n	₱ 183.00	₱ 608.53
	Julio Newball		
	Maxwell Newball	8.50	
SANIDAD:		8.00	₱ 199.50
	Francisco Gómez B.	₱ 140.90	
	Francisco Gómez B.	22.00	
	Francisco Gómez B.	3.00	
	Francisco Gómez B.	85.00	₱ 250.90
GASTOS VARIOS:			
	Priscilla O'Neill	₱ 35.50	
	Mike Levin	51.50	
	Priscilla O'Neill	9.00	
	Vernecia Archbold	18.00	
	Alston Newball	52.00	
	Michael H. Newball	45.00	
	Hiram Archbold	4.00	
	Manasseh Hawkins	5.00	₱ 220.00
Total			₱ 1,278.93

-----SON: UN MIL DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS CON 93/100 M/CTE.---

San Andrés, isla - marzo 22 de 1939.

EL INTENDENTE
Guillermo Ruiz Rivas
Guillermo Ruiz Rivas.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Providencia y Santa Catalina. (2001). *Documento técnico de soporte Plan de Desarrollo insular 2001 – 2003*. Esperanza para una nueva vida.
- Alcaldía de Providencia y Santa Catalina. (2016). *Plan de Desarrollo 2016-2019 Más por Providencia*
- Alcaldía de Providencia y Santa Catalina. (s.f). *La historia del Archipiélago*. Recuperado de: http://www.sanandres.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=115&Itemid=137
- Archivo General de la Nación, *Administración de Bienes, correspondencia, intendencias y comisarias, San Andrés y Providencia, 1937-40*. Tomo 34. folio 47
- Archivo General de la Nación, *Administración de Bienes correspondencia caminos intendencia y comisarias San Andrés y Providencia 1937 – 1940* 00084
- Archivo General de la Nación, sección república, ministerio de gobierno, sección 1, tomo 954, rollo 257
- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación Introducción a la metodología científica*. 6ª Edición. Editorial Episteme, C.A
- Arroyave, M. et al. (2006). *Impactos de las carreteras sobre la fauna silvestre y sus principales medidas de manejo*. Revista EIA. no.5 Jan-June. Escuelas de Ingeniería de Antioquia. Envigado-Colombia. ISSN 1794-1237. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-12372006000100004
- ARQHYS. (2012). *Historia de las carreteras*. Revista ARQHYS.com. Recuperado de: <http://www.arqhys.com/contenidos/carreteras-historia.html>
- Asamblea General de las Naciones Unidas (s,f). *Desarrollo sostenible*. Recuperado de: <https://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>
- Banco de la República. (s.f). *Gustavo Rojas Pinilla*. Red cultural del Banco de la Republica en Colombia. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/biografias/rojagust2.htm>

- Bozzano H. Territorios. (2009). *El Método Territorii. Una mirada territorial a proyectos e investigaciones no siempre territoriales*. 8th International Conference of Territorial Intelligence. ENTI. November, 4th - 7th, Salerno, Italia. 10p., 2009, INTI-International Network of Territorial Intelligence. <halshs-00533337>
- Bravo J. (octubre 10, 2014). *Sistema de transportes por carreteras en Colombia* (1). El Mundo. Recuperado de:
http://www.elmundo.com/porta/opinion/columnistas/sistema_de_transportes_por_carreteras_en_colombia_1.php#.Ww3hyu6FPIU
- Bravo J. (diciembre 22, 2016). *El pasado nos interroga Caminos Vecinales en Colombia*. El Mundo. Recuperado de:
<http://www.elmundo.com/porta/pagina.general.impresion.php?idx=82840>
- Burgos S. (2011). *Uso y apropiación del espacio público en el litoral caribe colombiano: caso Santa Marta*. Universidad Nacional de Colombia Sede Caribe. Instituto de Estudios Caribeños - San Andrés Isla, Colombia
- Cámara de Comercio de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. (2018). *Estudio económico San Andrés, providencia y Sta. Catalina 2017*. M&S Consultants S.A.S.
- Cano L. (2011). *Estudio de caso: análisis de los factores geopolíticos que afectan los intereses de Colombia y Nicaragua en el marco de su disputa por la soberanía del Archipiélago de San Andrés, en el periodo 1980-2010*. Universidad Colegio Mayor de nuestra Señora del Rosario Facultad de Relaciones Internacionales.
- Chi G.; Voss P. y Deller S. (2006). *Rethinking Highway Effects on Population Change*. Public Works Management & Policy, Vol. 11 (1). July 2006 18-32 supported by the Wisconsin Agricultural Experiment Station (Hatch Project No. WIS04536). DOI: 10.1177/1087724X06292336
- Colom-Cañellas A. (1998). *El desarrollo sostenible y la educación para el desarrollo*. Pedagogía social 2, Segunda época. Universidad de las islas

- Baleares. Recuperado de: <http://espacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:revistaPS-1998-02-2020/Documento.pdf>
- Concejo Alcaldía de Providencia. (Acuerdo 006 de 2020). *Mediante el cual se adopta el plan de desarrollo, económico, social, ambiental y de obras públicas del municipio de Providencia y Santa Catalina islas 2020 – 2023 - United for a social work.*
- Copus, A. (2011). *Nuevos factores de desarrollo territorial.* Universitat de Valencia
- Coralina-Invemar. (2012). Gómez-Lopez, D.I., C. Segura-Quintero, P. C. Sierra – Correa y J. Garay-Tinoco (Eds). *Atlas de la Reserva de la Biósfera Seaflower. Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.* Instituto de investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives De Andrés – INVEMAR- y Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina – CORALINA-. Serie de publicaciones especiales de INVEMAR #28. Santa Marta, Colombia 180p.
- Coralina. (2013). *Plan de Acción Trienal 2013-2015 - Un Archipiélago Posible.* Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina
- Crespo C. (2001). *Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos.* Tercera edición. Editorial Limusa. México ISBN: 968-18-4849-7
- Cubillos L. (2015). *Los estudios socioculturales como estrategia académica para la comprensión de las problemáticas ambientales del territorio.* Universidad Tecnológica de Pereira.
- Daly, H. (2008). *Desarrollo sustentable. Instituto Nacional de Tecnología Ambiental.* Recuperado de: <https://www.inti.gov.ar/sabercomo/sc63/inti5.php>
- De la Rosa. (2013). *La carretera circunvalar de San Andrés isla: una mirada desde la historia ambiental.* Tesis pregrado Universidad Nacional.
- De León V. (2014). *La formación de la opinión pública durante la creación de la intendencia nacional de San Andrés y Providencia: debates en la prensa.*

- 1912 – 1915. Revista Cuadernos del Caribe ISSN: 1794-7065 | ISSN-e: 2390-0555 | Vol. 18 No. 2. San Andrés Isla, Colombia
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE. (2005).
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE. (2018).
- Diario Norte. (septiembre 27, 2012). *Los caminos a través de la historia*. Recuperado de: <http://www.diarionorte.com/article/77093/los-caminos-a-traves-de-la-historia>
- Díaz A., García F. y Martín M. (2000). *Comparación de estilos de desarrollo insular: el caso de la isla de La Palma*. Comunicación presentada en la VII Jornadas de Economía Crítica. Albacete. Recuperado de: <http://www.ucm.es/info/ec/jec7/areas.htm#a8>
- El Tiempo. (julio 23, 2010), *Gustavo Rojas Pinilla, la única dictadura del país en el siglo XX*. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7821736>
- Esquema de Ordenamiento Territorial de Providencia y Santa Catalina -EOT. (2001).
- Essmann, H. y Haerdter, U. (2005). *Informe del Proyecto: Análisis preparatorio para el suministro de energía sostenible en las islas Colombianas San Andrés y Old Providence*. Número del Proyecto: 81078039. Universidad de Friburgo en Breisgau Instituto de Política Forestal y Ambiental Departamento de Política de Usos del Suelo Nacional e Internacional Tennenbacherstr. 479106 Freiburg.
- Flores, Murilo (2007). *La identidad cultural del territorio como base de una estrategia de desarrollo sostenible*. Revista Opera, (7),35-54. ISSN: 1657-8651. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67500703>
- Gallegos, M. (2009). *El desarrollo humano sustentable no es posible en el capitalismo*. La construcción de (algunas) alternativas desde abajo. Recuperado de: <http://www.herramienta.com.ar/herramienta-web-3/el->

desarrollo-humano-sustentable-no-es-posible-en-el-capitalismo-la-construccion-d Consulta el 10 de abril de 2018.

- Gil, D. y Vilches, A. (2006). *Algunos obstáculos e incomprensiones en torno a la sostenibilidad*. Revista Eureka sobre Enseñanza y Divulgación de las Ciencias. 3(3), 507-516[fecha de Consulta 6 de octubre de 2020]. ISSN. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92030311>
- Giménez, G. (1996). *Territorio y cultura*. Estudios sobre las Culturas contemporáneas, vol. II, núm. 4, diciembre, Universidad de Colima. Colima, México
- Giménez, G. (1999). *Territorio, cultura e identidades, la región socio-cultural. Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*. Época 11. Vol. V. Núm. 9, Colima.
- Giménez G. (2001). *Cultura, territorio y migraciones -Aproximaciones teóricas*. Alternidades, 11 (22): Págs. 5-14. Recuperado de: <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/381/380>
- Gómez C. y Hadad M. (2007). *Territorio e identidad. Reflexiones sobre la construcción de territorialidad en los movimientos sociales latinoamericanos*. IV Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani – UBA/CONICET. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.aacademica.org/000-024/152>
- Guerrero, S. (1912). AGN, Fondo Ministerio de Gobierno, sección República, Sección 1 Informe elaborado por el señor Santiago Guerrero, Visitador delegado del Ministerio de Gobierno para San Andrés y Providencia, Julio 8 de 1912. Tomo 696, Folios 450-488. Asunto: San Andrés y Providencia.
- James, J. (2014). *La travesía económica del poder*. Una mirada a la historia de San Andrés Universidad Nacional de Colombia Sede Caribe.
- James, J. y Román, R. (2010). *Administración pública, desarrollo económico y corrupción en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina*

- 1926 - 1927. Primera edición, Universidad Nacional de Colombia Sede Caribe
ISBN: 978-958-719-664-1
- James, J. (2013). *El Turismo como estrategia de desarrollo económico: El caso de las islas de San Andrés y Providencia*. Revista Cuadernos del Caribe ISSN: 1794-7065 (Impreso). Vol. 16 No. 1. San Andrés Isla, Colombia
- Jame, J. (2014). *La travesía económica del poder: una mirada de San Andrés*. Universidad Nacional – Sede Caribe
- James, J. (2017). *Diagnóstico socioeconómico del turismo en San Andrés Isla*. Seminario “*Hacia un turismo comunitario responsable*”. Universidad Nacional de Colombia
- Laurance, W. (2010). *Las múltiples caras de la globalización: Carretera a la ruina: la expansión de las redes de transporte pone en peligro la biodiversidad global*. Edita Grupo BBVA (p. 198 – 209)
- Leal, G. (2008). *Debate sobre la sostenibilidad*. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.
- Ley 88 (julio 2, 1931), *Por la cual se adopta el Plan de Carreteras Nacionales*. Diario Oficial. Sistema Único Informativo. Año LXVII. N. 21746. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1630074>
- Ley 45 (mayo 25, 1937). *Por la cual se dicta un estatuto especial sobre las Islas de San Andrés y Providencia*. Diario Oficial. Año LXXIII. N. 23506.
Recuperado de:
[http://www.suinjuriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1599770?fn=documentframe.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suinjuriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1599770?fn=documentframe.htm$f=templates$3.0)
- Ley 64 (diciembre 27, 1967). *Por la cual se crea el Fondo Vial Nacional y se destinan sus recursos para los planes viales nacionales*. Sistema Único de Información Normativa. Diario Oficial. Año CIV. N. 32397.
- Machicado, J. (2009). "*Del Desarrollo Sustentable al Desarrollo Sostenible*", Apuntes Jurídicos. Recuperado de:
<http://jorgemachicado.blogspot.com/2009/08/dss.html>

- Martínez, C. (2008). *Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel*. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de geografía. Teoría y praxis 5(343-357).
- Mata, O. (2006). *Desarrollo sostenible, insularidad y gobierno del territorio: la experiencia del PTI de Menorca*; Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, N° 41. Recuperado de: <http://www.ieg.csic.es/age/boletin/41/07-DESARROLLO.pdf>
- Meisel, A. (1999). *El rezago de la costa Caribe Colombiana*. Bogotá. Banco de la Republica-Fundesarrollo
- Meisel, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?* Colección Historia Económica del Siglo XX C O Banco de la República. ISBN: 978-958-664-236-1
- Meisel, A. (2011). *San Andrés, de Puerto Libre al proteccionismo*. El Espectador 5 de agosto de 2011. Sección Opinión. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/opinion/san-andres-del-puerto-libre-al-proteccionismo>
- Ministerio de Ambiente, Coralina, Alcaldía de Providencia y Santa Catalina, Fundación Arboles y Arrecifes. (1997). *Censo de Población y vivienda, Providencia Isla, 1997*.
- Ministerio de Transporte (2015). Secretaria General, Subdirección Administrativa y Financiera. Grupo Administrativo Documental y Archivo. Programa de Gestión Documental. Recuperado de: <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=20601>.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (febrero 17, 2013).
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2015). *Informe de turismo enero de 2015*. Oficina de Estudios Económicos.

- Moreno, E. y Pol, E. (1999). *Nociones psicosociales para la intervención y la gestión ambiental*. Monografías socio/ambientales No. 14. Publicaciones Universitat de Barcelona
- Obregón, S. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el “Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México*. Departamento de Infraestructura del Transporte y del Territorio, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, España.
- Oxford dictionaries. Recuperado de: [htOxford dicciontps://es.oxforddictionaries.com/definicion/camino_de_herradura](https://es.oxforddictionaries.com/definicion/camino_de_herradura)
- Oxford dictionaries. Recuperado de: <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/carretera>
- Pérez, G. (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Banco de la república: centro de estudios económicos regionales (CEER). No. 64 octubre, Cartagena-Colombia
- Rivas, H. Luna, G. (2016). *Ambiente y sostenibilidad*. 1era edición. Editorial Universitaria. Universidad de Nariño. Grupo de investigación Pilfi. Departamento de Estudios Pedagógicos. San Juan de Pasto
- Robles, B. (2011). *La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropológico*. Escuela Nacional de Antropología e Historia, INAH. Cuicuilco vol.18 no.52 México. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16592011000300004
- Román, R. (2011). *La amenazante desintegración de la nación colombiana en la primera década del siglo XX*, en: Celebraciones Centenarias la construcción de una memoria nacional, Universidad de Cartagena- Alcaldía mayor de Cartagena. Cap. 2.

- Rodríguez, D. (2010). *Territorio y territorialidad Nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía*. Vol.10 No.3, 2010 –Versión Digital Facultad de Educación- Universidad de Antioquia. Medellín, Col. Recuperado de: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/9582-Texto%20del%20art%C3%ADculo-27484-2-10-20210422%20(1).pdf
- Rodríguez, F. (Jan.-Dec, 2011). *Marcos Pérez Jiménez y Gustavo Rojas Pinilla: Dos modelos de dictaduras desarrollistas en América Latina*. Anuario de historia. vol.16 no.1 Bucaramanga. ISSN 0122-2066
- Saccucci, E. (2019). *La producción de territorios precarios por el dispositivo legal*. Economía, Sociedad y Territorio, XIX (59),977-1002. ISSN: 1405-8421. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11159475002>
- Sáenz, E. (Jul-Dic 2001). *La Misión del Banco Mundial en Colombia, El Gobierno de Laureano Gómez (1950-1951) y la Asociación Nacional de Industriales (ANDI)*. Cuadernos de Economía.vol.20 (35). Bogotá. Versión impresa: ISSN 0121-4772. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-47722001000200007#nr6
- San Andrés y Providencia. *Informe de la Comisión Parlamentaria que visitó el Archipiélago*. Ed. Imprenta Nacional, Bogotá, 1937. Versión digital, p. 7.
- Secretaria Departamental de Salud del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. (2013). *Análisis de la situación de la salud 2013*. Servicio Seccional de salud-Municipio de Providencia y Santa Catalina. Plan Local de Salud, 1996.
- Sjogreen, M. (1999). *Estudio Bioecológico de la población de cangrejos Gecarcinus ruricola en las islas de Providencia y Santa Catalina*. Dissertation. Facultad de Biología. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá – Colombia.
- Spellerberg, I. (1998). *Ecological effects of roads and traffic: a literature review*. Environmental Management and Design Division, P.O. Box 56, Lincoln

- University, Canterbury, New Zealand. *Ecology and Biogeography Letters* 7, 317–333
- Spitaletta, R., (abril 8, 2008). *La sangre del caudillo*. El Espectador. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/opinion/la-sangre-del-caudillo-columna-9241/>
- Talleres de participación comunitaria realizados por el Equipo Coordinador del POAT y la Fundación Trees and Reefs. (1997).
- Tapia, L. (2004). *Territorio, territorialidad y construcción regional amazónica*. Editorial Abya Yala, primera edición. Quito-Ecuador
- Taylor, I. y Pomare M. (2014). *Insumos técnicos para la revisión y ajuste Esquema de Ordenamiento Territorial Providencia y Santa Catalina islas*. Documento diagnóstico del territorio. Parte III. Dimensión socio-cultural. Enero 20. Versión 1.0
- Taylor, I. (2015). *Documento diagnóstico del territorio*. Parte V dimensión económica. Insumos técnicos para la revisión y ajuste Esquema de Ordenamiento Territorial Providencia y Santa Catalina islas. Enero 27. Versión 1.0
- UNEP, (2016). GEO-6 Regional Assessment for Latin America and the Caribbean. United Nations Environment Programme, Nairobi, Kenya.
- Universitat Politècnica de Catalunya. (s.f.). BarcelonaTech, *Impactos sociales y territoriales de la ingeniería civil*. Departamento de Infraestructura del Transporte y del Territorio. ITT. Recuperado de: https://itt.upc.edu/recerca-i-publicacions-es/laboratorios/lesec/impactos-sociales-y-territoriales-de-la-ingenieria-civil?set_language=es
- Uña, E. y Pérez, M. (2014). *Identidad del territorio*. La elaboración de una propuesta metodológica para su estudio. XIV Coloquio Ibérico de Geografía: Geografías ibero-afro-americanas. Guimaraes (Portugal) 1440-1445.

Velasco, C. (2011). *Territorialidad, extraterritorialidad e interés*. Facultad de Derecho. Universitat Pompeu Fabra. Indret. Revista para el análisis del derecho. Recuperado de: [www. Indret.com](http://www.Indret.com)

Wordpress.com. (2011). *Contrastes y logros del gobierno de Gustavo Rojas Pinilla*. Recuperado de:
<https://gustavorojaspinilla.wordpress.com/2011/11/04/contrastes-y-logros-del-gobierno-de-gustavo-rojas-pinilla/>