

31

Mister Walwin Petersen Bent

(Relato del señor Petersen a la Televisión de la Universidad Nacional. Entrevista realizada por Hazel Robinson)

Mr. Walwin Petersen Bent
(Mr. Petersen relates to the National University T.V. Department.
Interviewed by Hazel Robinson)

HR: Señor Petersen, usted es una de las personas que más nos puede contar sobre las goletas. ¿Recuerda cuántas goletas existían desde 1901 hasta 1967?

WP: Bueno, tengo nombres de las goletas de 1901 a 1967. Tengo la *Vicsen*. Pertenecía al señor Phillip Beekman Livingston y era una de las goletas que se usaron para trasladar el material de construcción de la primera iglesia bautista desde los Estados Unidos hasta San Andrés. Eran goletas de vela que se utilizaron porque no había otra clase de transporte marítimo en ese tiempo. La *Vicsen* llegó a San Andrés traída por mi abuelo paterno, que fue contratado para traer ese barco de Dinamarca. Estando aquí se casó con mi abuela y entonces siguió trabajando como navegante. Mi bisabuelo Phillip Beekman Livingston también era navegante. Él tenía tantas ocupaciones después de iniciar la religión en San Andrés Isla, que le había hecho, unos 50 años antes, traer los materiales para esta iglesia. Porque estos materiales fueron trasladados desde 1890 hasta 1895. Tuvieron que hacer varios viajes y aquí, naturalmente, para 1896 ya estaba totalmente armada. Fue inaugurada en marzo. Entonces, ya ven ustedes que esa primera goleta, de la familia Livingston, era muy importante.

HR: Hablemos, por ejemplo, de las goletas que existían cuando a usted le tocó ir a Barranquilla a estudiar. ¿Cómo fue esa época?

WP: El primer viaje que hice para salir de esta isla fue con mi papá, cuando yo tenía solamente cinco años en 1928. Viajé en uno de los barcos, el *Endurance*, el primer barco que había construido en la isla el señor Palmerston Coulson. Pasé todo el viaje en cubierta y estaba con mi hermano Will, un año mayor que yo. Mi papá insistía que yo bajara pero nos mareábamos. Y nos gustaba más la cubierta, aunque éramos unos niños de sólo seis y cinco años. Allí no nos mareábamos y nos poníamos a ver el mar.

HR: Cuando fue a estudiar a Barranquilla, ¿en qué goletas viajaba?

WP: Bueno, cuando yo salí de aquí para estudiar allá, eso fue una cosa muy arriesgada porque cuando yo salí hacia allá, en 1944, yo fui con otros estudiantes a bordo del *Warren*. Éste era un barco de motor; no era ya velero. Pero detrás de nosotros estaba en puerto, para salir junto con nosotros, un velero que se llama *Ruby*. Algunos estudiantes se iban con *Ruby* también, pero como que el Espíritu Santo los iluminó y decidieron no viajar ese año. Cuando llegamos a Cartagena no vimos a *Ruby* anclada. Se supone que un velero en ese tiempo, con buen viento, podía llegar a Cartagena antes que un barco a motor porque en vela y viento favorable eso es así, ¡una belleza para sentirlo y para verlo!

Cuando llegamos, preguntamos: ¿Qué pasó con *Ruby*?

Nos dijeron: “Aquí nos llegó la noticia que la hundieron los alemanes”. Eso fue en enero de 1944.

HR: A bordo de las goletas durante esos cuatro o cinco días, ¿qué hacía en las goletas?

WP: A bordo del barco iba como pasajero. A mí me gustaba mucho el mar, y como no me mareaba, siempre ayudaba a la tripulación en todo. Una vez que estuve con el capitán Dudley May, que es pariente de nosotros también, perdimos los dos mástiles. Imagínese. Un viento un domingo a las tres de la tarde, viene un ventarrón y rompe los dos mástiles. Todo el velamen se cayó en cubierta, lo que no cayó al mar cayó en cubierta.

HR: ¿En qué barco era?

WP: Era la *Rembro*, una de las embarcaciones veleras más bonitas. Era hermana de la *Ziroma*, hechas en el mismo astillero en Caimán. Eran dos embarcaciones idénticas; todavía no se sabe cuál de esas dos era más veloz, porque ambas habían ganado la Copa de Oro de la isla Caimán, que en ese tiempo hacía esas regatas de goletas grandes todos los años.

Cuando se ladeaban e iban a un ángulo tal. Cuando uno se acostumbra a eso, ¡esa sensación era lo más agradable que siente un marinero! Como yo era ya un estudiante de 19 años, me acercaba al capitán. Los otros, conmigo, como éramos del Colegio Bautista. Éramos los mejores estudiantes en matemáticas de San Andrés.

Cuando eran las seis de la mañana y veíamos al capitán (aprovechábamos) tomando sus apuntes. Después de coger su sextante y verificar su posición por medio del mismo, iba a la carta marina azul. Él no nos prohibía. En ese primer viaje, a bordo de la *Warren*, iba el capitán Henry Stephens, que además era el dueño.

Desde entonces nosotros comenzamos a navegar. Willis Francis después se dedicó a la mar completamente. Era uno de los mejores estudiantes; éramos compañeros. Eugenio Corpus también. Nosotros sabíamos navegar desde el colegio porque estudiábamos desde el colegio las matemáticas que se necesitaban para ese fin. Geometría, trigonometría y álgebra, todo eso; y sabíamos cómo utilizar los logaritmos, todo eso.

Ya en el mar nosotros decidíamos. Vamos a practicar lo que sabemos de matemáticas, y la mejor forma era ponernos detrás del capitán cuando él con su regla paralela estaba verificando la posición del barco sobre la carta marina. Nosotros adquirimos una experiencia de ahí en adelante. Yo creo que eso fue lo que sirvió de incentivo para que Willis Francis, mi compañero que se murió a principios de este año, se convirtió después en un capitán de barco. No sólo de barcos que trabajan aquí en esta región, sino en barcos transatlánticos de los Estados Unidos. Pasó mucho tiempo así.

Después de viejo llegó aquí nuevamente y fue capitán de goletas y también de barcos de motores que vinieron después del puerto libre a reemplazar a las goletas porque ya había mucha más mercancía para traer y se necesitaban barcos más

grandes que las goletas. Los armadores empezaron a vender las goletas y a comprar barcos más grandes.

HR: Pero volviendo a esa época de las goletas, ¿piensa usted que, comparando la juventud de esa época con la actual, existe algo de esa época que nosotros podríamos compartir con la juventud de ahora?

WP: Pues sí, porque la experiencia ganada por los marinos de esa época nos ha servido para mucho. Fijese que cuando Colombia tuvo que ir a la guerra con el Perú, Colombia no tenía una armada. Eso fue en 1934, antes de que yo me embarcara para ir a estudiar a Barranquilla. Lo que nosotros teníamos era marinos de goletas. Cuando Colombia necesitó una armada, tenía barcos, pero no tenía marinos. Porque los marinos que tenían para guardacostas eran personas que no sabían navegar; sólo sabían manejar un barco siempre a la vista de la costa, como los pescadores. Esos eran los guardacostas colombianos. Entonces compraron barcos de guerra sin tener una fuerza naval y utilizaron a los capitanes y marineros de las goletas de San Andrés y Providencia para tripular barcos de guerra y enviarles al Amazonas a luchar. Ganaron la batalla de Tarapacá porque el general Vásquez Cobo, que era el comandante del grupo, iba en el barco de Córdoba que venía pa' tras. Cuando él llegó allá, la tripulación del *Pichincha*, que era capitaneada por Samuel May Jr. y Bertrand Taylor, de Providencia, como segundo comandante, ya había tomado el fuerte de Tarapacá, y los peruanos habían salido corriendo por el monte. Entonces soltaron a los soldados caucanos que fueron en el mismo viaje con ellos; a punta de machete salieron corriendo detrás de ellos. Entonces los peruanos utilizaron sus piernas para escapar.

Creo que en toda esa guerra solamente se murió una persona, un peruano. Porque alguien que no quería correr tanto levantó su rifle y con un tiro certero lo mató.

HR: Esa fue nuestra colaboración con conflicto del Perú. Volviendo a 1945 y el hundimiento de las goletas de San Andrés, ¿qué opinión tiene sobre eso; qué recuerda sobre eso?

WP: Normalmente yo recuerdo eso porque la noche cuando hundieron a la *Resolute* estábamos en una reunión acá en el Colegio Bautista. En esos tiempos la comunidad se reunía todos los días en la noche para resolver sus problemas aquí en la Loma. Era una cuestión cultural que existía entre nosotros: jóvenes, viejos y hasta niños. Y escuchábamos las noticias sobre la guerra. De pronto nos informaron que una canoa había llegado con sobrevivientes de la *Resolute*, y nos dieron la noticia completa. Ese barco lo habían hundido la noche anterior, y esos tripulantes, en una canoa toda perforada de balas, lograron sobrevivir y llegaron a San Andrés. Esa canoa se guardó durante mucho tiempo ahí al lado del Palacio de Gobierno; hasta 1965 estaba esa canoa ahí.

Cuando se incendió el Palacio, ella se quemó también. Tenía más de cien perforaciones de bala, sin embargo, lograron llegar siete sobrevivientes. Hay que ver. Entre otras cosas, ahora recuerdo los nombres de las embarcaciones con sus capitanes, cinco en total, que hundieron los alemanes, más los nombres de los que se murieron, cinco en total. La *Resolute*, *Ruby*, *Urious*, que es la misma *Roamar*

y la *Envoy*, la *Rembro* y *Tres Amigos*. Hay una cosa sobre eso. Hay un capitán, Elkaina Archbold, que estaba a bordo de la *Tres Amigos* cuando la hundieron. Después estuvo en otra embarcación que también hundieron; tuvo mucha suerte siempre. Sobrevivió dos hundimientos en la guerra.

HR: Entonces llegó la segunda guerra mundial y desaparecieron cinco barcos y llegó el puerto libre y desaparecieron el resto de las goletas.

WP: Sí; iban desapareciendo las que no se hundían. Parece que las vendían porque siempre esas embarcaciones de vela de San Andrés tenían pedido. Si iban a Cartagena, los cartageneros querían comprarla; si iban a Colón, querían comprarlas. Dondequiera, porque eran goletas muy bonitas, muy bien cuidadas, pintadas de blanco inmaculado. A excepción de una pintada de negro, que era la *Hilda*.

HR: ¿Qué opina usted hoy de lo que estamos haciendo nosotros en este proyecto del *Persistence*, que es tratar de revivir esta época de las goletas y las personas que se embarcaban en las goletas, las personas que manejaban? ¿Cree usted que esto es importante y que forma parte de nuestra cultura?

WP: Es importante, especialmente la *Persistence*, porque el que construyó esta embarcación construyó cuatro más. Éstas, en su respectivo orden son: la *Endurance*, que era un *Scooner*, o sea era un barco de dos mástiles iguales, que fue vendido en Colón. Después de esa venta se dedicó a construir la *Persistence*; esa fue una de las últimas goletas en abandonar la flotilla y terminó en manos de Alejandro Rankin. Era lo que nosotros llamamos un *Jigger*, es decir, una goleta cuyo mástil principal, el de adelante, es más alto que el de atrás; la vela más pequeña que está atrás es la identificación de esa clase de bote. Luego vino la *Deliverance*; esa era un *Scooner* más grande que las otras que él había construido hasta ahora. Luego vino la *Reform* y *Resistance*. Observe todos los nombres de esas goletas y lo que significan...

Mister Palmerston Coulson fue el constructor de barcos que más embarcaciones hizo. No fue el único; también mister Samuel Davis y Samuel May, y su hijo Samuel Jr. construyeron barcos. También los Palacio, Napoleón Enrique y el otro Palacio. También un señor a quien todo el mundo le decía "Son" Peterson, y sus dos hijos, que fueron a la guerra del Perú, Phillanda y Eric Peterson. Ellos se quedaron en la armada hasta cuando se retiraron. Ya han fallecido. El último hijo, Ellington, construyó una embarcación a motor, que fue el primer barco construido en San Andrés, para el capitán Roosevelt Robinson.

En esa embarcación se fue el capitán Robinson a Panamá y no regresó en ella, pues era tan bonito ese barco que se lo compraron allá. Le ofrecieron de todo por ella pues era realmente bella. Era un yate a motor.

Todos los constructores de barco tenían una especie de hermandad, porque se ayudaban entre ellos, y el día que una de esas embarcaciones finalmente entraba al mar, ¡ah, eso era una fiesta! Yo asistí a la botada de la *Persistence* al mar, a la de la *Sea Star* y a la de los Palacios. Mi papá, como era viejo marino, también no se perdía esa fiesta y los barcos. Todos los constructores de barcos eran también capitanes.

HR: De todos esos capitanes que usted conoció, ¿podría escoger los dos más sobresalientes, más respetados y más honrados?

WP: Para mí los dos mejores capitanes eran el capitán Chong de Providencia, el papá de Vanciliff (Nicolás Newball), y el capitán Dudley May, que no era sólo un capitán sino un hombre. Es decir, él hacía volar en el mar a las goletas pues sabía cómo controlar si había demasiado viento, él ordenaba a los marinos. Yo estaba a bordo, ese momento era marino, aun cuando estaba pagando mi pasaje. Cuando él dice: *Double reel*, hay que disminuir el velamen, porque si se deja todo, ahí si existe el peligro de que el viento puede voltear el barco de vela, pero casi nunca sucedía, porque estos capitanes tenían tanta experiencia que veían el viento venir y entonces daban las órdenes para hacer el viraje, y daban órdenes precisas. Cuando decía: *Ready*, todos sabían exactamente cuál era su posición. Esas son órdenes marinas que se dan a bordo de una goleta. Si él decía: *Bring her up!*, eso quería decir “Ponla de frente contra el viento” para detenerlo, porque iba muy rápido. Después de esa maniobra, él podía arreglar su velamen, ponerlo, arreglarlo. Después daba otra orden: *On course*, y allá nuevamente el timonel la volvía a colocar en el curso. *Ready boat* era para dar un viraje completo; entonces se colocaba el viento en la popa del velero. Esas órdenes yo me las aprendí porque desde niño todo eso de navegar también me gustaba. En las mañanas yo veía a mi papá, y aun cuando él ya no salía más al mar, desde su casa en La Loma se ponía con el sextante y tomaba posición de la isla de San Andrés para hacer lo que él llamaba corrección de la hora. Eso se usa diariamente. Yo recuerdo una cosa: la hora que usamos aquí es la hora colombiana. Esa no es la hora de San Andrés. Los capitanes a bordo de las goletas tienen que usar un reloj que se llama cronómetro, y éste tiene que tener la hora exacta.

En esa época había que corregir tres veces al día: a las seis a.m. a las doce m. y nuevamente a las seis p.m. Si por alguna razón no se había podido corregir durante el día porque el día era muy nublado, entonces esperaban la noche y, en base a la posición de la Luna, tomaban la hora. Así que eran excelentes capitanes y aún hoy día los que quedan siguen siendo muy buenos.

Bueno, esos dos, como afirmé antes, eran los dos mejores. Chong nunca se equivocaba y el capitán Dudley May, a pesar de la rapidez con que hicimos la maniobra ese domingo en la tarde a bordo de la *Rembro*. Nos alcanzó el viento cuando ya teníamos *double reel*. Es decir, habían bajado las velas a la mitad de su capacidad. Sin embargo, el viento reventó el primer mástil y éste arrastró el segundo mástil. Él nos dijo: “Vengo diciéndole al dueño de este barco desde hace tiempo que tenemos que cambiar los mástiles”.

Con él había bajado el viento y ese arrastró con el segundo mástil. Los mástiles no estaban en su mejor estado.

“Ayúdenme a salvar todo, todo”.

Y unos se tiraron a recoger pedazos que habían caído al mar. Unos tuvieron que salvarse en una canoa.

Inicialmente íbamos a Cartagena llevábamos naranjas así que para que no se dañaran cambiamos rumbo y llegamos a Colón.

HR: ¿Con qué vela?

WP: Pues con un pedazo de mástil que se había roto y quedó como a 10 pies

de la cubierta y vela, se las ingenió y él amarró e hizo una vela cuadrangular parecía como si era un barco chino y así logramos llegar a Panamá pero las autoridades de Colón no nos dejaban bajar ni una sola naranja porque un barco que llega en esas condiciones llega a cuarentena y ningún pasajero podía pisar el muelle; teníamos que quedarnos a bordo. Y comenzamos a comer naranjas y yo le dije al cocinero: O.K. “No cocine más”, de aquí en adelante comía como 20 naranjas y toda la noche arriba y con la Luna... más naranjas cuando llegamos a Colón casi había desaparecido la carga, todo estaba lleno de naranjas pero lo que salvó al capi en ese viaje es que había un barco-escuela de Argentina y mandaba a bordo todos los días a parte de su tripulación y comían naranjas en esa época; en enero, la naranja había alcanzado su punto de miel.

HR: ¿Es importante ahora lo que hacemos para nuestras generaciones futuras? ¿Considera importante describirles lo que fue esa época?

WP: Yo creo que un marino que se entrena a bordo de un barco pequeño de vela es un buen marino y que se necesita un barco escuela para entrenar la Armada Colombiana. Desde la goleta *Gloria* tienen buenos marinos, hoy en día no hay a bordo oficiales isleños los mejores se entrenan a bordo de veleros porque aprenden a manejar un barco como si fuera un vehículo de tierra y la tripulación y el barco se convierten en una sola unidad.

HR: ¿Ve usted un interés respecto al mar y las goletas?

WP: Sí. Y mucho y por eso... le hago entrega de otros nombre de barcos que encontré para usted y su proyecto.

HR: Bueno, muchas gracias.

WP: Como no. Gracias también y hasta luego.



MR. WALWIN PETERSEN BENT

He begins with these words:

'We used to know how to navigate since we were at school because we learned all the subjects related to that purpose. Geometry, Algebra... We knew how to use the logarithms and all that. At sea we'd decide to apply all the math and knowledge we had and sometimes we had the opportunity to stand behind the Captain when he was calculating and using his ruler on the navigation chart and we acquired more knowledge that later served us as a major incentive. I'd like to mention a special case: Mr. Willis Francis, my friend that just died this year, he later became a Captain of ships and I mean big transatlantic ships, those that belonged to the United States and he was into that for a long time. In his later years, he returned and was Captain of our sail ships and motored vessels that began to replace the schooners because there was too much merchandise to import and we needed larger ships, so people began to sell their sail vessels and to buy bigger boats.

HR: Going back to the days of our schooners, do you believe that comparing the youngsters of those days with the ones we have today there is something from that time that we could share with today's youth?

WP: Yes, because the experience acquired by those sea wolves in those days has served us a lot. For example, at the time Colombia was at war with the country of Peru, Colombia had no navy and that was before 1934. Prior to the time when I embarked to go to Barranquilla, Colombia had boats but had no captains. People did not know how to navigate. They were only coast guards so they had to hire us the captains and sailors of our sail vessels from St. Andrews and Providence to serve as crewmembers during the war and send them to the Amazons and they won the battle. General Vasquez Cobo was the commander and he was on board the Cordoba when he got there. Captain Samuel May and Fernando Taylor had already taken the fort while they were on the Pichincha. The Peruvian people had to run away. One person died. There were no more casualties.

HR: Very well, then that was our cooperation with the Peru conflict. Going back to 1945 and the sinking of our sail vessels, what do you remember about that matter?

WP: I remember that particular night when the "Resolute" was sunk because we were in a meeting at the Baptist School. It was a habit that we had in order to solve any problems from the hill. We all used to gather; children old and young people and we would listen to the news about the war. Suddenly, we were informed that a canoe had arrived with a few survivors from the "Resolute" and that it had been sunk the prior night. The canoe was full of holes from bullets and they still were able to make it to St. Andrews and the canoe was kept for a long time right beside the Government Palace building until 1965 when a fire burned the palace and everything. The Germans sank 5 of our sail vessels. I remember their names, "Resolute", "Envoy", "Rembro", "Ziroma" and "Tres Amigos". Captain Elkaina Archbold was in charge of the "Tres Amigos" when it was sunk and later was also on board of another vessel when they sank it too. He survived twice! What a lucky guy!

HR: O.K., so the war passed and we lost 5 of our boats and the free port ended the rest of them.

WP: Yes, everyone wanted to buy our ships when they arrived to Cartagena because they were strong and beautiful except for one that was painted in black.

HR: Which is your opinion about the project “Spirit of Persistence”. We are trying to bring back those days when we had sail vessels and the captains were brave sea wolves. Do you consider it important and part of our culture?

WP: It is important; and specially the “Persistence” because the builder of that boat built also four more vessels and they are the “Endurance”, which was a schooner, meaning a boat with two masts that are equal. It was sold in Colón and after selling that one, he built the “Persistence”, which was one of the last ships of the fleet of Captain Alex Rankin. That one was what we call a jigger, meaning a ship with a main mast and that mast is taller than the one behind and its smaller sail indicates the boat’s I.D. Later he built the “Deliverance”. This one was a schooner and it was the largest one up to that date and later on he built the “Reform” and the “Resistance”. Take note of the meaning of all the names of the boats. This great ship builder was Mr. Palmerston Coulson. We had also many other boat builders so to speak. The Palacios built some, Napoleón, Enrique and Marco Peterson, two of them; the last son built the first motored ship in St. Andrews for captain Roosevelt Robinson. On that ship captain Robinson went to Panama and didn’t return on it because it was so beautiful that it was sold over there. All the boat builders had sort of a brotherhood because they’d help each other and the day one of those ships were put to sea. Oh my, what a party! I was present when it happened to the “Sea Star” and the “Palacios”. My father was also a great seaman and he would never miss one of those parties. Also, all the builders were captains.

HR: From all those captains you met, could you choose two of the most outstanding, respected and honest?

WP: Yes, for me two of them were: Captain Chong from Providence, Vanciliff’s father Nicholas Newball and Captain Dudley May, who was not only a captain but also a man. What I mean is he would make those ships “fly” over the sea because he knew how to control it. If there was a lot of wind, he would shout his orders. Those captains had so much experience that they could see the wind coming ahead and they’d turn and call for the right and precise order. He would say, “Ready!” And everybody knew what to do and where to be at the time. If we’d say “Bring her UP!” that meant straight ahead against the wind and so it will slow down to stop the wind a bit because it was going too fast and then he could adjust the sails. Another order was “On Course!” and the steersman would set it again on the right course. But “Ready boat” meant completely turning around and then the wind would be on the ship’s poop. Those orders I learned since I was a kid and all about navigating because I liked it and in the mornings I watched my father at home in the hill and he would take the sextant and position St. Andrews Island in order to correct the time. That was done daily. I remember something, the hour we use here is the Colombian hour but that is not really the Island’s time: the captains on board the vessels have to use a chronometer and that one should have the exact time. Well, nowadays things are different but in those days one had to correct the time 3 times a day: at 6 a.m., at 12 and again at 6 p.m. If for any reason it was not possible to do so because for

instance it had been a cloudy day, then at night based on the position of the moon, the time would be known. Those were excellent captains and the remaining ones are still very good. As I said before those two were the best. Chong was never wrong and Dudley May although being so fast like that Sunday afternoon when we worked the "Rembro". The wind caught up with us when we had double reel; meaning the sails were at half their capacity yet the wind broke the first mast and that one tore down the second one. "Help me save everything possible!", said the Captain. Some sailors threw themselves at sea to recover the pieces of wood and others saved themselves in a canoe. We were going to Cartagena to carry some oranges but we changed course and went to Colon instead.

HR: With no sail?

WP: Well, with a broken part of the mast that we had left about ten feet from the deck and a sail, he made it possible. The sail was square and the boat looked more like a Chinese ship. Pretty funny I'd say. Anyway, that's how we reached Colon. But the Panamanian authorities did not let us unload the oranges and we had to be in quarantine eating oranges. I said to the cook, "Don't cook anymore" and we ate like 20 oranges per day. There was a navy boat from Argentina and some of their crew came everyday and ate oranges also. It was January and by then, the fruit had reached its "honey" flavor.

HR: It is important now in the year 2003, what we are doing for our future generations. Do you consider it important to describe to them how things were in that era?

WP: I believe a sailor that trains himself on board a small sail vessel is a great sailor and that there is a need for a navy ship to train the Colombian navy. Since the Gloria, there are good seamen and no more islander officers on board sailing ships. The best come out of learning how to sail and command a ship and it's crew.

HR: Do you see any interest in the sea and its sail vessels?

WP: Yes, a lot and that is the reason why I'm handing you this list with names of some more boats I've found for your project.

HR: Thank you very much.