

33

Edburn Newball

(Apartes de la conferencia en el auditorio del Banco de la República, San Andrés Isla. Noviembre de 2003)

Mr. Edburn Newball
(Briefing at the Republic Bank in St. Andrews Island. November 2003)

Comenzaremos en 1630 cuando por primera vez las Islas fueron habitadas por colonos ingleses puritanos. Creo que esa parte de la historia casi todos la sabemos de alguna manera. Cabe anotar que es un gran privilegio el vivir en una isla; además, es prácticamente imposible sobrevivir en una isla sin tener transporte. Las islas desarrollaron una tradición marítima que estaba por encima del promedio por su misma insularidad. Debido a eso se establecieron ciertas entidades de nivel nacional en San Andrés y Providencia, mucho antes que en otras partes de Colombia: Aduana y Capitanía de puerto.

Los ingleses llegaron a formar una sociedad agrocomercial; esa fue la intención: sembrar y exportar. Por ejemplo, sembraban algodón, tabaco e índigo y los exportaban a través de embarcaciones. En el principio, todas estas naves pertenecían a los residentes de la isla. La Providence Company era la empresa, por decirlo así, que fundaron algunos isleños que se establecieron en Providencia. Ellos mismos cargaban sus productos. Es de notar que esa misma gente fue la que estableció la primera colonia británica en Massachussets. Ellos llegaron allá en el *May Flower* y llegaron acá, a Providencia, en el *Sea Flower*; era la misma compañía. Escogieron a Providencia porque la entrada de los barcos se podía supervisar mejor que en San Andrés. De esta forma se estableció un comercio directo entre Providencia e Inglaterra.

A raíz de la expulsión de los puritanos, los ingleses crearon el *western design*, el “plan del oeste”, y por esta causa comenzaron a invadir sistemáticamente territorio español en Cuba y Jamaica, hasta que vienen sucesivas expulsiones de españoles e ingleses. Finalmente, alrededor de 1670, llega el famoso Henry Morgan y expulsa a los españoles en 1688.

En 1787 Francis Archbold consigue permiso del rey de España para navegar a Providencia y colonizar la isla bajo los parámetros de España; naturalmente, tenía que ser leal. Él llegó con su propia embarcación. Así se reasumió el tráfico marítimo entre Providencia y el resto del mundo y empezó otra vez el cultivo del algodón; esta vez con esclavos muy productivos. Se vendía por año una cantidad por encima de 30.000 libras de algodón a Jamaica, de donde eran reexportadas a Inglaterra. La calidad del algodón era inmejorable. Igualmente sucedió con el coco: tenía mucha más grasa que los de otros lugares; por tanto nuestros productos eran muy apetecidos.

En esa época el comercio se hacía entre Providencia, Jamaica y Estados Unidos, y muy poco hacia Colombia porque no había demanda de productos; así que se producía para exportar. El comercio era libre y sin impuestos. Francis Archbold llegó a

Providencia huyendo del control del Gobierno Británico. Aquí ellos mismos eran la ley.

Además de las cargas lícitas, también llevaban contrabando. Hay un documento en que consta que el señor Livingston vendía armas a los patriotas. ¿Cómo conseguían armas los patriotas de Colombia para pelear contra los españoles? El vendió las armas y se fue a Cartagena. Allí Murillo lo capturó. No sabía lo que estaba pasando en Cartagena ni que había llegado un Pacificador allá, que luego lo soltó.

De 1835 hay un registro de que sólo Providencia exportaba 30.000 libras de algodón y 175 libras de carey. Las mismas embarcaciones que utilizaban para comerciar en parte del año, las goletas, se utilizaban para pescar. No había restricciones que limitaran que una misma goleta sirviera para varios fines. Esa tradición se mantuvo hasta los años de 1960, incluso hasta los de 1970. Después comenzaron las regulaciones y los controles que afectaron ese tipo de navegación. Cierta vez una nave inglesa encalló en Providencia; era de la Corona. A raíz de eso, en Providencia decidieron hacer un levantamiento topográfico de toda la región. En 1835 se hizo una carta de navegación de la isla con sus arrecifes y bajos, etc. Providencia tenía una importancia trascendental en la navegación de esa época. El comercio siguió así, aunque Colombia no estaba de acuerdo, pero igual no tenía cómo controlarlo.

En 1902 existe un informe de un prefecto de apellido Guerrero; el fue el último. Después vino la intendencia. Sucedió que la gente tenía su embarcación y su negocio propios, sobre todo las familias principales; eso le daba “estatus” a la gente. Ser hijo de un capitán o ser hijo de un dueño de una embarcación les proporcionaba “estatus” porque el tenía obligación, o debería hacerlo, de visitar otros lugares. Las embarcaciones en esa época eran veleros; aún no teníamos motonaves. Eran goletas de madera, pero teníamos hombres de hierro. Eran goletas que llevaban más o menos seis tripulantes; el capitán, el contramaestre, el cocinero y tres marineros. Los marineros dormían en la proa en lo que se conoce más como el *fox hole* (forecastle) o castillo de proa. Ellos tenían que ser de hierro para poder manejar toda esa situación. Trabajaban en turnos alternos de cuatro horas; pero si había una tempestad, les tocaba salir, trepar el mástil, bajar las velas, hacer lo que había que hacer, mojarse y dormir así, etc.

San Andrés producía bastante coco, pero Providencia producía mucho más de todo y vendía hasta 600 cabezas de reses por año. Esto era bastante para una población tan pequeña. Las reses se transportaban vivas. Cuando ya se acercaban a tierra las lanzaban al mar y ellas nadaban hasta la orilla. En esas mismas naves se transportaban personas también. Las pequeñas embarcaciones eran suficientes para transportar lo necesario; había pocos autos y llegaban en goletas, como todo. No había muelles. Se bajaban los autos juntando dos planchas de madera, colocaban el auto encima y así lo bajaban a tierra. Era toda una maniobra. Hasta 1915 no hubo muelle. El desarrollo del puerto fue producto de la demanda de mayor transporte; ya había Capitanía de puerto, Registraduría. Comparativamente, otros pueblos más grandes no tenían todo esto que nosotros sí teníamos ya en esa

época. Aquí era una comunidad agrocomercial cuyo ingreso per cápita estaba por encima del promedio de lo normal logrado en el resto del país.

Uno de los problemas que llevó a la población a protestar en 1911 fue que ellos producían y pagaban un impuesto anual, en esa época de \$30.000,00 dólares pagados ante el Gobierno Nacional, y se quejaban de no ver ningún resultado. Solicitaron, mediante una carta con aproximadamente 248 firmas a Bogotá, que se vieran los resultados. El gobierno reaccionó. Como hacía poco, en 1903, se había presentado el problema de Panamá, se puso atención a las islas y el señor Guerrero hizo un informe que envió a Bogotá. Basado en eso se produjo un acto administrativo por el cual se elevaba a la categoría de intendencia a San Andrés y Providencia. Para la gente, el negocio no era tanto la carga sino el barco y el transporte; ese era el apoyo a su negocio.

Cuando no tenían los medios para comprar una embarcación, las personas se asociaban; así lograban suplir sus necesidades. En 1918 la *Peabody*, como le decía la gente, cuyo nombre verdadero era *Peoples Body*, de la familia Martínez, fue comprada en Estados Unidos. Samuel May Senior fue quien la trajo a San Andrés. Fue la primera embarcación de motor de esa familia que, por decirlo así, era los terratenientes de San Andrés entre 1912 y 1920, la época de oro de las embarcaciones en San Andrés porque la primera guerra mundial interrumpió la comunicación entre Estados Unidos y las Filipinas; en consecuencia el coco de las Filipinas no podía llegar al mercado norteamericano. Así se llegaron a exportar hasta 18 millones de coco por año. Lo apetecían para hacer dulces; el coco de San Andrés era el mejor. Luego, empezó en forma muy lenta la transformación del transporte marítimo. Estas embarcaciones no tenían seguro; el capitán era el único responsable por todo lo que sucediera. No había reglas. El barco se cargaba hasta donde el capitán decidiera. En el puerto de San Andrés no había boyas que indicaran el canal de acceso, sino que esos capitanes tenían la pericia y entraban sin marcaciones, incluso de noche, tanto en San Andrés Isla como en Providencia. Todavía hoy en día van a todos lados hasta sin brújula.

Antes todos los niños sabían manejar una canoa y navegar a vela. Para ir al colegio, para todo, era necesario usar un botecito; hoy no porque existe el puente, y por eso esta tradición se ha perdido.

El desarrollo económico comenzó a demandar un mayor volumen de carga. Hasta ese momento todo el transporte de la isla era de los isleños; nadie podía entrar a competir en San Andrés. Por allá en 1938 se abrió la primera bomba de gasolina en San Andrés; todo eso se podía hacer en virtud de que había un sistema de transporte que traía la gasolina y el diesel en tambores de 55 galones.

Desde los años de 1920 las goletas y su comercio se volvieron tan importantes que ya venían agentes comerciales de Estados Unidos hasta acá. La *Mary K.B.* tenía en Cotton Cay su lugar para guardar coco. No había aún una legislación. La Flota Mercante vino a nacer por allá en 1948. El administrador de Aduana de San Andrés era el superior jerárquico del capitán de puerto.

Entonces comienza a notarse la necesidad de contar con barcos más grandes y empieza a formarse una sociedad entre el continente y la gente residente en las

islas. El señor Helario Rodríguez, Pablo Arango y el señor Martínez, un español, compran una embarcación que se llamaba *May Flower*, *Urious* y *Ruby*. Tenía tres nombres. Esta goleta tenía 3 mástiles.

Era la primera vez que se transportaba carga sin que los dueños del barco fueran isleños. Sus tripulantes sí lo eran. Esta embarcación fue hundida. El señor Reigner también era socio de Pablo Arango.

Aquí presento unas fotos de los años de 1950: el muelle de San Andrés Company con el barco *Mary K. B.* El transporte marítimo era vital y no había tanto papeleo. No había bancos ni nada; todo el mundo era bastante honesto. La gente que estudiaba en Cartagena tenía que tomar el barco, llegar a Cartagena, coger bus a Barranquilla y después coger el ferry hasta el río Magdalena para llegar a Girardot. De allí iban Bogotá o a Medellín. Los estudiantes hasta mandaban la ropa para lavarla en su casa y devolverla en las goletas.

MR. EDBURN NEWBALL

Mr. Newball begins by saying:

EN: 'We will start with the year 1630, when for the first time the islands were occupied by puritan English settlers as well all know. It is a great privilege to live on an island. Besides, it's practically impossible to survive in it without any means of transportation. The islands developed a maritime tradition that was above the standards due to its own insularity and on account of that, in St. Andrews and Providence entities were established at a national level before other parts of the country of Colombia such as Customs and Captain of Port. The English settlers arrived and formed an agro-commercial society planting and exporting. For instance, they would plant cotton, tobacco and indigo and make it through ships that in the beginning used to belong only to residents of the islands. The Providence Company was founded by some islanders that established themselves in Providence. And they loaded their own vessels. These very same people established the first British colony in Massachusetts; they arrived on the "May Flower" and came here to Providence on the "Sea Flower". They chose Providence because it was easier to supervise the arrival of the ships than in St. Andrews Island. In such way a direct commerce between England and Providence Island was established. In the year 1641, they were ousted by the Spaniards and Providence suffered the consequences of the war between Spain and England. Yet, as its land was so fertile, important people came to the island such as the author of "EL PARAISO PERDIDO" (Lost Paradise). All these facts should be used as an example worldwide. On account of the expulsion of the Puritans, the English created the "Western Design" (el plan del Oeste) and because of this cause, the English began to systematically invade Spanish territory; the invasion of Cuba, Jamaica, and many people from Spain and England were ousted until finally in the year 1670, the famous pirate Henry Morgan arrives and drives away the Spaniards in 1688. In the year 1787, the King of Spain allowed Francis Archbold to

navigate to Providence in order to colonize the island under the Spanish parameters and of course, he had to be loyal. He arrived on his own vessel and in this way maritime trading between Providence and the rest of the world begins again. Once more they were cultivating cotton. This time with slaves and they were very productive, so more than 30.000 pounds were sold per year and it traveled first to Jamaica and then it was re-exported to England. Its quality was insuperable. Likewise the coconut; it had more fat than coconuts from other places and therefore there was always a high demand for our products. Besides the legal products they also carried their contraband. There is a document that states that Mr. Livingston used to sell weapons to his fellow countrymen. How did the Colombians obtain weapons to fight against the Spaniards? He sold the weapons and went to Cartagena and was captured by Murillo. They had no idea of what was going on in Cartagena and much less were aware of the fact that a pacifier had arrived. Later he was released. From 1835 there is a record that shows that Providence by itself exported 30.000 pounds of cotton and 75 pounds of tortoise shells. The same vessels that were used for trading during a certain part of the year were later used for fishing. No restrictions existed that would limit a sail vessel to perform just one task. This tradition was kept until the 60's and even up to the 70's. Later, controls and regulations were created and they affected that type of navigation. Once, there was an incident where an English vessel got stuck on a reef in Providence. As it belonged to the crown, they decided to make a topographic surveying of the entire region. In 1835 a navigation chart was made from the island and all its reefs and sand banks etc. At that time, Providence had a great transcendental importance in navigation. In 1902 another prefect who happened to be the last one and whose last name was Guerrero handed another inform. Later the islands became an Intendancy. It so happened that people (mainly the head families) had their own business and vessels and that provided them with a certain social status. Being a captain's son, or the son of someone that had his own ship, would place that person at a higher level because he or she was supposed to travel to the outside world. Ships of that era were sail vessels. We didn't have motored vessels yet. Those schooners were made out of wood but our captains were sea wolves, iron men. The vessels had more or less 6 crewmen, a captain, a boatswain, a cook and three sailors. The sailors would sleep on the bow, which is better known as forecastle and they had to be made out of iron in order to stand the entire situation. They'd work and shift turns every four hours but if a storm arose they'd all come out to help climb up the mast, lower the sails and do whatever was considered necessary; get wet and go to sleep wet, etc. St. Andrews used to produce a lot of coconuts. Yet, Providence produced a lot more of everything, plus 600 hundred cows per year. This was a lot for such a tiny place. The cows were carried alive on the boats and then put to swim when close to shore. People also traveled on the same ships. Few cars existed and they had arrived on schooners like everything else. There were no piers. The cars were unloaded placing them on two wooden rafts. Until 1915, the port of Captain was undeveloped but due to a major demand for more transportations. A register office was needed and we had more than many other cities in Colombia. We were an agro-commercial community and therefore had a bigger per capita income,

above the national average. One of the major complaints in 1911 came out of the fact that the population was paying an annual income tax for the amount of US \$30.000.00 before the National Government. Yet, it would never see solutions to the current problems they had. So a letter with approximately 248 signatures was sent to Bogotá. The government finally took action in the matter and the Panamanian incident in 1903 had a positive impact on this particular case. Mr. Guerrero handed a report to Bogotá and the islands reached an Intendency status. Business was to own a boat, a shop and have your own transportation. When one could not afford your own boat or so, people would associate and in that way they were able to supply their needs. In 1918, the "Peabody", which used to belong to the Martinez family, was bought in the U.S. and Captain Samuel May brought it to St. Andrews Island. It was the first motored vessel. Those were the great landlords between the years 1912 and 1920. "The golden schooner's era" due to the following fact. During WWI communication was broken between Philippines and the U.S., therefore their coconuts could not get to the states and we began supplying them with 18 millions coconuts per year. It was very much appreciated, even to make sweets. We had no regulations and the captains were the ones in charge and responsible for everything. Even nowadays people still sail without a magnetic compass. Before all the kids knew how to sail, even to get to school, they would use a canoe. Not anymore, now the bridge is there and this tradition has vanished. In 1938, the first gas station was installed on the island. Fuel and diesel arrived in 55 gallon barrels. From 1920 on, schooners became so important that commercial agents from the States began to arrive. "Mary K. V." had Cotton Cay for storing the coconuts, and the man in charge of Customs was above the Captain of Port. A need for larger ships began to show up and people from Colombia began to be partners with the people from the islands. Mr. Helario Rodriguez, Pablo Arango and Mr. Martínez, a Spaniard, buy a ship that was called May Flower, Urious and Ruby. (It had three names). It was the first time load was being shipped without islanders being in charge. The crewmen were islanders. This vessel sank. It had three masts. Here I show a photo of the 50's. No paperwork was necessary in order to travel and people went to Colombia to study, specially to cities like Cartagena, took a bus to go to Barranquilla, and in order to get to Medellin and Bogotá they traveled by ferry on the Magdalena river until they reached Girardot. Students used to like to send their clothes home to be washed and receive them clean again. All this was done thanks to the schooners. And in this way the briefing was ended'.