



Cuadernos
del Caribe N°6



MCZ 001.GOLDPIEL



The Spirit of
Las islas de
la Isla de San Andrés,
Providencia
& Santa Catalina
Persistence

Cuadernos *del Caribe N°6*

Relatos de navegantes



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA
SEDE SAN ANDRÉS



GOBERNACIÓN DE SAN ANDRÉS, SANTA CATALINA
Y PROVIDENCIA

Rector General
Marco Palacios Rozo

Vicerrector General
Alexis Hjalmar De Greiff Acevedo

Vicerrector Académico
Lisímaco Parra París

Secretario General
Ramón Fayad Nafah

SEDE SAN ANDRÉS

Directora
Adriana Santos Martínez

Secretaria Académica
Mercedes Lucía Vélez White

Profesores
Adriana Santos Martínez
Mercedes Lucía Vélez White
Raquel Sanmiguel
Yusmidia Solano Suárez
Francisco Avella Esquivel
José Javier Toro Calderón
Petter David Lowy Cerón
Jaime Polania

Consejo de Sede
Moisés Wasserman Lerner
Alexis Hjalmar Alberto De Greiff Acevedo
Amparo Sanabria James
Mercedes Lucía Vélez White
Adriana Santos Martínez
José Javier Toro Calderón

Edición
Santiago Moreno González

Diseño y diagramación
Clara Forero Murillo

Impresión
CARGRAPHICS S.A.

© 2004

Cuadernos del Caribe No.6
ISSN 1794-7065
Universidad Nacional de Colombia
Sede San Andrés
Instituto de Estudios Caribeños

RELATOS DE NAVEGANTES
EL ESPÍRITU DE PERSISTENCE

Dirección del proyecto
Hazel Robinson Abrahams

Entrevistas
Hazel Robinson y Marcia Howard

01	El cocinero	8
	The cook	9
02	Las misiones de las islas de San Andrés y Providencia en el mar Caribe	11
	The missions of St. Andrews and old Providence islands in the Caribbean sea	14
03	El mar Caribe rumbo a San Andrés Isla	17
	The Caribbean Sea on the Way to St. Andrews Island	19
04	El llamado del mar	21
	The call of the sea	23
05	La isla de Providencia:su historia y su gente	26
	Providence Island: Its history and its people	26
06	Guillermina Taylor de Vargas	27
07	El pescador	30
	The Fisherman	32
08	Horvis Davis Bernard	34
09	Álvaro Howard	38
10	Capitán Antonio Rodrigo Archbold Howard	41
	Captain Antonio Rodrigo Archbold Howard	42
11	Señores Elsa de Robinson y Mario Robinson Kenble Corpus	44
	Mrs. Elsa Hironymus de Robinson and Mr. Mario Robinson Kenble Corpus	45
12	Mr. Dudley James Bernard	47
13	Señor Francisco “Pacho” Garnica Taylor	50
14	Mi inesperada experiencia en un velero	52
	My unexpected experience on a sailing vessel	53
15	Señora Eleanor Coulson	55
	Mrs. Eleanor Coulson	55
16	Señor Nicasio Howard	56
	Mr. Nicasio Howard	56

17	Señor Enrique Howard	57
	Mr. Enrique Howard	58
18	Señor Julio E. Gallardo Flores	59
	Mr. Julio E. Gallardo Flores	61
19	El marinero	63
	The seaman	64
20	Divisando sólo mar y cielo	65
	Gazing only at the sky and the sea	66
21	Capitán Antonio Bryan Watson	67
	Captain Antonio Bryan Watson	68
22	Erick "Cooly" Britton	70
23	La visita del presidente Roosevelt a Providencia	72
	President Roosevelt visits Providence	73
24	Capitán Antonio (Sigfard) Newball Archbold	75
	Captain Antonio (Sigfard) Newball Archbold	77
25	El padre José Archbold Archbold	79
	Father Jose Archbold Archbold	81
26	El último viaje del Persistence	84
	Persistence's last voyage	87
27	Señora Helen Vélez	91
	Mrs. Helen Velez	93
28	Señor Jesús Daniel Otero Dager	95
	Mr. Daniel Otero	97
29	Señora Trinie Guerrero	100
	Mrs. Trinie Guerrero	101
30	San Andrés hace sesenta años (1930)	102
	St. Andrews sixty years ago (1930)	103
31	Mister Walwin Petersen Bent	105
	Mr. Walwin Petersen Bent	111

32	Señor Félix Palacio	114
	Mr. Felix Palacio	116
33	Edburn Newball	118
	Mr. Edburn Newball	121
34	El hundimiento de la <i>Betty B.</i>	124
	The Sinking of the 'Betty B'.	126
35	Capitán Alfredo Ballesteros	128
	Navy Captain Alfredo Ballesteros	130
36	Señorita Inés Newball Robinson	132
	Miss Ines Newball Robinson	133
37	Señor Linley Henric Pomare Escalona	134
	Mr. Linley Henric Pomare Escalona	135
38	Miss Chichí Robinson Davis	137
39	El pasajero	141
	The Passinga (The Passenger)	141
40	Doctor Álvaro Archbold Manuel	143
41	Hermana Jacinta	147
	Sister Jacinta	149
42	Señor William Howard Newball	151
	Mr. William Howard Newball	152
43	Padre Ladislao María Tudela	153
	Father Ladislao Maria Tudela	154
44	Mr. Carlos Azcárate Laharenas	156

01
El cocinero

The cook

Relato del señor cocinero James Henry a bordo de la goleta *Goldfield* con los siguientes capitanes: Ilton Robinson, Lisandro Archbold y Eustacio Suárez. Abril 23, 2003.

“Pues yo era el cocinero en esos días cuando había bastante brisa... Antes de salir, uno preparaba los alimentos para tenerlos listos y salábamos la carne de cerdo, de res y los pescados. Algunos los medio hervíamos y en altamar los terminábamos de cocinar al gusto.

Yo horneaba *Johnny Cake* y todos los buns. También hacía el pan de molde, y lo metía en el barco.

En cuanto al agua, la llevábamos en barriles y cada marinero tenía cinco galones para él. Nos bañábamos con agua salada y, de vez en cuando, nos enjuagábamos con un trapo y un poco de agua dulce. Cuando se nos acababa el agua dulce, la recogíamos con las velas del barco, las tendíamos sobre la cubierta y juntábamos el agua de lluvia y, por baldados, la echábamos en los barriles. *We set the sails, and catch the water and full the drums them.*

A veces teníamos mal tiempo: enero, febrero y julio. En esos meses, a fin de comer teníamos que ir a un lado de la cocina y reclinarnos contra la pared. Si no, no se podía comer porque perderías toda la comida servida en tu plato. Cuando el tiempo era bueno, uno podía disfrutar, sentarse y hasta divertirse un poco mientras comía... Esos meses solían ser abril y mayo, y más o menos el 15 de junio se enfurecía de nuevo el clima hasta julio. Agosto y septiembre eran bien calmados. Lo llamamos ‘gota de aceite’. El mar parece un espejo.

Yo usaba una estufa de madera. Imagínate, cuatro círculos unidos por barras de hierro, para que cuando el mar baile, las ollas no puedan bailar también. Usaba kerosene y bengalas, los guardaba en una minidespensa, *plenty matches* (muchos fósforos) y cinco galones de combustible.

Bueno (sonriendo), no teníamos ninguna comida elegante... Era pescado hervido, carne hervida, yuca, *Run down* (marisco en leche de coco), pescado guisado, carne guisada, pescado desmenuzado, albóndigas de pescado y para tomar teníamos limonada hecha de esos limones que tenemos acá en la isla que llamamos *bitter and sweet* (dulce-amargo). Casi todos teníamos caña de azúcar (*suga-cane*). Así que llevábamos tres ó cuatro tarros de sirope para mezclar con los refrescos.

Para mantener el agua fresca, le agregábamos sulfuro y eso la enfriaba un tanto. Además, amarrábamos el barril arriba en la cubierta del barco.

Cuando comencé a navegar yo tenía como 10 años... Fue con el capitán Eliseo Hawkins. Un tipo bien grande. Mi papá estaba

en Colón y mi mamá y nosotros éramos muy pobres. Teníamos que trabajar, y yo salía a vender mango. Un día abordé el barco y, mientras vendía, el capitán me preguntó si me gustaría ir con ellos... ¡Sí!, respondí. Pero yo era apenas un niño, de modo que llegué a la casa y no dije nada. Tomé dos bermudas y dos camisas y me fui. *I gan*. Fuimos a Limón y vendí mango, a Colón y vendí más mango. Por último, fuimos a Cartagena y descargamos coco y copra.

El capitán bajó a tierra y me consiguió ropa, y ñame... en fin, un poquito de todo para y cola (sonriendo muy contento al recordar estos detalles) llevar a casa conmigo. Tomó ocho días llegar desde Cartagena a San Andrés. Cuando llegamos a Providencia, mi mamá estaba muy contenta y dijo que todos creían que yo había sido devorado por uno de esos lagartos que teníamos cerca al pequeño arroyo de nuestra casa. Mi papá llegó esa mismísima tarde a bordo del velero *Refine*. La alegría de la familia entera se duplicó y todos celebraban charlando y riendo. Cuando papá escuchó que yo iba a embarcarme de nuevo, exclamó ¡No! Más yo... *I gan* aprovechando la ocasión. Me escapé otra vez.

Trabajé con Eliseo Hawkins hasta mi vejez, nos volvimos familia. Vine a San Andrés con el capitán Baldwin Britton. Cuando yo tenía veinte años de edad, Horvis Davis me cuidaba.

Nací en 1929. Hoy día vivo en School House, cerca al cementerio.

Generalmente, a bordo tomábamos desayuno, almuerzo y cena. Comenzando el día con té, *bun*, yuca, *Johnny Cake* o pan. Las comidas preparadas para el almuerzo eran, generalmente, lo mismo que repetíamos para la cena. No llevábamos animales. La excepción que confirmaba la regla era una perra que admitíamos sólo por seguridad. Las perras resultaban ser siempre mucho más efectivas que los perros”.

THE COOK

Story from the cook Mr. James Henry on board of the GOLDFIELD V with the following Captains: Ilton Robinson, Lisandro Archbold and Eustacio Suarez. April 23rd, 2003.

“So I was a cook in those days of plenty breeze out. Before you leave you prepare the food to have it ready and we would salt the meat, pork, beef and fish. Some of you have it boiled and at sea cooked. However, you like it”

I baked Johnny cake and all the buns, bread and everything, and put it on the ship.

As for the water, we carried it in drums and each sailor would have 5 gallons for himself. We would bathe in salt water and once in a while we would rinse off some of it with a rag and sweet water. When we would run out of sweet rainwater, we would pick up the rainwater with the sails of the ship; we would lay them down to gather it and put it in the drums bucket by bucket. “We set the sail and catch the water and fill the drums”

Sometimes we had rough weather: January, February and July. In those months in order to eat we got to “leey” (lay) to one side of the kitchen (reclined to the wall).

If not, you couldn't eat because you would lose all you had in your plate. When the weather was good, one could enjoy sitting down and even have some fun. Those months were usually April and May. Around the 15th of June, it would get rough again until July. August was pretty smooth...and September... very calm.... "We called it Flat Foot".

Describing the kitchen: I used a wood stove. Imagine four circles and iron bars holding them together "so when the sea danced the pot couldn't move". I used kerosene and matches that were kept in a locker, "plenty of matches" and 5 gallons of fuel.

Menu: "Well, we had no fancy food (smiling)". It was: Stew fish, stew meat, run down, boiled meat with yucca, minced fish, fish ball; and to drink, we had lemonade; "bitter and sweet". Almost everybody had cane, "sugar-cane" so we carried three or four cans of syrup to mix cool drinks.

To have cool water, we would put sulfur in the water and that would cool it and tie the barrel up in the deck.

"A liki bit about myself".... (A little bit about myself)...

When I first started to sail, I was like 10 years old. It was with Captain Eliceo Hawkins, "Big Guy". My papa was in Colon and me and my "Mada" (mother) were very poor; we had to work and I would go out and sell some Mango. So one day, I boarded the ship while selling and the captain asked me if I liked to go out with him. I said yes! But I was a kid so when I got home I didn't tell my mom. I took 2 shirts and 2 short pants "and I gan" (I left). I went to Limon and sold mango and then to Colon and sold some more and next we went to Cartagena and "unloaded coconut and copra".

Captain went out and got me clothes, and ñam and cola, (smiling very happy while remembering) "a little bit of every thing to carry home". It took 8 days from Cartagena to St. Andrews and when I reached Providence, my mom was happy and said they thought I had been eaten by one of those alligators we had close to the little creek by our house. My papa came the same evening on the "REFINE" sail ship "so the whole family was celebrating and talking and laughing" and "when my papa heard I was going back he said: NO!...but I escaped again".

I worked with Eliceo Hawkins 'till I got old. We became family. I came down here with Captain Baldwin Britton. When I was 20, Horvis Davis used to take care of me. "I was born in 1929. Nowadays I live in School House. Close to the cemetery."

We would usually have breakfast lunch and dinner on board. Beginning the day with tea, "bun", yucca cake or bread. The meals prepared for lunch were mentioned before and the same thing would be our dinner.

We didn't carry any animals except for "a SHE dog" for security purposes. Female dogs were a lot more effective than male ones.

En enero de 1913, por petición del Delegado Apostólico de Bogotá, Colombia, América del Sur, las Misiones anotadas que anteceden fueron encargadas a los padres josefitas de Mill Hill, Inglaterra. Podría resultar interesante para nuestros lectores conocer la historia de cómo se fundaron estas Misiones.

Fue en el año 1900, cuando me encontraba a cargo de La Misión de los Negros de San Agustín en Louisville, Kentucky (la cual hace años también había estado a cargo de los padres josefitas, uno de los cuales fue el padre Green), cuando leí un artículo en el *German Messenger of the Sacred Heart*, editado en Cincinnati, acerca de dos islas, San Andrés y Providencia, pertenecientes a Colombia, Suramérica. Afirmaba este artículo que en estas islas, habitadas por negros de habla inglesa, nunca antes ningún sacerdote católico había intentado establecer la religión católica.

Enseguida le solicité a mi obispo el permiso para ir allá. A mi llegada a New York, se me dijo que ningún barco de vapor iba a estas islas. Así que tomé un barco hacia Jamaica, Cartagena (Colombia) y Limón (Costa Rica). En este último puerto se me informó que, de vez en cuando, pequeños veleros partían hacia las islas. En Limón fui detenido durante cuatro semanas por causa de la fiebre amarilla que prevalecía allí.

Por fin un pequeño velero de aspecto miserable salía hacia San Andrés. Cuatro negros eran su tripulación, y yo era el único pasajero. Me dijeron que con buen viento llegaríamos en cuatro días.

Desafortunadamente o no había viento o la mayor parte del tiempo teníamos viento en contra, con la consecuencia de que demoramos catorce días en llegar en vez de cuatro. Catorce días que pasé acostado en la cubierta de ese pequeño velero, día y noche, sin la más mínima comodidad. La comida que tenía la tripulación era yuca y cerdo salado; mi pobre estómago no la podía digerir; de modo que ayuné por catorce días. Cuando finalmente llegamos, yo estaba tan débil que escasamente podía mantenerme de pie.

Cuando llegamos al puerto de San Andrés, un hombre que pasaba al lado nuestro en una canoa le preguntó a la tripulación que quién era el extranjero que tenían a bordo. Cuando respondieron que era un sacerdote, él dijo: "No queremos ningún sacerdote". Esa fue la bienvenida. Mi primer llamado fue a la casa del prefecto de la Gobernación. Llegué allí como a las once a.m. Yo aún estaba ayunando, ya que durante nuestros problemas mar adentro yo había prometido celebrar misa en acción de gracias el día de nuestra llegada, si podíamos llegar antes del medio día. Con el consentimiento del prefecto, pude cumplir esta promesa en su habitación.

02

Las misiones de las islas de San Andrés y Providencia en el mar Caribe

The missions of St. Andrews and old Providence islands in the Caribbean sea

Después de misa traté de conseguir alojamiento en algún lado. En la isla no había ni hoteles ni restaurantes. En todos lados me daban la misma respuesta: “No hay lugar”. Enfermo y débil como estaba por la fatiga del viaje y el largo ayuno, traté de caminar hacia el lado norte de la isla, pues me habían dicho que un ex capitán llamado Hoopman vivía allí y tenía una pequeña familia y una gran casa; por lo tanto, tal vez me alojara.

Cuando me dirigía hacia allá, me sentí tan débil que me quebranté y me senté sobre el tronco de un árbol hasta que alguien pasara y me ayudara a llegar a la casa del ex capitán. Encontré al dueño enfermo y reacio a alojarme. Me dijo que él era un bautista muy creyente y que no quería problemas con su pastor, que yo tendría que obtener el consentimiento de éste antes de que él me alojara. De modo que simplemente me tocaba someterme a esa condición, cazar al importante predicador y, luego, retornar con el permiso requerido. Conseguí el cuarto. Al día siguiente la fiebre tropical me tiró al catre, del cual no me pude mover por dos semanas, ni tener ninguna evacuación intestinal por el mismo tiempo. Nadie me cuidaba. Tuve que contratar a un negro y pagarle un dólar al día por alcanzarme un vaso de agua cuando necesitaba uno. El primer buen samaritano en llamar no fue el prefecto ni ningún otro oficial del Gobierno colombiano, los cuales eran (nominalmente) católicos, sino un judío llamado Abraham. Tiempo después terminé bautizando a uno de sus hijos. Éste, luego, fue uno de mis monaguillos. Me tomó algunos meses recobrar mis fuerzas. Yo celebraba misa todos los días sobre una pequeña mesita en mi cuarto totalmente solo. Después de seis meses, ayudado por las donaciones de un amigo en los Estados Unidos, construí un pequeño armazón de madera. El área de abajo la usaba para el servicio divino, arriba, bajo el techo, estaban mis espacios para vivir y dormir.

Seis meses más tarde visité la isla de Providencia con algunas de las personas. Llegamos un sábado. Fui de una vez a ver al predicador cabeza de las tres iglesias bautistas, llamado Simón Howard. Me presenté como un sacerdote católico y le ofrecí mis servicios para el día siguiente.

El me miró sorprendido y dijo: “¿Qué puede usted, un sacerdote católico, hacer para mí?” Yo respondí: “Puedo dar el sermón por usted”. Él contestó: “Me temo que eso podría ser peligroso”. Sin embargo, después de reflexionar un momento, accedió. Así que prediqué en la iglesia bautista al día siguiente. Era el primer domingo de cuaresma. El sermón fue acerca de la pasión y muerte de Nuestro Señor Jesucristo por nuestra redención.

Después de la homilía, el señor Eusebius Howard, un medio hermano de Simón, vino a mí y me invitó a predicar el mismo sermón en su iglesia el próximo domingo. Yo accedí. Eusebius había trabajado con Simón, pero una división en la congregación lo llevó a crear su propia iglesia. Algo ocurrió durante la semana, que me impidió cumplir mi promesa de predicar en la iglesia de Eusebius. Pero cumplí con mi palabra más adelante. Yo había hecho arreglos para venir y quedarme una semana o más y dar un servicio a la misión, como la solemos llamar nosotros. A él y a sus seguidores les pareció bien. En vez de una semana, duró tres. Terminó el día 8 de diciembre de 1902, con la conversión de Eusebius y casi

todo su rebaño. Por ende, la antes llamada Iglesia Bautista Bethel se transformó en la cuna de la misión católica de la isla de Providencia. Eusebius ha sido desde entonces llamado a su recompensa eterna. El reverendo padre Timothy St. John (Connelly), a quien conocí en Philadelphia al año siguiente (1903), fue mi primer sucesor. Ofreció sus servicios para la misión a pesar de su edad (61 años). El era un alma santa. Trabajó solo y arduamente después que me fui a Cuba. En corto tiempo construyó otra capilla en el lado este de la isla. En 1910 su fuerza le abandonó y falleció en el hospital en Panamá.

Las hermanas de color de la Divina Providencia, que yo había llevado a la isla desde Baltimore en 1903, y quienes a pesar de su corta estadía habían hecho una gran labor para el bien de las jovencitas, carecían de perseverancia y se habían marchado otra vez. Hace algunos años los sacerdotes josefitas de Baltimore estaban a cargo de la Misión, y dos sacerdotes jóvenes, dos hermanos, los padres Albert de Brooklyn, New York, habían trabajado con gran éxito añadiendo dos capillas más a la Misión. De repente el Gobierno colombiano le pidió al Delegado Apostólico que los josefitas de Baltimore fueran reemplazados por los otros misioneros.

Hubo un incidente durante las tres semanas que pasé en la misión de la Iglesia Bautista Bethel, que nunca olvidaré. Yo deseaba inspeccionar el lado este de la isla desde la cima más alta de la cadena de montañas. Acompañado por un joven llamado John Archbold, como guía, nos fuimos después de misa esperando estar de regreso al atardecer para la siguiente misa.

Llegamos a la cima de la montaña pasando “las duras y las maduras”, escalando por un estrecho pasaje por entre las montañas. Cuando descendíamos, nos cogió la noche, y no había luna; así que no podíamos ver ni un paso hacia adelante de nosotros, entre los árboles. Nos sentamos toda la noche sobre una roca tratando de mantenernos despiertos rezando el rosario y cantando unos himnos, porque si nos dormíamos podíamos caer cuesta abajo sobre la roca. Grande fue la ansiedad de la gente al ver que no volvimos a tiempo para celebrar la misa por la tarde. Los hombres caminaron por las orillas del mar con una linterna y preguntando si alguien nos había visto. Igualmente grande fue su alegría cuando llegamos temprano, la mañana siguiente, a pesar de que estábamos empapados en sudor.

Ésta es, en resumidas cuentas, la corta historia de la fundación de la primera misión católica en estas islas.

Los padres josefitas actuales tienen una gran tarea al frente de ellos y merecen la ayuda de nuestros lectores, pues se necesitan más capillas. Corn Island debe ser incluida. Habiéndose quebrantado mi salud y sufrido una operación bastante delicada, me sentí obligado a retirarme a mi lugar de origen. Ahora sólo puedo ayudar a mis sucesores a través de mis humildes oraciones.

THE MISSIONS OF ST. ANDREWS AND OLD PROVIDENCE ISLANDS IN THE CARIBBEAN SEA

In January of the year 1913, Missions were named upon request of the Apostolic Delegate at Bogotá, Colombia, South America. They were given to the Josephite Fathers of Mill Hill, England. It may be interesting for the readers to hear the history of the foundation of these Missions.

It was in the year 1900 when I was in charge of the St. Augustine's Negro Mission in Louisville, Kentucky (which years ago had also been run by the Josephite Fathers, Father Green having been one of them) that I read an article in the German Messenger of the Sacred Heart, edited in Cincinnati, about two islands; St. Andrews and Old Providence belonging to Colombia, South America. It was stated in the article that in those islands, which were inhabited by English speaking Negroes, no attempt had ever been made by a Catholic priest to establish the Catholic religion.

I applied to my Bishop for permission to go there at once. Coming to New York, I was told that no steamships would go to those islands. Therefore, I took the steamship to Jamaica, Cartagena, Colombia, Limon and Costa Rica. In the later port, I was told that small sailing boats would occasionally set out for the islands. At Limon, I was detained for four weeks on account of the yellow fever prevailing there.

At last a miserable little sailing boat set out for St. Andrews's, having four colored men as crew, I was the only passenger. They told me that with a fair wind we would get over in about four days.

Unfortunately, we had either no wind or contrary wind nearly all the time, and the consequence was that it took us fourteen days instead of four. Fourteen days I was lying on the bare deck of the little boat; day and night without the least comfort. The food the crew had was yucca and salted pork, which my weak stomach could not digest. So I fasted for fourteen days and when we finally landed I was so weak that I could scarcely stand on my feet.

When we entered the harbor of St. Andrews a fellow passing us in a canoe asked the crew of our boat who was the stranger they had on board and when they said: a priest, he replied: "We don't want no Priest." This was the welcome. My first call was at the house of the Prefect of the Government, reaching there at about 11 a.m. I was still fasting for in our troubles on sea I had promised to celebrate Mass in Thanksgiving on the day of our arrival, if we would land before noon. With the consent of the Prefect, I fulfilled this promise in his room.

After Mass I tried to get a lodging-place somewhere, there being no hotel nor restaurant in the island. Everywhere I got the same answer: "No room". Sick and feeble as I was from the fatigue of the voyage and long fast, I tried to walk to the north end of the island. As I was told an ex-Captain Hoopman lived there and had a big house and a small family and might give me lodging.

On the way there I got so weak that I broke down and sat on a stump of a tree till somebody passed by who helped me reach the ex-Captain's house.

I found the owner sick in bed and unwilling to keep me. He told me that he was a strong Baptist and that he wanted no trouble with his pastor, and that I would have to get the latter's consent before he would keep me. So I had simply to submit to the

condition, hunt up the important preacher and then return with the required permission, I got a room. On the following day the tropical fever threw me on my cot, on which I could not move for two weeks, nor did I have any movement of my bowels for that length of time. Nobody looked after me. I had to hire a Negro and pay him a dollar a day for handing me a glass of water when I wanted one. The first Good Samaritan that called was not the prefect nor any of the other officials of the Colombian Government, who were all (nominal) Catholics, but a Jew, Abraham by name. One of his boys I afterwards baptized, who later became my altar boy. It took me some months to regain my strength. I celebrated Mass daily on a little table in my room all alone. After six months, assisted by the offerings of friends in the United States, I put up a little frame building. Downstairs I used for divine service, up under the roof was my living and sleeping place.

Six months later I visited the Island of Old Providence with some of the people, arriving on a Saturday. I went at once to see the head preacher of the three Baptist churches, Simon Howard by name, and introduced myself as a Catholic priest, and offered him my services for the following day.

He looked at me in surprise and said: "What can you, a Catholic priest, do for me?" I said, "I can preach for you." to which he replied, "I fear this might be dangerous." still, after a moment's reflection, he consented. So I preached in the Baptist church on the following day. It was the first Sunday in Lent. I preached on Christ's passion and death for our redemption.

After service Mr. Eusebius Howard, a half brother of Simon, came up to me and invited me to preach the same sermon also in his church on the following Sunday, to which I consented. Eusebius had formerly worked with Simon, but a split in the flock made him start a church of his own. Something occurred during the week, which prevented me from keeping my promise to preach in Eusebius' church, but I fulfilled my promise later on. I had made arrangements with Eusebius to come and stay a week or more and give a service-mission as we call it, in which he and his people consented. Instead of one week, it lasted three weeks, closing December 8th, 1902, with the conversion of Eusebius and nearly all of his flock. Thus, the former Bethel Baptist church became the cradle of the Catholic Mission in Old Providence Island; Eusebius has since been called to his eternal reward. Rev. Father Timothy St. John (Connelly) whom I met in Philadelphia the following year, 1903, became my first successor, he offering his services for the Mission in spite of his age, 61. He was a holy soul and worked hard all alone after I went to Cuba. Before long he got up another chapel on the east side of the island.

In 1916 his strength gave way, and he died in the hospital at Panama.

The colored sisters of Divine Providence whom I had taken to the Island from Baltimore in 1903 and who, for the short time they stayed, had done a great deal of good among the young girls, had no perseverance and left again. During the past few years the Josephite Fathers of Baltimore were in charge of the Mission, and two young priests, two brothers, the Fathers Albert natives of Brooklyn, New York, had worked with great success adding two more mission chapels, when all of a sudden the Colombian Government had asked the Apostolic Delegate to have the Josephites

of Baltimore replaced by the other missionaries.

One incident during the three-week mission at the Bethel Baptist church I shall never forget. I wanted to inspect the east side of the Island from the top of the highest spot of the mountain range. Accompanied by a young man John Archbold, as a guide, we left after Mass expecting to be back for evening service. We reached the top of the mountain by going through thick and thin, climbing up a gullet. Coming down, night overcame us, and as there was no moonlight we could not see one step ahead of us in the woods. We sat all night on a rock trying to keep awake by saying the rosary and singing hymns, for if we had fallen asleep there was great danger of falling down over the rock. Great was the anxiety of the people when he failed to return for the evening service. The men walked along the seashore with lanterns inquiring whether he had been seen by anybody. Great also was their joy when we arrived early on the morning, though we were soaking wet from perspiration.

This is in short the history of the foundation of the first Catholic Mission in these Islands.

The present Josephite Fathers have a great work before them and deserve the assistance of the readers, for more chapels are needed and Corn Island must also be looked after. My health being broken, down, and having recently undergone a serious operation, I felt obliged to retire to my native place, and can only assist my successors by my humble prayers.



Muchos lectores del *Advocate* se han quejado de que reciben muy pocas noticias de La Misión en el mar Caribe, de modo que estoy tratando de proporcionarles un vistazo de esta lejana y distante Misión: las primeras impresiones de un misionero “nuevo”. Mi intención es describir el viaje desde la costa hacia las islas ya que aquí hay, sin duda, excitación desde el mero principio de la carrera de un misionario.

Después de un largo viaje desde Liverpool, a bordo del *RMS Ortega*, llegué a Colón (en el lado Atlántico del Canal de Panamá) a salvo, y encontré a Fray J. Rogan esperándome.

La goleta

Él me llevó a ver la embarcación que nos iba a transportar 200 millas desde la costa de San Andrés Isla. Bueno, no digo que sea un hombre valiente; y a pesar de que he pasado por los horrores de la guerra, debo admitir que temblé en mi interior cuando avisté esa pequeña goleta de 50 toneladas. Pensé en el terrible temporal que experimenté en el mar Caribe, a la salida. Recuerdo el comentario de uno de los marineros del *Ortega*, cuando le pregunté qué clase de clima debería esperar entre La Habana y Colón. “Ah! –dijo–, usted puede esperar cualquier clase de tiempo en el Caribe, desde una gota de lluvia hasta un huracán”. Un pensamiento altamente consolador, ahora que tenía que viajar por el Caribe en una pequeña tina que lucía como si fuera peligrosa hasta para cruzar el Mersey. Sin embargo, de nada servía pensar de tal modo. Yo tenía que llegar a San Andrés y ese era el mejor barco y el más grande que hacía ese viaje en particular.

Nos vamos

Bueno, nos embarcamos en la goleta un jueves, alrededor de las dos p.m., y zarpamos a velear como a eso de las cuatro p.m. Logramos nuestra salida alejándonos gradualmente, muy gradualmente. Después de mucho voltejear, finalmente nos fuimos mar adentro.

Cuando llegó el ocaso, descendí para examinar los camarotes para pasar la noche. Estos consistían de un pequeño cuarto de seis pies cuadrados. Fray Rogan estaba incómodamente instalado sobre un tablón, pero yo, siendo el huésped de honor, debía ocupar la litera del capitán. Ésta era una especie de nicho en la pared, algo similar a aquellas de las catacumbas en Roma. Yo trataba de dormir, pero por largo rato el olor de las cebollas (nuestra carga), gentil pero persistentemente, inundaba la atmósfera y hacía imposible conciliar el sueño.

Finalmente, justo cuando comenzaba a lograrlo, venían las cucarachas. Avanzaban hacia mí en compañías; sí, ¡hasta en bata-

03

El mar Caribe rumbo a San Andrés Isla

(Publicación del Saint Joseph Advocate, 1922)

The Caribbean Sea on the Way to St. Andrews Island
(Publication from the St. Joseph's Advocate 1922)

llones y divisiones! Como no había trincheras, consideré que lo más sabio era retirarme frente al enemigo. ¡De esta forma terminé la noche en cubierta!

Pero no muy lejos

A la mañana siguiente nos despertamos y descubrimos que aún teníamos Colón a la vista. Nos poseía una plena calma y las velas se habían caído; guindaban en su máxima expresión de desaliento, mientras el buen barco regresaba suave pero firmemente a la deriva a su punto de origen.

Durante el día la calma y las ráfagas de viento se turnaban. Cuando cayó la noche, le habíamos añadido cinco millas a nuestro diario de navegación. La noche siguiente estuvo llena de alarmas, dado que el clima lucía decididamente extraño. Prácticamente no había brisa y el aire estaba denso, como una presencia tangible pero invisible. Nosotros estábamos avanzando apenas lo suficiente para mantenernos en curso. El mismo capitán estaba al timón, y toda la tripulación estaba al pie de las drizas.

La tormenta

A la media noche, el capitán comenzó a gritar las tan ya conocidas órdenes: “Párense al pie de las drizas; alojen la vela mayor, etc.” Al final se decidió a navegar a toda vela. Todo marchaba debidamente (estaba arrumado apretadamente) por fin, y justo a tiempo. El viento se alzó con un rugido, ¡y con el barría enormes mares verdes! Nuestra pequeña goleta bailaba cual corcho. Volaba alto en el aire y luego descendía buceando hacia las profundidades del mar como si nunca intentara subir otra vez, mientras nosotros nos aferrábamos a todo lo que podíamos. El viento amainó gradualmente. Cerca de la madrugada, ya teníamos una buena y constante brisa. De modo que nuestra vela mayor, la gavia y las velas triangulares se desplegaron y pronto navegábamos a buena velocidad. Esta brisa se mantuvo toda la ruta y un domingo en la mañana como a la una a.m., comenzamos a divisar a la isla de San Andrés.

San Andrés

San Andrés es plana, arenosa y está rodeada por un arrecife. Por la noche carece de luces para guiar las naves, pero los capitanes parecen ser capaces de *oler* las áreas de poca profundidad y las rocas.

Atravesamos el pasaje de los arrecifes a salvo. Pero justo como a 500 yardas del punto de anclar, encallamos. Todos nuestros esfuerzos por salir fueron en vano. Nos quedamos toda la noche atrapados. Por la mañana, el barco de la aduana llegó y nos llevó a tierra. Atravesamos el pasaje de los arrecifes a salvo y llegamos a la arenosa San Andrés, sintiéndonos agradecidos de estar sanos y salvos en tierra seca una vez más.

THE CARIBBEAN SEA ON THE WAY TO ST. ANDREWS ISLAND

Many readers of the advocate have complained that they receive very little news from the Mission of the Caribbean Sea, so I am attempting to give them some glimpse of this far distant Mission, the first impressions of a new missionary. My intention is to describe the journey from the coast to the islands for, here, indeed, is excitement right from the beginning of one's missionary career.

After a long voyage from Liverpool, on board the "R.M.S. Ortega," I reached Colon (on the Atlantic side of the Panama Canal) in safety, and found Fr. J. Rogan waiting for me there.

The schooner

He then took me to view the vessel that was to convey us the 200 miles from the coast to St. Andrews Island. Well, I do not claim to be a brave man, and although I have been through the horrors of the war, I must admit that I trembled in my shoes when I gazed at that small 50-ton schooner, and thought of the dreadful weather I had experienced in the Caribbean Sea. On the way out, I recall to mind a remark of one of the sailors on the "Ortega," when I asked him what sort of weather we might expect between Havana and Colon. "Oh!" he said, "you can expect any kind of weather in the Caribbean, from a water spout to a hurricane." A most consoling thought, when I had to traverse the Caribbean in a little tub that looked as though she would be a dangerous craft even to cross the Mersey. However it was no use reflecting in this way. I had to get to St. Andrews, and that was the largest and best boat that made that particular journey.

Away we go

Well, we embarked on the schooner at about 2 p.m. on a Thursday, and we got out to sail at about 4 p.m. We worked our way out of the Warf gradually –very gradually– and after a lot of tacking, we finally passed outside the breakwater.

When the sun went down, I went down also, to examine the quarters for the night. These consisted of a small room about 6 square ft. Fr. Rogan was uncomfortably settled for the night on a plank, but I, being an honored guest, was to occupy the skipper's bunk. This was a sort of niche on the wall, somewhat similar to those in the Catacombs in Rome. I endeavored to sleep, but for a long time the odor of onions (our cargo) gently but persistently pervaded the atmosphere and made sleep impossible. Finally, just as I was dozing off, cockroaches came forth in companies; yeah, in battalions and in divisions! There being no wrenches, I considered it wisest to retire before the enemy, and so finished the night on the deck!

But not very far!

Next morning we awoke to find that we were still in sight of Colon. A flat calm was in possession and the sails drooped down in a most dejected fashion, whilst the good ship was gently but firmly drifting back to its starting point.

During the day, we had alternate calms and squalls, and when night fell, we had added about 5 miles to our log. This next night was full of alarms, as the weather

was looking decidedly strange. There was practically no breeze and the air hung heavy, like some tangible but invisible presence. We were making just about sufficient headway to keep us on course. The skipper himself was at the wheel and the crew was all standing by the halyards.

THE STORM.

About midnight, the skipper began to yell out the familiar orders, "Stand by the halyards; slack away the mainsheet, etc." and then finally he decided to take in all sails. All was stowed snugly at last and only just in time. Up came the wind with a roar and along swept huge green seas! Our little schooner tossed about like a cork. Flew high up in the air, now diving down into the depths of the sea as though he never intended to rise again. Whilst we clung on to anything we could. Gradually the wind lessened and about dawn it had fallen to a good strong and steady breeze. So our mainsail, topsails and jib-sails spreading out we were soon going along at a good speed.

This breeze kept up all the way, and on Sunday morning, at about 1 a.m., we began to sight the island of St. Andrews.

St. ANDREWS.

St. Andrews is flat and sandy, surrounded by a reef. At night there are no lights to guide the vessels, but the skippers seem to be able to smell the shallows and the rocks.

We came in through the passage in the reef safely, but just as we were about 500 yards from the anchorage we went aground. All efforts to get off were unavailing and so we remained all night hard and fast. In the morning, the customs boat came along side and took us ashore, and so on an eventful journey was over and we landed on the sandy soil of St. Andrews feeling very thankful that we were safe and sound on dry land once more.



Islas caribeñas

Los lectores del *Advocate* recordarán con interés la descripción gráfica de “un sacerdote joven” en un viaje desde su tierra hacia las islas del mar Caribe. El primer día, si recuerdo correctamente, la goleta estaba inmóvil y no hizo sino dos de las doscientas millas que se suponía iba a recorrer. La única diversión, aparte del capitán tirándose al mar para darse un chapuzón, estaba en el aplaudir de la enorme vela y el ruido del gran gancho de hierro, siguiendo la vela a lo largo de la barra que aseguraba la base de la cubierta.

La impresión dejada en mí por el artículo era contraria a lo que el escritor deseaba. Era muy perdonable olvidar que se trataba de una goletita en muy mal estado y no de un yate privado, o que el escenario no eran los estrechos de Menai en un hermoso día de primavera, sino un traicionero mar abierto en el trópico. Los puntos menores que he descubierto desde entonces, hacen la diferencia. El batir de la vela, cuando leí, era música para mis oídos y no había nada que yo quisiera más en ese momento que estar a bordo del *Mary K.B.* “Debe ser el llamado de mar”, reflexioné, siempre por supuesto con el pensamiento de las misiones al final del viaje.

La realidad

De que hay algo como “un Dios de mar ” no hay duda, pero es algo muy diferente a lo que la mayoría de la gente piensa. Ésta es la fija y determinada opinión a la que he llegado desde que obtuve mi deseo de abordar el *Mary K.B.* Me tomó los primeros quince minutos de una jornada de tres días para decidirme.

Dejamos San Andrés un lunes por la tarde, rumbo a la vieja Providencia; un viaje de cuarenta millas en línea recta. Soplaban un fuerte viento y avanzamos bien a lo largo del arrecife que abarca casi toda la longitud de la isla. El capitán, sentado a horcajadas sobre la caja del timón, silbaba felizmente. Detrás de él, sentados en fila sobre la cubierta, estaban los pasajeros afianzados contra la parte baja y trasera de la baranda del barco. Con un juicio que ninguno de ellos parecía poder ejercitar, todos mantenían la calma.

Cuando llegamos cerca del arrecife, el mar estaba excepcionalmente “bravo”. El cocinero, aprovechando una maniobra de la nave casi perpendicular, se deslizó rápidamente hacia abajo, a la cubierta, para informarnos que el té estaba servido. Yo no tenía ni idea de que la palabra “té” podría resultar tan nauseabunda. “El castigo por las delincuencias cometidas en el pasado”. Decidí hacerle caso a su invitación. Dos vasijas rodaron de la parte alta de la cabina y distribuyeron su contenido entre nosotros.

04

El llamado del mar

(Publicación del Saint Joseph Advocate, 1925)

The call of the sea
(Publication from Saint Joseph's
Advocate 1925)

Un grupo de pasajeros, más abstemios que nosotros, nunca habían navegado por el océano azul. La noticia dada por el cocinero fue recibida con una frialdad no propia de los trópicos, y ocho pares de ojos se quedaron fijamente pegados a la espalda del Capitán.

El cocinero estaba totalmente desconcertado. Sin sentir pena por él, pero muy a pesar de su buen juicio, yo estaba a punto de brindarle ayuda cuando otra vez sucedió lo mismo, y esto lo encerró en su cocina. Desde su refugio, ignorándonos completamente, se dirigió al capitán: “Vamos a tener una mala noche esta noche, capitán”. Había una tática risita burlona y contenida entre los pasajeros. El cocinero había cobrado venganza.

“Sí, señor, corté la cabeza de un gallo esta tarde, señor; y él se irguió y cantó en mi mano”, añadió sin siquiera tomar aliento.

La respuesta al llamado

Un profundo y fuerte golpe casi detiene la nave. Un manto de rocío barrió la cubierta de la embarcación sin olvidar a los pasajeros. “¡Oh! –exclamó una dama morena–, moriré”. “No lo hagas, –le dijo su esposo tratando de aliviarla–. Ya pronto llegaremos”. Este caballero era el optimismo en persona, pero era poco convincente. Yo observaba la parte más alta del mástil formando fantásticas figuras alrededor de la luna. Otro bandazo hizo estragos entre los pasajeros, y ocho tristes figuras se voltearon lentamente y tomaron un repentino y muy absorbente interés en la espumosa estela del barco. Largos suspiros y gemidos eran testigos de las involuntarias respuestas al llamado del mar.

“Borrasca a la vista”, gritó nuestro cocinero. “Borrasca al frente”, le hizo eco el capitán. “Alto, allá adelante; al pie de sus velas. Mejor desciendan. Padre, fuertes lluvias se acercan”. El viento ululaba y se quejaba por entre las velas (su obencadura); el mástil crujió y dos o tres lloviznas anunciaron la aproximación de una tormenta. “Gracias capitán –dije–, pero si no le importa me sentaré aquí en cubierta y pasaré la tormenta así”. “Está bien, padre, yo entiendo. Tome mi impermeable”. No hay nada más insufrible en este lado del purgatorio que la “cabina” de uno de estos pequeños barcos; el calor y el hedor son terribles. Los gemidos de mis sufridos compañeros son prueba positiva de que de los dos males el menor sin duda era la lluvia. En la cabina, el llamado del mar estaba evidentemente volviéndose más y más exigente.

Los placeres de seguir el rumbo

A las once en punto de esa noche, el velador avisó al capitán. “Cayo a la vista, señor”. “Muy bien muchachos, háganla girar”. A las cinco en punto de la mañana siguiente: “San Andrés a la vista, señor”. “Media vuelta”, exclamó con voz de trueno el Capitán. La una en punto nos trajo de nuevo el cayo a la vista. “Cayo a la vista”, gritó el fiel observador. “Miren –dijo uno de los pasajeros–, si alguien dice ‘cayo a la vista’, otra vez, le tumbaré la cabeza”. “Cayo a la vista”, dijo el cocinero. La mejor parte del día siguiente la pasamos visitando San Andrés y el cayo, alternativamente, hasta que la cabeza de todos estaba en peligro. Por fin divisamos la

vieja Providencia y comenzamos a hacer visitas sucesivas a ésta y a un imaginario lugar en el océano, bastante similar a lo que habíamos hecho con San Andrés y el cayo. Luego descubrí que este modo de proceder se llama *tacking* y que se hace no sólo para fastidiar a los pasajeros. Afortunadamente este tipo de cosas no podía continuar por siempre, y por fin anclamos en el puerto de Providencia.

Así fueron muchos de nuestros viajes hacia y entre las islas; pero exactamente las deliciosas cosas que yo tan divertidamente me imaginaba que eran. Pero ellas tenían sus ventajas, como los sermones silenciosos que han ayudado a derrumbar las infranqueables barreras de los prejuicios y a meternos en el corazón de las personas.

THE CALL OF THE SEA

The Caribbean Islands

Readers of the advocate will recall with interest a graphic description by a "Young Priest" of a journey from the mainland to the islands in the Caribbean Sea. The first day, if I remember rightly, the schooner was becalmed and made but two of the two hundred miles to be covered. The only diversion, apart from the captain going over the side for a dip, was the flapping of the huge sail and the noise of the large iron hook, trailing after the sail along the bar that secured the bottom to the deck.

The impression left on me by the article was the reverse of what the writer intended. It was a very pardonable oversight to forget that it was a very wretched schooner and not a private yacht, or that the scene was not the Menai Straits on a beautiful summer's day, but a treacherous open sea in the tropics. It is the minor point I have since discovered, that makes the difference. The flapping of the sail, as I read, was music to my ears, and there was nothing I wanted so much at the moment as to be on board the Mary K.B. "Must be the call of the sea" I mused - always of course with the thought of the missions at the end of the Journey.

The Reality

That there is such thing as "The Cybele of the Sea" cannot be questioned, but that it is something vastly different from what most people conceive it to be, is the fixed and determined opinion I have arrived at since I got my wish and boarded the Mary K.B.

It took me the first fifteen minutes of a three-day journey to make up my mind about it.

We left St. Andrews on Monday evening bound for Old Providence - a journey of forty miles as the crow flies. There was a good stiff breeze blowing and we made fair way along the reef that stretches almost the entire length of the Island. The Captain, sitting astride the wheel box, whistled contentedly. Behind him, ranged in a row on the deck, sat the passengers propped up against the low back rail of the boat. With a judgment that none of them looked capable of exercising, they all held their peace. At the point of the reef, the sea was exceptionally rough, and the cook, taking

advantage of an almost perpendicular tilt of the vessel, slid hurriedly down the deck to inform us that tea was served. I had no idea that the word "tea" could be so nauseating. "Punishment for past delinquencies," I decided.

To give point to his invitation two tins rolled off the top of the cabin and distributed their contents between us. A more abstemious set of passengers never sailed the ocean blue. The news imparted by the cook was received with an icy coldness most unusual in the tropics, and eight pairs of eyes were glued fixedly on the captain's back.

The cook was plainly disconcerted. Out of sympathy with him, but very much against better judgment, I was on the point of accepting his kind ministrations, when another timely roll shot him back into his galley, from this safe refuge, completely ignoring us, he addressed his remarks to the Captain.

"Going to have a bad night tonight Captain." There was a general squirm among the passengers; the cook was having his revenge.

"Yes Sir, cut the head of a rooster this afternoon, sir, and he stood right up and crowed in my hand, he remarked, with a fine disregard for aspirates.

The call answered

A deep low thud almost brought the vessel to a standstill and a sheet of spray swept over the deck and did not spare the passengers. "Oh," moaned a dusky lady, "I shall die." "Don't," soothed her husband, "We'll soon be there." This gentleman was the very embodiment of optimism, but he was unconvincing. I was watching the top of the mast making fantastic figures round the moon. Another sudden lurch made havoc among the passengers, and eight sorry figures turned slowly round and took a sudden and very absorbing interest in the frothy wake of the vessel. Long drawn sighs and moans testified unwilling responses to the "Call of the sea."

"Squall ahead" yelled our tormentor the cook. "Squall ahead" echoed the Captain. "Ho, forward there; stand by your jibs. Better go below, Father, heavy rain coming." The wind was whistling and moaning in the rigging; the mast cracked and two or three spots of rain heralded the approach of the storm, "Thanks Captain," I said, "but if it is all the same to you I will stay on deck and weather it." "All right, Father, I understand. Take my oilskin." There can be nothing more insufferable on this side of Purgatory than the "cabin" of one of these small boats. The heat and stench are terrible, and the groans from my fellow-sufferers were proof positive that of two evils the lesser was undoubtedly the rain. In the cabin the call of the sea was evidently becoming more and more exacting.

The pleasures of tacking

At eleven o'clock that night the look-out hailed the Captain. "Cay ahead sir." "All right boys, send her round." At five o'clock the following morning - "St. Andrews ahead sir." "Right about," thundered the Captain. One o'clock brought us in sight of the Cay again. "Cay ahead," shouted the faithful look-out. "Look here," said one of the passengers, "If anybody says 'Cay ahead' again, I'll knock his head off." "Cay ahead," said the cook! For the best part of next day we visited St. Andrews and the

Cay alternately until everybody's head was in danger. At last we sighted Old Providence and began to make successive visits to it and to an imaginary spot on the ocean, much as we had done earlier with St. Andrews and the Cay. I discovered later that this mode of procedure was termed "Tacking" and that it was not done just to annoy the passengers. Fortunately this sort of thing can't go on forever and eventually we dropped anchor in Providence Harbor.

Such are our many journeys to and from between the Islands – not quite the delightful things I fondly imagined them to be. But they have their advantages as silent sermons that have helped considerably to break down what looked like impassible barriers of prejudice and have helped to endear us to the hearts of the people.



05

La isla de Providencia: su historia y su gente

(Bender Archbold.

Relato publicado en Providencia)

Por J. Cordell Robinson

Providence Island:

Its history and its people

(Bender Archbold Relates in

Providence)

By J. Cordell Robinson

“Durante mi niñez en la isla disfrutamos de una bella relación familiar. El transporte era a pie, a caballo o en canoa. Nosotros caminábamos cerca de tres millas todos los días desde el centro hasta Rocky Point (Punta Rocosa) y de regreso para asistir al colegio-iglesia. El transporte desde la isla de San Andrés, Panamá, Costa Rica y Nicaragua era por goletas; no había barcos de motor ni aviones. Trabajábamos arduamente en nuestras pequeñas fincas, sembrando la comida que comíamos. Nosotros salíamos a pescar para obtener nuestro pescado, etc. Veníamos de casas disciplinadas. Nos enseñaban a respetarnos unos a otros, especialmente a la gente mayor. Las carreras de caballos eran para fiestas especiales, al igual que las regatas. Los padres de muchos orientaban su mentalidad hacia la educación y enviaban a sus hijos e hijas al exterior para que obtuvieran una mejor educación”.

PROVIDENCE ISLAND: ITS HISTORY AND ITS PEOPLE

“During my early days on the island we enjoyed a beautiful family relationship. Transportation was by foot, horseback or canoe. We walked about three miles each day from Town to Rocky Point and back to attend Church School. Transportation from the Island to St. Andrews, Panama Costa Rica and Nicaragua was by sailboats - no motorboat, no airplanes. We worked hard on our little farms, planting the food that we ate. We went fishing for fish etc. We came from disciplined homes. We were taught respect for one another, especially for the older people. Horseracing was a special holiday event and also boat racing. The parents of many were education-minded and sent their sons and daughters abroad for higher education.”

Nací el 14 de enero de 1911; actualmente resido en San Andrés Isla. Viví muchos años en Bogotá, donde eduqué a mis dos hijos. Mi esposo, el doctor Joaquín Vargas Figueroa, fundó el Departamento de Sanidad de las Islas.

Yo viajaba con el capitán Hilton Robinson a bordo de la goleta *Jessy Nell* desde San Andrés hasta Cartagena. Iba dos veces al año. Hice esto durante cuatro años seguidos, desde los catorce hasta los dieciocho, ya que estudiaba en el Colegio Normal de Señoritas.

El capitán y los tripulantes eran todos adventistas; yo soy católica. Uno de los pasatiempos del viaje era tratar de convertirme; lo cual nunca lograron. Recuerdo mucho los himnos que cantaban entre ellos, uno que se titulaba “Jesús mi Salvador”.

¿Sabes? Yo siempre ocupé el primer puesto en la Normal de Señoritas de Cartagena y fui la primera profesora de las islas que enseñó el español en los años treinta. El viaje duraba cuatro a cinco días y tomaba Kola y comía pescado, pollo con dumplín (bollito hecho de harina y cocido) y frutas (naranjas), y también aguacate. Pasábamos las horas leyendo y escuchando cantos. Comenzaba a viajar en el mes de febrero y me hospedaba en el Hotel Vélez en Cartagena. En los meses de enero y febrero el mar era “bravo”. La señora Alba Taylor de Holguerson viajaba a Panamá en la *Persistence*. Yo fui con ella cuando tenía doce años.

Mi casa, ésta que ahora se encuentra en la Avenida 20 de Julio, tiene más de ciento cinco años y llegó acá desde Providencia en una goleta. Las paredes se amarraron y se formó como un paquete gigantesco, y la goleta la remolcó. Mi padre, William Taylor; mi madre, Manuela Josefa Taylor Taylor; mi hermana Alba, que es 12 años mayor que yo, y mi hermano Willie Taylor y su esposa Rosita vivieron en esta casa. Y en esta casa, mi padre conocido por todo San Andrés como Mister Taylor, abrió la primera papelería de las islas.

Una vez nos tocó, en uno de estos viajes a Cartagena, una tempestad terrible. Estábamos Noella Lynton, La Nena Rankin y Orna Robinson. Yo viajaba todo el tiempo acostada, pues me mareaba mucho. El mar, especialmente en el golfo de Morrosquillo, ya llegando a Cartagena, era muy bravo.

Los caballeros hablaban reunidos sólo entre ellos. Yo me metía en mi camarote, lo tendía y llevaba una colcha y me quedaba ahí. Mi hermano sí gozaba; se reía y cantaba.

Tuve una experiencia muy triste a bordo del *Mv Victoria*. Me tocó descubrir que uno de mis parientes, un joven de unos 17 años, había fallecido y nadie se había dado cuenta. Nunca olvidaré el grito de sorpresa y dolor de ese momento.

HR: Doña Guillermina, una sola pregunta... Todos la conocemos por el apodo de Miss Duffi; ¿quién y porqué le puso ese apodo?

El apodo lo recibí del doctor Herman Tietje, un médico que vivió treinta y dos años en Providencia y con quien trabajó mi mamá como partera. Él decía que le recordaba a Lady Mac Duff, una de las heroínas de *Macbeth*, de Shakespeare.

GUILLERMINA TAYLOR DE VARGAS

I was born on February 14th, 1911. At the present time I live on Saint Andrews Island. I lived for a lot of years in Bogotá where my children studied. My husband, Medical Dr. Joaquín Vargas Figueroa was the founder of the health department for the Islands. I used to travel with Captain Hilton Robinson on board the "Jessy Nell" sail vessel from Saint Andrews all the way to Cartagena. Did it twice a year. For four years in a row. Since I was 14 until I turned 18 because I studied at the "Normal de Señoritas" School.

The Captain and the crew were Adventist and I was Catholic and one of their amusements was trying to turn me into an Adventist believer, but it never happened. I very much recall the anthems that they used to sing among themselves. One was: "Jesus my Savior".

You know What?... I was always the best, the number one student in my class at the "Normal de Señoritas" School and I also happened to be the first teacher on the islands that taught Spanish around the thirties.

The trip used to last from four to five days and I drank Kola and ate fish or chicken with dumplings and fruits such as oranges and also avocados. We would spend hours reading and listening to the songs. I would begin traveling on the month of February and I always booked myself at the Velez Hotel in Cartagena. In the months of January and February the sea was very rough. Mrs. Alba Taylor Holguerson used to travel on the Persistence to Panama; I traveled with her when I was twelve years old. My house, this very same one which is nowadays located on the 20th of July Avenue is more than 105 years old, and it arrived from Providence on a Sailboat. The walls were tied up and a firm and huge pack was formed and so it was towed across the sea. My father Mr. William Taylor, my mother Manuella Josefa Taylor, my sister Alba, who is 12 years older than I am, and our brother Willie Taylor along with his wife Rosita, they have all lived in this house. And also in this house the first stationery shop on the islands was opened by my father known by everyone as Mr. Taylor.

Once we had a terrible storm on one of those trips to Cartagena. I was among other ladies: Noella Lynton, Nena Rankin and Orna Robinson. I was always in bed when I traveled because I would get seasick. The sea was especially rough at the point of the Morrosquillo Gulf, just before arriving in Cartagena. Gentlemen used to get together by themselves and they'd spend a nice time talking. Meanwhile, I would be in my cabin fixing it and I carried a blanket and liked to stay put. Unlike my brother, he had a lot of fun, laughing and singing.

I had a very sad experience on board the MV VICTORIA. I discovered that one of my relatives, a 17-year-old youngster had died and no one had noticed. I'll never forget the way I yelled and cried at that moment.

HR: Mrs. Guillermina, just one question...

Every one knows you by the name of "Miss Duff"; who and why were you given that name?

G: The name was given to me by Dr. Herman Tietje, a Medical Doctor that lived for 32 years in Providence and whom my mother worked with as a midwife. He used to say I reminded him of Lady Mac Duff, one of the heroines from Shakespeare's Macbeth.



07

El pescador
The Fisherman

Listel Stevenson Newball. Nací el 26 de noviembre de 1928. Mi esposa es la señora Ertilia Mitchell Stephenson. Tengo ocho hijos señora (añade sonriendo). Actualmente vivo en San Andrés en el sector de Rock Hole.

Era Marinero y pescador. Comencé a navegar como un “ayudante” a los 19 años, ganando sólo sesenta y cinco centavos al mes. Al principio el pago era más o menos \$1.25; al retirarme ya ganaba como ciento veinticinco dólares mensuales. La nave se llamaba *Mary XII*. Su capitán era Rogelio Livingston.

Nosotros la limpiábamos en tierra volteandola pa´ un lado y luego pa´ l otro. Los viajes duraban de cinco a diecinueve días. La carga generalmente era naranjas, cocos, copra y carbón. Llegábamos a puertos como Boca Chica, Puerto Limón en San José y, en Panamá, al muelle 3. También íbamos a un cayó llamado Isla Fuerte cerca a Cartagena.

Sí, recuerdo el huracán de 1962. Yo estaba a bordo del *Princess* en la Bahía del Cove. Duró desde las tres hasta las dos a.m. de la mañana siguiente.

Cantos: “No more to see” (Al morir alguien) “No more to be seen” (No ver más). Navegué durante 29 años. Toda cuerda tiene su cabo (su fin). *Every rope has an end.*

Primero salíamos de Providencia para pescar en un barco, un *smack*. Éste es un barco con una cisterna en él, como un pozo. Un pozo en un barco (repite), un hueco en el fondo y ahí manteníamos el pescado fresco para traerlo a San Andrés. Cuando la gente subía a bordo para comprar el pescado decían: “Quiero ese pargo rojo”; “quiero ese mero”. Pero nunca colocábamos Barracudas ahí. Era muy peligroso. Cada tres días, uno tenía que meterse en el tanque para sacar toda clase de peces, especialmente los muertos. Porque si no, dejan ciegos a los otros.

Traíamos toda clase de pescados frescos al mercado en San Andrés y se lo entregábamos a Bradley Peterson. Este señor siempre nos vendía el pescado y compraba nuestras provisiones para volver a salir al mar a pescar de nuevo. El nombre del barco era *Mary XII* y el capitán era Antonio Bryan de Providencia (mi hermano). El segundo hombre al mando era el capitán Lisandro Archbold (mi hermano también). Y estuvimos pescando como por siete años con este *smack* y luego lo cambiaron y lo transformaron en un barco de carga. El *smack* fue construido más o menos así (y trajo un periódico que muestra a *La Resolute*, era todo en madera).

El mismo barco siguió siendo un velero pero cambió de ser una goleta a ser para carga. Fue comprado en 1952 en Gran Caimán y lo cambiaron cuatro años después; así que fue como en 1956.

Yo en ese tiempo era un pescador fuerte y joven de unos veinte y tantos años. Solíamos coger bastante tortuga y vender su concha a Panamá. Luego, el precio cayó y la vendíamos a Inglaterra. Dejábamos el pescado y nos íbamos a Providencia y a unos cayos como Quitasueño, Roncador y Sorinas, y cayo Vela.

Tengo 76 años de edad y... ¿Esta marca en mi cara? Sí, fue un beso fuerte acompañado de algo más (se ríe).

Este velero era hecho de madera y huecos. Varios hombres bombeábamos el agua. Íbamos al colegio, pero todos los años nos cambiaban las profesoras. Ellas eran de Providencia. La profe Rosa de Alamilla era esposa del capitán Mico. En esos tiempos no había bachillerato ni nada. Yo vivía en Providencia en la Bahía Sur-Oeste. Para ir a Santa Isabel necesitábamos un barco o un caballo, o íbamos a pie. Ya no bebo; antes era un *whiskey man*, pero ya no. Eso era cuando era joven.

Limpiábamos los barcos ahí donde queda el puente entre Santa Catalina y Providencia. De pronto un rayo nos cayó y partió el mástil en dos. Afortunadamente nadie murió. Nuestro barco no fue hundido por los alemanes sino por sí solo. Había mal tiempo y teníamos sólo dos botes salvavidas, uno a cada lado. De repente el barco se hundió y nos dejó a todos a flote. Como siempre llevaba una navaja, tomé aire y me zambullí y corté un bote salvavidas y ahí nos montamos todos. Estábamos rodeados de tiburones y se nos acercaban y nos miraban a la cara así (y me mira fijamente). Había un Taylor con nosotros. Sí, era un Taylor familia de... un Taylor, y lo único que escuchamos fue ¡ah! Cuando lo miré, estaba muerto; así que le dije al Capitán: *Biebi ded yu nuo*. (Baby está muerto). El capitán era Antonio Bryan y debíamos tenerle por ocho o diez días. No teníamos ni alimentos ni nada para tomar, ni siquiera una gota de agua. Él murió como a las tres.

Pensábamos qué hacer: tantos en el bote y los tiburones alrededor. Luego, cuando este hombre comience a oler, nos van a atacar. Nos pusimos a rezar. Era de noche (la misma noche que habíamos dejado Providencia, la *Ziroma* había zarpado también). La noche estaba muy oscura y *Ziroma* tenía como cien pies de mástil y cuatrocientos cincuenta yardas de vela. No la podíamos ver. Nunca la vimos hasta cuando ya estaba prácticamente encima de nosotros. Yo oía el mar... y digo: capitán, yo oigo como si... vamos a acercarnos a un arrecife o algo así... Oigo... ¡huy!... (como un pequeño silbido). Y digo ¡*Ziroma* a babor! Nunca lo vi... ¡pero lo oí! Barco listo Dios lo puso ahí. Y el capitán nos preguntó: ¿Qué sucede? Y le respondimos: tenemos un cadáver. Era el capitán Connoly, el padre del doctor Connoly. Él dijo: Estamos a ochenta millas de Cartagena ... Así que no llegaremos antes del domingo. Sí, *tackling* es hacer zig-zag a través del océano.

THE FISHERMAN

Mr. Listel Stephenson Newball. St. Andrews Island, May 6th, 2003.

Born on November 26th, 1928.

Wife: Ertilia Mitchell.

LS: I have eight sons. At the present time, I live in St. Andrews Island at Rock Hole. I was a fisherman and a Sailor. I began to navigate as an X-tra man when I was 19 years old. Earning only 0.65 cents per month. Pay was more or less \$1.25 and at the time I retired I was earning around \$125.00 monthly.

Ship's name: Mary XII.

Captain: Rogelio Livingston.

We used to clean the ship on land, turning it from one side to the other. Trips were from five to 19 days long and the cargo was: Oranges, coconuts, copra and coal. We'd arrive at ports like: Boca Chica, Port Limón in San José. And in Panama we'd go to pier number three. We also used to go to a Cay close to Cartagena. Yes, I remember the 1962 hurricane. I was on board of the "Princess" at the Cove Bay. It lasted from three until two a.m. the next morning.

Songs: "No More See" or "No More To Be Seen" (When somebody died)

I navigated for 29 years..... and he adds.... "Every rope has an end".

More Details: First, we went out to Providence to fish on a boat; A SMACK. This is a boat with a cistern like a well. A well in the boat, (he repeats) a hole in the bottom; and we kept the fish fresh to bring it here to St. Andrews. When people came on board to buy they could see the fish, so they would say: "I want that Red Snapper." "I want this Grouper". But we never put Barrack in there because it's dangerous. You had to get in there every three days to take out all different kinds of fish, specially all the dead ones because if not it blind the rest them eye.

We would bring all the fresh fish here to the market in St. Andrews Island and hand it to Bradley Peterson. He always sold all the fish for us and we just came and sold and he would buy all the food for us and we would just go right back out and fish. The name of the boat was Merit XII and the Captain was Antonio Bryan from Providence. (My brother and the second Captain was Lisandro Archbold (My brother too) and we had about seven years fishing with the smack and afterwards they changed it to be a cargo boat.

The Smack was built more or less in this way. I have a piece of paper here. I will show it to you. (Absolute silence for some minutes). Mr. Listel goes inside his house and returns with a newspaper. He shows me the "Resolute", all made out of wood. Mr. Listel continues...The same boat kept being a sailboat but it was changed from being a ketch to a cargo. The boat was bought in 1952 in Grand Cayman. 4 years later, it changed so it was in 1956. I was a strong fisherman in my 20's. We used to get a lot of turtles with the shell and send the shells to Panama. Then, the price of shells went down and when the price fell down, we used to sell it to England. We left the fish and went to Providence and some cays like: Quitasueño, Roncador and Sorinas, Bow bell, Siel Cay.

Im 76 years old now and yes this mark was a strong kiss going along with something else. (He laughs).

This boat was made with wood and holes and several men we would pump out the water. We went to school but it was... every year they changed the teacher. They were from Providence. The teacher was Rosa, Captain Mico's wife. In those times we never had 'bachiller' (High School) or nothing. I used to live in Providence in South West Bay and had to go to Santa Isabel. We needed to take a boat, a horse or go by foot. I drink no more. I used to be a "whiskey man" but no more, only when I was young. We would clean the boat right where the 'puente' (Bridge) is to go to Sta. Catalina. We was there and it was raining and a lightning stroke us and cut the mast right into pieces yet God was with us! It never hurt a man.

The Germans never sank that boat. It sank by itself. We had a very rough weather and we were sailing and had two lifeboats, one on each side. Suddenly, it sank and it went right down; it left every one of us on top of the wata (water) on the sea. I always carried a shield and a knife and I had enough air to go down and cut and release away the one that saved us all. There were sharks all around us and they would come and look pan (at) you right in the face like so... (He looks at me in a strong way) and there was a Taylor on the boat. Yes he was a Taylor family to... Taylor and all we heard the boy say was Ahhh! And I looked pan (at) him and he was dead. So I told the Captain. We used to call him Baby. And the Captain was Antonio Bryan he said: "we have to keep him." It was like 8 or 10 days and we had no food or nothing to drink not even a drop of wata (water). He died around 3 o'clock.

We were seriously considering what to do. So many of us in the boat and the sharks all around and afta (after) this man starts smelling, the sharks are going to attack us. So, we all began to pray. Later, that night (The same night we left from Providence the "Ziroma" had left Providence too) it was very dark. The "Ziroma" had like a 100 ft. of mast and the sail was about 450 yds. And we couldn't see it. We neva (never) saw it and the boat was right on top of us. I heard the sea (Listel makes some kind of noise)...when it was coming down. I heard and I said: "Captain I hear like..."(makes a weird noise) We must come cross a reef or something. I hear... Weeeeeeeeeeeee... (makes a small whistle sound) And I said "Ziroma!" "Ahoy!" I never saw it! But I heard it! Ready boat means to tack! God put it there. And we held on to the boat and then Captain asked, "What's wrong?" We said, "One of the man is dead!" And the captain was Captain Connoly. Dr. Connoly's Papa said we were 80 miles out of Cartagena so...we woun't (wouldn't) get there until Sunday. Tacking! Yes zig-zagging through the ocean.

El señor Davis nació el nueve de septiembre de 1917 en la Isla de San Andrés. Su padre era el señor Samuel Davis, fue dueño de cuatro barcos que la familia llamaba “cocoteros”. Su hermano, el capitán Selso Davis construyó el velero *Eugenia*, bautizado así en honor de su hermana Chi Chi (Eugenia Davis de Robinson).

Nosotros llevamos el barco a Blue Fields (Nicaragua), Panamá, Cartagena y Limón. Llevábamos frutas (de Managua y Costa Rica): mangos y peras, y así por el estilo. Después que fuimos a Panamá y nos quedamos allí, vendimos el barco y compramos barcos más grandes. Pero esos no eran veleros.

También llevábamos los cocos para transportarlos desde la orilla hasta el otro lado de la isla. En ese tiempo no había calles, así que usábamos los barcos, recogíamos los cocos y los almacenábamos.

Yo solía trabajar en barcos, pero no eran veleros; eran motonaves. Yo era el ingeniero de máquinas.

Las rutas eran San Andrés, Panamá, San José, Providencia y Managua. Rodrigo Davis era nuestro Mate (contramaestre, segundo capitán a bordo). Con el paso del tiempo compraron barcos más grandes; motonaves.

En cuanto a goletas, recuerdo la *Wave Crest*, construida aquí mismo en San Andrés, más o menos en 1932. Yo tenía como quince años. Tenía un mástil y diez pies de profundidad o menos (poco profunda), veinte pies de ancho y cincuenta pies de largo.

Recuerdo también una goleta de dos mástiles, una *bald head* llamada *Lizzy D. Peabody*. No tenía *top mast*.

El capitán Elkaina Archbold era el dueño de la *Ruby*.

Lisandro Archbold era el capitán de la goleta *Persistence* cuando ésta se hundió. Ella había zarpado de Cartagena y venía para acá.

Comentarios sobre los capitanes.

A Lynton Thyme le decían Guerrero; a Alex Rankin lo llamaban Bouy; ese era su apodo; a Franco Robinson le decían capitán Hog (cerdo); el padre del capitán Bryan Nelson era Lisandro Archbold; Bush Kiddison, fallecido, era el capitán de la *Ziroma*. Después el capitán Alex Rankin la compró aquí en San Andrés. El capitán de la *Asunción* era Antonio Newball. Connoly Elsworth era el padre del doctor, así en Providencia, era el dueño de la *Cassy*; él mismo la creó y la navegó. *Cassy* era para mí casi como mi Mamá. Lenny y yo éramos como hermanos. Ahí mismo enfrente de la Bomba Kelly.

Yo traje mi casa desde Providencia en la goleta *Wave Crest*. La embarcación era alta. Desarmamos la casa y tuvimos viento calmo. La casa era pequeña. Nos tomó dos días llegar aquí. Y la

halamos desde el hoyo Soplador hasta Hell Gate. Qué nombrecito ¿no? (sonríe). Mi hermano Roberto Davis construyó la *Wave Crest*. En ella transportábamos huevos a Panamá. Era una embarcación pequeña de un solo mástil. Eso debe haber sido en 1932. También transportábamos muchos melones. Yo fui donde míster Víctor Ray Howard para pedir ayuda. Trabajé muy duramente en mi juventud, ¿sabes?, a veces hasta llegaba a casa y no podía dormir.

Mr. Davis, ¿el nombre Mico Alamilla le dice algo?

Sí, él era el capitán de la embarcación llamada *Envoy*, y Celestino Alamilla era su hijo. Él era el capitán de la *Alton*, la *Peabody* y la *Carmaña*. La *Peabody* la construyeron en Tampa; se llamaba *Lizzy D. Peabody*. Era más grande que *Persistence* y tenía dos motores de setenta y cinco caballos cada uno.

¿Podría mencionar otros capitanes?

¡Seguro! Un montón y muchos barcos más. Archbold Elkaina, Wing Chi Chow, fallecido, Archbold Jonathan era hermano de Lisandro Archbold. Lisandro era el capitán de la *Persistence* cuando ésta se hundió. Venía de Cartagena. Ah sí, ya te lo había dicho.

Marshall Archbold era un buen navegante. Archbold Morvin era capitán del *Marianetta* en Panamá y Cuango. Archbold Orvil era capitán de la nave *Arcabra*.

A Archbold Sheridan se le conocía como un berraco. Le decían el capitán Sherry. Se dice que haló bastante vela. Mi hermano aprendió bastante de él. Archbold Ulric también fue capitán de la *Arcabra*.

Bryan Antonio Senior fue capitán de la *Venut* y de otra embarcación, la *Asunción*. Era hijo de Bryan Ethalson.

Amos Duffis llevaba huevos a Panamá en la *Wave Crest*. Hawkins Cleveland era el dueño de *La Isleña*, un bote chiquito construido por Julius Robinson en Providencia. Nosotros le decimos *JIGA BUOT* (*jigger boat*). Hawkins Eliseo capitaneó la *Cisne* y la *Peabody*. Robinson Vicente era el capitán cuando la *Ziroma* llegó; la compró del capitán Bush y luego se la vendió a Alex Rankin.

Marcia, deberías hablar con Antonio Newball. Muchas veces él viene conmigo y se sienta en la tienda *Manchy*.

Deseo agradecerle señor Davis, por permitirme entrevistarle en tan difícil día. Le ofrezco mis más sinceras condolencias por el fallecimiento de su hija. Estoy al tanto de los hechos y su funeral fue apenas el domingo pasado. Por este motivo le dejaré descansar. Y como usted es una enciclopedia en este campo y sabe tanto nos volveremos a encontrar y charlaremos de nuevo sobre este interesante tema.

MR. HORVIS DAVIS BERNARD

Mr. Davis was born on September 09th, 1917 in St. Andrews Island. His father's name was Samuel Davis and had four boats. In the family we used to call them "Coconut boats" His Brother Captain Selso Davis built a sail Vessel, the "EUGENIA", named after his sister "Chi Chi". (Eugenia Davis Robinson)

We carried that boat to Blue Fields, Nicaragua, Panama, Cartagena and Limón. We carried fruits from Managua and Costa Rica, mangoes, pears, and so forth. After that, we went to Panama and stayed there and sold that boat and bought "Biggar buots" (bigger boats), but those were not sailboats. We took the coconuts to carry them from a shore around the land. At that time we had no roads we use them boats. We picked up the coconuts and stored them. "I used to work on boats but they were not sail boats, they were engine boats and I was a machine man" (engineer).

Routes: St. Andrews, Panama, Costa Rica, Providence and Managua. Rodrigo Davis was the mit (mate). Later they bought larger boats, motored vessels. The sail ship "Wave Crest" was built right here in St. Andrews Island more or less in 1932 because I was around 15 years old. It was a one-mast sailboat, 10 ft. deep or less (pretty shallow), 20 ft. wide and 50 ft. long. I remember a two mast schooner bald head named "Lissy D. Peabody". It didn't have a topmast. Archbold Elkaine was the owner of the "Ruby". Lisandro Archbold was the captain of the "Persistence" went SHE went down. She left Cartagena and was coming here.

MH: Mr. Davis, I have a list of captains with me. Please give me some information about the ones you recall.

HD: Cap. Lynton Thyme: People used to say he was a: "Guerrero" (Warrior)

Alex Rankin: "Bouy" was his Nickname (boy).

Franco Robinson: Captain "Hog".

Hegelman Dawkins.

Bryan Nelson: His father was Lisandro Archbold.

Bush Kiddison: Deceased. He was the Captain of the "Ziroma" sailboat and "afta (after) they put engine in her and the name was a...I forgot Marci, Can't rememba (remember). Later, Rankin bought it here in St. Andrews.

Captain of the "Asuncion": Antonio Newball.

Connoly Elsworth: Father of Dr. Asin Providence. He was the owner of the "Cassy". He built it himself, built it and sailed it. Mrs. Casilda Abrahams, "Cassy" was like a mom to me. Me and Lenny were like brothers, lived right in front a (of) "Kelly" pump. I brought my house from Providence on the "Wave Crest". The boat was high. We put the house down. We had a calm wind. The house was small. It took us two days to get here. And we would tow it from the blowing hole up to Hell Gate. Hell of a name! (He smiles). My brother Roberto Davis built the "Wave Crest". She carried eggs to Panama. It was a one-mast sailboat. It must have been around 1932. We also carried a lot of melons. I went by Mr. Ray Howard to see if he could help me. "I worked very hard in my younger days." You know? Sometimes, I got home and I was so tired I couldn't sleep.

MH: Mr. Davis, does the name "Mico Alamilla" tell you something?

HD: Yes, he was Captain of the "Envoy" and Celestino Alamilla was his son. And was the Captain of the "Alton", the "Peabody" and the "Carmaña." The "Peabody"

was built in Tampa, "LIZZY PEABODY". She was larger than "Persistence", had two engines of 75 HP each.

MH: Can you name some more Captains?

HD: Sure! "A bunch a (of) them and their boats too."

Archbold Elkaina: uhm...no.

Wing Chi Chow: Deceased.

Archbold Jonathan: He was Lisandro Archbold's brother. Lisandro was the Captain of the "Persistence" when it sank. She had left Cartagena and was coming here.

Marshall Archbold: Good Navigator.

Morvin Archbold: Captain of the "Marianetta" boat in Panama and Cuango.

Orvil Archbold: The "Alcabra".

Archbold Sheridan: He was a called a "BERRACO!". "Captain Sherry" He carried a lot of sail, a real "berraco" ("Tough") captain. My brother learned from him.

Archbold Ulric: Captain of "Arcabra".

Bryan Antonio Sr.: Venut Land ship ASUNCION.

Bryan Ethalson: Antonio's father.

Bush Kiddison: The "Ziroma" was built in Grand Cayman. It was a sailboat. Later she was turned into a machine ship. Named...?

Duffis Amos: The "Wave Crest". It would carry eggs to Panama.

Hawkins Cleveland: Owner of "La Isleña". That was a "Jigga buot". (Jigger Boat) She was built in Providence by Julius Robinson.

Hawkins Eliseo: Captain to the "Cisne" and the "PBody."

Robinson Vicente: He was Captain when the "Ziroma" came out here. He bought it from Captain Bush and later sold it to James Rankin.

"Marcia, you should also talk to Antonio Newball. Sometimes he sits with me by Manchy's store."

MH: I want to give a very special thanks to you Mr. Davis for allowing me to **Interview** you specially since... I sincerely regret and offer my deepest sympathy on the loss of your daughter. I'm aware of the fact that her funeral was just last Sunday. Therefore, I shall let you rest. And as you know so much we shall meet again and talk some more about this interesting subject.

Si mal no recuerdo, la primera vez que viajé en goleta fue cuando estudiaba en Cartagena, más o menos en 1954. Ése era nuestro único transporte: las goletas y los botes de motor (vapor). Nosotros íbamos y regresábamos a San Andrés; allí había que esperar hasta que descargaran el barco. Los de Cartagena eran barcos de carga y traían para Providencia también. Después veníamos a Providencia. Eran más o menos unos dos días desde Cartagena hasta San Andrés, y un día más hasta Providencia.

En uno de los viajes de Cartagena a San Andrés, era época de guerra, un submarino casi nos hundió. También hemos pasado mal tiempo por la brisa. En una ocasión nos tocó botar toda la carga que traíamos desde Cartagena para San Andrés con el fin de evitar que el barco se hundiera. A veces la brisa brillaba por su ausencia y oíamos un quiiii... quiiii únicamente. Era el sonido de la vela y sus poleas... pescábamos y nos bañábamos en alta mar. Ni siquiera pasaban otros barcos; así era hasta que volviera la brisa.

Después pasaron los años y mi papá, Mister Victor Ray Howard, adquirió el *Victoria*, más o menos en el año 1958. Era un barco para pasajeros y también carga; podía transportar como treinta pasajeros. Las rutas eran Providencia, San Andrés, Colón y Cartagena, y de nuevo a San Andrés. El *Victoria* fue comprado en Gran Caimán y se llamaba Símboco. Papá lo cambió a *Victoria*, que era el nombre de mi mamá.

El barco medía aproximadamente 120 pies de largo por 20 pies de ancho, y como unos 10 pies de profundidad.

Una vez, rumbo a Colón, teníamos una dama que deseaba ir al baño y no quería pararse. De modo que nos tocó traerle la bacinilla y sentarla en la cama para que de ese modo hiciera lo que tenía que hacer.

En otra ocasión el capitán James Howard, papá de Yola y medio dueño del barco, me dijo: “Si usted va a viajar, entonces tiene que aprender a trabajar aquí”. Me dio el timón y que aprendiera... Veníamos de Colón y me dio mareo. Él estaba parado en toda la puerta de la cabina; le pedí permiso... “Me voy a vomitar”... “Vomítese si quiere”. Y lo vomité de la cabeza a los pies.

De ahí en adelante no me quiso negar nada. No era sino complaciente en todo conmigo. En mi niñez, mi mamá tenía una estufa de leña grande y usábamos un bote llamado *Mercante* para traer la leña para toda una semana. Íbamos con Rubén, ese hombre remaba él solo. El *Mercante* tenía como de veinticinco pies de largo. En ese mismo barco íbamos a Paint o a White Water y recogíamos como treinta nasas todos los días a las cinco a.m.,

menos los sábados y los domingos. Entre las ocho y las nueve a.m. ya estábamos de regreso. En ese entonces éramos el único lugar donde se conseguía pescado fresco. La gente venía desde la montaña San Felipe y Santa Isabel a comprar el pescado. Pocos venían en veleritos y canoas.

En ese mismo bote, cuando ya estaba yo mayorcito, como de veintiocho años, con unos cuatro o cinco amigos salíamos en noches de hermosa luna a pasear con dos guitarristas y les llevábamos serenatas a las novias de otros sectores. Empezábamos en San Felipe y hasta Agua Dulce. Claro que sí, ¡también nos tomábamos uno o dos traguitos! Eso lo hacíamos cada quince o veinte días.

Otras veces nos anclábamos en la bahía y allá nos poníamos a tocar guitarra y a tomar un poquito. Como el bote era grande, tenía buena estabilidad y espacio.

Recuerdo algunas de las canciones: "On the Hill Top", "I met You" "With a Rose in Your Hair".

Y con estos bellos recuerdos nos quedamos aquí en la tranquila vida de la Vieja Providencia.

Gracias, Álvaro.

MR. ALVARO HOWARD

Born on March 29th, 1933.

Mr. Alvaro says: If I'm not mistaken, the very first time I ever traveled on a sailboat, I was studying in Cartagena around 1954. It was the only means of transportation we had; the sail vessels and our motored-vessels. We would go and come back from St. Andrews and there we'd have to wait until the ship was unloaded. The ones in Cartagena were cargo boats and would bring cargo to Providence also. It would usually take us about three days to complete the trip.

"On one of the trips from Cartagena to St. Andrews, we were at war and a submarine almost sank us". Another experience was having bad weather on account of the breeze. Once, we had to throw away all our cargo in order to keep the ship afloat. Sometimes we had no breeze whatsoever and all one could hear would be a squeaky uuuuuuuuu...It was just the sound of the poles and the sail. We'd fish and swim in the open sea, there wasn't any other boats around. And so it would continue until the breeze arrived again.

Years went by and my Dad Mr. Victor Ray Howard acquired the "Victoria" more or less around the year 1958. It was a motored-vessel one could use for cargo and or passengers, almost 30. The routes were: Providence, St. Andrews, Panama, Cartagena and then back to St. Andrews again. The "Victoria" was purchased in Grand Cayman and its former name was "Simboco" My dad baptized it "Victoria", which was my mother's name. It was 120 ft. long, 20 ft. wide and 10 ft. deep.

Once on the way to Colón, there was a lady that wanted go to "the ladies" so to speak; she "had to go" and did not want to stand up so we had to bring her the small chamber pot and help her to sit on the bed and in that way she did what she had to. On another occasion, Captain James Howard, Yola's father and half-owner of the

boat said to me: "If you are going to travel here, you'll learn to work here". So he put me to steer so I would learn. We were coming back from Colón and I got seasick and he was standing right in front of the cabin's door so I asked permission. "I'm going to vomit" and he shouted at me and said, "Vomit if you want to". Well, I did all over his entire body, from head to toe. From that moment on, he didn't deny anything to me ever again quite on the contrary, he was pretty nice.

In my childhood: Us, my mother, had a huge wooden stove and we had a boat called "MERCANTE" to bring the wood for a whole week. Along with Ruben, a guy who could paddle all by himself (the Mercante was 25 ft. long), we would head on to "Paint" or "White water" and pick up around 30 fish traps; we did this every day at 5 a.m. except Saturdays and Sundays. Between 8 and 9 a.m., we would already be back and in those days we were the only place where people could buy fresh fish. People would come down from the hill and St. Isabel to buy it. A few would arrive in their tiny canoes and sail boats.

When I was more or less 28 years old, in that very same ship, 4 or 5 good friends and myself would like to pick beautiful moon light evenings and go around the island singing and playing the guitar to the nicest ladies who were our girlfriends. We would begin in San Felipe and continue all the way to Sweet Water. Of Course! Once in a while we'd have a couple of drinks; we used to do this every 15 to 20 days. Some other times we'd just throw the anchor right at the Bay and would sing and play the guitar and just have some nice good fun all together because the boat was so large, it was very stable and we had a lot of free space. I remember some of the songs: like "With a Rose in her hair" and "On the Hill Top" and "I Met You". And with these good memories we remained on this peaceful island enjoying a quiet life.

Thank you Alvaro.

Nació: octubre 21 de 1937

Esposa: Ángela Howard Wilson

Hijos: Lois, José Antonio y Ligorio Archbold Howard

Hijas: Marlin Aracely y Nancy Cervena

Hermanos: Noel Feliciano y Wellesly

Hermanas: Eloísa, Rosalinda, Eunice y Karen

Embarcaciones: La *Caroline* en ruta hacia Panamá, San Andrés, Costa Rica y Honduras.

También la *Mary Mar Zamano*, con 500 toneladas de capacidad.

También la motonave *Victoria* construida en Gran Caimán y con capacidad para 113 toneladas.

Más que nada transportábamos fruta: mangos, cocos y cítricos. La mayoría de los veleros llevaban ese tipo de carga y la usábamos para hacer el trueque.

Yo era un muchacho joven cuando la mayoría de estas goletas existían y navegaban en nuestro mar. Mi familia, particularmente mis abuelos, eran dueños de algunas. Algunos fueron capitanes de las mismas, como mi tío-abuelo el capitán Elkaina Archbold. Sus hermanos Jonathan, Malvido y Hubert eran socios de los barcos. Otros barcos adicionales que te puedo mencionar son motovelero *Sherman* con una capacidad (si mal no recuerdo...) para noventa toneladas; la goleta *Ruby* de sesenta toneladas y la *Tres Amigos* con capacidad para treinta toneladas. Estas naves fueron compradas en Gran Caimán; todo esto según me cuenta mi padre. Hoy día ya no existe el trueque, ni tampoco tenemos más goletas cruzando nuestros mares.

Algunos capitanes llevaron las semillas de los cítricos nuestros al interior del continente y la gente comenzó a cultivarlos allá; por ende, ya no nos necesitaban. Los cocos eran vendidos por cantidad y no por tamaño. Eventualmente perdimos nuestra preciosa palmera de coco africano, porque fue gradualmente cambiada por otra que hoy conocemos como palmera de San Blas. La palmera africana era mucho más rica en aceite y tenía mas carne adentro. Ahora nuestros cocos no son así. Eran vendidos por tamaños y no por calidad. Nuestros cítricos se dañaron por las sequías.

Hay una anécdota que nunca olvidaré. Fue en la *Betty B*. Su dueño era Sonny Tovar... Hacía muchos años que yo no pasaba navidad con mi familia y acababa de llegar de los Estados Unidos, así que decidí viajar a Providencia. Era 23 de diciembre, tenía el presentimiento de que no debía viajar. Así que cambié de idea y no me embarqué. Bueno, pues resulta que se hundió a diez millas de Providencia. Ahí perdí dos sobrinos y un primo con dos de sus hijos. Nadie sabe exactamente cuántos fallecieron. Sin embargo, pienso que había como setenta y cinco almas a bordo.

10

Capitán Antonio Rodrigo Archbold Howard

Captain Antonio Rodrigo Archbold Howard

Uno de los primeros capitanes de la *Betty B* fue Alston Newball; lo siguió el capitán Fenton Hooker. Cuando se hundió, el capitán Oreste Howard estaba al mando.

Actualmente tengo un pequeño bote de mi propiedad y me gusta pescar. Especialmente en aguas profundas.

¿Sueños?

Sí tengo. Uno de ellos es vivir en un barco, pero a mi esposa no le suena la idea. A ella le gusta estar en tierra firme (sonríe).

CAPTAIN ANTONIO RODRIGO ARCHBOLD HOWARD

Born: October 21st, 1937

Wife: Angela Howard Wilson

Sons: Lois, Jose Antonio and Ligorio Luis Archbold Howard.

Daughters: Marlin Aracelly and Nancy Cervena.

Brothers: Noel Feliciano and Wellesly.

Sisters: Eloisa, Rosalinda, Eunice and Karen.

Ships: Caroline, Mary Mar, Zamano, these were 500-ton ships.

Routes: Panama, St. Andrews, Costa Rica and Honduras.

Motorvessel VICTORIA: Built in Grand Cayman. Its capacity was 113 tons.

Cargo: Mostly fruits, mangoes, coconuts and citrus.

Most of the sailboats carried those types of cargo and we used them for trade.

Persistence: I was a young boy when the majority of these sail vessels were in existence and traveling in our seas. My family, particularly my grandparents, owned some I and used to navigate them. Captain Elkaina Archbold was my grandfather. His brothers, Jonathan, Malvido and Hubert were partners and owners of the ships, plus some additional ones like the motored vessel Sherman with a 90-ton capacity if I'm not mistaken. The "Ruby" was for 60 tons and the "Tres Amigos" was for 30 tons. Those ships were bought in Gran Cayman. According to my father, no more trading goes on nowadays and no more sail vessels are crossing our seas either. (Referring to the ones we used to have in the Islands)

Some Captains took the citrus seeds to the Colombian continent so people began farming and didn't need us anymore. The coconuts were sold by quantity and not by size and we eventually lost our precious African coconut palm tree because it was gradually changed for the one we know now as San Blas palm tree. The African Palm tree was richer in oil and had more meat inside. Now our coconuts don't have as much oil as before. They were sold by size and not by quality. Our citrus were spoiled on account of the drought.

Anecdote: There is one I'll never forget. On the "Betty B", owned by Sonny Tovar. I had many years without spending Christmas with my family and had just arrived from the United States, so I decided to travel to Providence it was the 23rd of December and I got the feeling that this boat was not going to make it. So, I changed my mind

and did not go on board. Well, that boat sank just 10 miles out of Providence and I lost 2 nephews, and one cousin and her 2 children. Nobody knows exactly how many people died. Guessing I would say approximately 75 souls were on board.

One of the first Captains for the “Betty B” was Alston Newball, followed by Captain Fenton Hooker. When it sank, Captain. Oreste Howard was in command of the ship. Currently, I have a little boat of my own and I like to fish. Especially I enjoy deep-sea fishing.

MH: Any daydreams?

AA: Yes, one is to live in a boat but my wife doesn't like the idea. She likes to be on firm land. Says Captain Antonio Smiling.



Señores Elsa de Robinson y Mario Robinson Kenble Corpus

Mrs. Elsa Hironymus de Robinson and Mr. Mario Robinson Kenble Corpus

¿De dónde eres?

Yo nací en Novi-Sad, Yugoslavia. Una linda ciudad del río Danubio. Mi esposo nació aquí mismo en San Luis, cerca de la Iglesia Bautista. Su padre, el señor Walter Robinson, era de Providencia.

¿Cómo se conocieron ustedes dos?

Bueno, mi familia y yo estábamos desplazados por la Segunda Guerra Mundial; así que terminamos en Suiza. Aunque habíamos considerado volver, nos aconsejaron no hacerlo porque todo había cambiado demasiado. Entonces mi padre decidió emigrar a otro país: Australia. En ese tiempo había pocos barcos con ese rumbo. Tuvimos que esperar dos años y medio, y Venezuela en cambio sí solicitaba inmigrantes. Mi padre aplicó y en menos de un mes nos hallábamos en Le Havre, Francia, abordando un trasatlántico hacia La Guaira, Caracas.

Ir a la iglesia era sumamente importante. Fue ahí donde conocí a mi esposo en una de sus visitas a Caracas. Él era profesor en el Instituto Colombo-Venezolano de Medellín. “Fue amor a primera vista”. Al principio tuve problemas para obtener mi visa para ir a estudiar a Medellín, pero después me la dieron y después de tres años de noviazgo nos casamos. ¡Acabamos de celebrar nuestras bodas de oro!

Tuvimos cuatro hijos: Magda, nacida aquí en San Andrés; Rose-Marie, en Barranquilla; Glenda, en Cali, y Mario Ludwig, en Bucaramanga.

Poco después de nuestra boda nos pidieron que viniéramos a la Isla con el fin de introducir el idioma español en el colegio Modelo Adventista hace 50 años. Aquí mismo en Sprite Bight.

También para esos días, La vieja planta eléctrica que le proporcionaba luz a la isla desde las seis hasta las nueve p.m. se había dañado. Tenían una planta nueva, pero las instrucciones estaban en alemán; de modo que fue para mí un placer contribuir con la traducción del manual para facilitar su instalación.

Llegamos en enero de 1953 en la motonave *Cisne*. ¡Uff! ¡Qué viajecito!, –exclamó Elsa–. Me dio mucho mareo; nos sentíamos como una cáscara de nuez a la deriva sobre el mar. Durante los tres cortos años que estuvimos aquí, hicimos varios viajes al continente, a Panamá y a Providencia. Viajamos en la motonave *Arcabra*, y también en una embarcación de la Armada Nacional, y el mejor... en la hermosa goleta *Persistence*.

De todos esos viajes hay dos que se destacan y quedan en nuestra memoria. El primero y mejor fue el de la *Persistence* en 1954. Fue un sueño, a pesar de que yo estaba tan asustada y me había preparado para lo peor. Fue el mejor viaje de mi vida: esas velas estaban totalmente desplegadas y la goleta se desplazaba

sobre el agua casi como si volara levemente sobre el mar. Me hacía sentir como cuando yo esquiba y apenas si sentía la nieve bajo mis pies.

El capitán me cedió su camarote y la tripulación pescó un pez llamado king, que es muy delicioso. Ese fue nuestro menú: arroz con coco, pescado, Johnny cake. Era la primera vez en mi vida que podía comer y disfrutar y, por si fuera poco, a bordo de un barco ¡retener lo ingerido! ¿Qué más podría desear?

Fue una pena que arribáramos tan pronto. Nuestro viaje había comenzado al atardecer del día viernes y terminado el domingo al medio día. Fue un viaje muy favorable; tuvimos muy buena brisa y muy buen tiempo. La *Persistence* era de color blanco o gris claro y su cubierta era muy bonita. Yo podía escuchar el cambio de las velas de un lado a otro cuando sucedía. Fue toda una bella experiencia. “Si pudiéramos, la repetiríamos. Estábamos fascinados!” –agregó el señor Robinson–.

El viaje en el *Alcabra*, a pesar de que los camarotes eran un tanto más cómodos, fue el peor. Había demasiados pasajeros, la máquina se había descompuesto y había también mal tiempo. Por si fuera poco, la gente se puso a llorar y todo el mundo creía que íbamos a perecer y los tiburones afuera estaban esperándonos.

La *Persistence* era el orgullo del capitán Alex Rankin. Él y su esposa Nena eran como padres para nosotros, hicieron todo lo posible por hacer mejor nuestra estadía en la isla y muchas otras familias también que queremos mucho. Como la señora Jane Robinson, la tía Wall y su familia, y la señora Guendoline Downs.

MRS. ELSA HIRONYMUS DE ROBINSON AND MR. MARIO ROBINSON KENBLE CORPUS

MH: Mrs. Elsa, where are you from?

E: I was born in Novi-Sad, Yugoslavia, a nice city of the Danube River. My husband was born right here on the Island in San Luis by the Baptist Church. His father Mr. Walter Robinson was from Providence.

MH: How did you two meet?

E: Well, my family and I were displaced by World War II; so we fled and finally we went to Switzerland and although we'd considered going back people told us not to because things had changed too much so my father decided to emigrate to another country, Australia. But at that time, there were very few ships heading that way. We had to wait for two and a half years and Venezuela wanted immigrants; so Dad applied and in less than a month we were in Le Harvre boarding a trans-Atlantic from France to La Guaira, Caracas.

Church going was always our primary concern and that is where I met my husband the first time, during one of his visits to Caracas. Mario was a Professor of the “Colombo-Venezolano” Institute in Medellín. “It was love at first sight”. I had some difficulties getting my visa to study in Medellín but later it was granted to me and I was able to travel. After three school years of courtship, we got married. We just celebrated our 50th anniversary! Later, we had four children: Magda, born in St. Andrews Island, Rose-Marie from Barranquilla, Glenda from Cali and Mario Ludwig was born in

Bucaramanga. Shortly after our wedding we were asked to come to this Island to introduce the Spanish Language in the "Modelo" Adventist school system 50 years ago. Right here on Sprite Bight. Also in those days the "Old Electric Plant" that provided light from 6 to 9: p.m., had broken down and a new plant arrived but it couldn't be installed because all the instructions were in German. It was my privilege to contribute by translating it. We arrived in January 1953 on the motor vessel "Cisne". Oh Boy! What a trip!, says Mrs. Elsa. I got very seasick. It was like being in a nutshell tossed in the sea. During the three short years we were here; we made several trips to the Continent, to Panama and Providence. We traveled on the motor vessel "Alcabra", "Cisne", on a big ship of the National Colombian Army and on the beautiful sail vessel called the "Persistence"

From all the trips we took, there are two that remain as outstanding in our minds. The first and best one was the one from the "Persistence" in 1954. It was a dream even though I was so scared and expected the worst. It was the best trip of my life. "Those sails were fully blown and the ship just glided over the water. It made me feel like when I used to go skiing and could barely feel the snow under my feet. The captain offered me his bunk and the crew got a hold of a huge Kingfish. Our menu was a nice slice of that fish plus coconut rice and Johnny cake the best I've ever had plus. It was the first time I could really enjoy having a meal on board of a ship. And on top of that, I was able to keep it in my tummy. Too bad we arrived so soon. Our journey began on a Friday evening and we got here at lunchtime on Sunday. It was such a favorable trip because we had very good weather and a strong and steady breeze. The "Persistence" was white or light gray and had a nice deck. Its beautiful sails were also white. I could hear when the vessel would be zig-zagging, says Mrs. Elsa. It was an extremely nice experience "If we could ever repeat it; we'd love to do it again!" added Mr. Robinson. The trip on the "Alcabra", even though the accommodations were better, was our worst. The ship was overcrowded and the engine broke down. We had a rough weather and the people were crying and screaming thinking we were all going to die. Sharks were all over the place. The "Persistence" was Captain Alex Rankin's pride. Captain bouy and Nena were like our parents and did all they could to make our stay on the Island comfortable. We live grateful to them and to others who contributed to our well being. Mrs. Jane Robinson, Auntie Wall & family Mrs. Guendoline Downs & family and a long list of people we love dearly.

Nací aquí en esta bella isla el 24 de septiembre de 1927. A la edad de diecisiete ya era capitán de mi propio velero; se llamaba *Tiempos Difíciles* (dice sonriendo). Desde 1944 hasta hoy siempre he trabajado en el mar como capitán y pescador. Enseñé a todos esos muchachos jóvenes que se ven por ahí.

El velero era de un solo mástil y pertenecía al señor Delancy Forbes, también oriundo de aquí. Él tenía tres veleros y todos llevaban bastantes cocos.

¿Las rutas?

Bueno, al comenzar íbamos al cayo South West; luego nos alejamos más, hasta Roncador y Serranilla, pero con la vela grande. Eran tres veleros: *Wave Crest*, *Albatraz*, y *Cannary & Henry*.

Definiciones: Schooner es la media vela con dos mástiles y no tiene mástil superior.

Jigga es la vela trasera. Es más pequeña; también tiene dos mástiles.

Ketch. La llamamos Sloop; son tres velas, un *Jib* y un solo mástil.

Sloop (repite el Señor Dudley)... tiene una vela mayor y un solo *jib*.

Tres velas: Schooner, la vela va en toda la mitad del velero y hay un solo mástil.

Segunda vela: va en medio del velero tipo Schooner y la primera vela.

El mástil principal equivale a un tercio del velero.

Joe Bernard construyó a *Canary* aquí mismo en San Andrés; sí, en Hell Gate, donde se han construido la mayoría de las goletas. Hoy en día es la Avenida Providencia.

Uncle Pally construyó el *Albatraz Henry* fue construida por Samuel May, quien era también el capitán de la *Urious* cuando se hundió.

Los Alemanes hicieron esto y mucha gente murió. Nosotros vimos todo desde la Iglesia grande de La Loma... El humo saliendo del barco y éste hundiéndose y todo. Triste, muy triste. La *Canary* tenía como 35 pies de eslora, de 12 a 15 pies de ancho y 6 pies de profundidad. ¡Ah! me olvidaba decirte que el famoso Uncle Pally construyó muchas goletas, como la *Persistence*, *Endurance*, *Deliverance*. Creo que hasta una llamada *Resistant*. Mmmm... no estoy seguro.

Huracanes... Experimenté uno fuerte aquí por Bahía Roca. Hace 15 años. Me rompí el tobillo pero nada más.

Veo que tiene visita señor Dudley...

Ah sí. Mira, te presento a mi amigo el señor Vargas Manuel Thyme. Mucho gusto. ¿Es también hombre de mar?

Yo hoy día uso mi canoa, remo, un mástil, una vela.

Bueno (añade el señor Vargas), pero es que también fui una vez marinero del *Persistence*. Nací el 11 de enero 1933 y más o menos en el 45 llevábamos cocos y naranjas y ayudábamos a las damas, timoneábamos, cargábamos y descargábamos la nave. Después... solíamos llevar copra, muchas tortugas, carne salada, colitas de cerdo y bacalao. Esos fueron días de arduo trabajo.

Un chico murió a bordo. Era hijo de Vida Taylor; se mareó y murió. Lo enterraron bastante descompuesto. Tenía como 30 años de edad; venía de Cartagena. Su padre estaba con él.

En esa época no había muchas mujeres a bordo. Existía el respeto.

Sí, –dice su amigo y añade–: cuando queríamos visitar a una dama, íbamos a su casa y sus padres se sentaban con nosotros y nos vigilaban.

¡Ah! Y eso no es nada... Si queríamos casarnos... Su padre preguntaba: ¿Dónde está la casa? ¿Y la canoa?

Si no había, olvídate. No se podía uno casar hasta tener la casita y la canoa.

Ambos ríen al recordar esos días.

El señor Dudley dice: también las familias eran grandes... Nosotros somos como 10. Éramos como 18 y quedan 13. Vargas dice: nosotros como 17, entre hermanos y hermanas.

Cuando fui marinero del *Persistence*, el capitán Fenton Hooker de Providencia estaba al mando. También trabajé con el capitán John Bull, de Providencia. Teníamos una semilla rica en aceite. Se parece al aceite de Castor. En esa época todo era fresco. (Refiriéndose a los alimentos).

MR. DUDLEY JAMES BERNARD

St. Andrews Island July 19th, 2003.

D: I was born in this Island on the 24th of September 1927.

D: At the age of 17, I was already Captain of my own boat. It was called "Hard times" (and having said this, he smiles)

D: Year 1954. Since then "till now" I still work in the sea as Captain – fisherman. I "teach" all them young bouys. Meaning: I have taught all those young boys. The boat was a one-mast sail vessel and it belonged to Delancy Forbes who was also from St. Andrews. He had 3 boats and they all carried plenty of coconuts.

MH: The Routes?

D: Well, we used to go to South West Cay at the beginning. Later, we went out a bit further like Roncador and Serranilla but with the Big Old Sail. Three of them: Wave Crest, Albatraz, Canary and Henry.

MH: Mr. Dudley, please give me some descriptions of the boats you know.

D: Okay, "Schooner". It is the half sail with the big 2 masts and no top.

Jgga: "The behind" sail is smaller: 2 masts also.

MH: What about the Ketch?

*D: We called it a **Sloop**. It is a three-piece sail, one jib, one mast only.*

Sloop (He repeats. 1 sail main and the Jib only.)

3 Sails: Schooner sail middle of boat with one mast.

2nd sail: It is in the middle of the Schooner and the 1st sail.

D: The 1st. Mast is one third of the boat. Joe Bernard built the Cannary. He made it here in St. Andrews. Yes, right here on Hell Gate where most of the goletas have been built. Nowadays, that is the "Avenida Providencia". Uncle "Pally" built the "Albatraz" and "Henry" was built by Samuel May, who was also Captain of the "Urious" when it sank. The Germans did it and plenty of people died.

D: We saw it all while being right here at the big church. We saw the smoke and saw the boat come down and everything. Sad, very sad. (He refers to the big Loma Church).

D: The Canary was more or less 35 ft. long, 12 to 15 ft. wide and 6 ft. deep.

D: Oh! I forgot to tell you also that Famous Uncle Pally built many sail vessels such as the "Persistence", "Endurance" and "Deliverance".

MH: Was there one more called Resistant?

Mmm... I can't really remember right now.

MH: Do you recall any hurricanes?

D: I experienced a bad one right out here on the Rock Harbour 15 years ago. I broke my ankle but nothing else happened.

MH: I see you have a visitor, Mr. Dudley.

D: Oh! Yes, this is my friend Mr. Vargas Manuel Thyme. He is also a man from the seas; 1 canoe, 1 paddle, 1 mast and one main sail.

V: "Well", says Mr. Vargas, "but I also was once a sailor on board of the Persistence. I was born on January 11th, 1933 and around 1945, we used to carry coconuts and oranges and we would help the Ladies and Steer the boat steering wheel; plus we loaded and discharge (unloaded) the boat. Later on, we carried Copra, lots of turtles, meat, Pigtail and Cod Fish. Those were hard times.

D: A boy died on the boat. He belonged to Vida Taylor. He was seasick and died. They buried him almost completely spoiled. He was around his 30's, coming from Cartagena to St. Andrews. His fada' (father) was on board too.

D: In those times we didn't have many women here on the boats.

Respect existed. "Yes", says his friend. Then they add: "And when we wanted to visit a lady, we'd go to her house and her parents would sit with us and would be watching.

V: Ye Man, (Oh Boy!) And if one wanted to marry her, her father would ask:

D: Where is the House? and Where is the Canoe?

V: If you didn't have it, FORGET about getting married 'till you did.

(They were both laughing at this point with all those good memories)

Mr. Dudley says: "Also families were larger. In total counting myself we are 10 brothers and 8 sisters. We were 18. Now 13 are alive." Vargas adds: "My father had 17 sons (children) girls and boys.

V: When I was a sailor on the "Persistence", Captain Fenton Hooker from Providence was in charge. Also I worked with Captain John Bull from Providence too. We also had a special seed to trade for oil called Oil Nut Seed. It's like Castor Oil. Yes, sir (sigh) in those days everything was fresh. (Referring mostly to the food)

Señor Francisco "Pacho" Garnica Taylor

Nacido en San Andrés Isla, yo viajé en la *Persistence* cuando era un niño y fui a Cartagena como pasajero y volví en la misma goleta. El clima a veces era bueno; otras, pues, malo por supuesto. ¡La comida! Comí pescado, carne de res, arroz y yuca, plátano y frutas. Teníamos buena agua y buen servicio de la tripulación. El viaje generalmente duraba como cinco días de San Andrés a Cartagena.

No era una embarcación con máquina, era un velero. Así que de noche nos acostábamos como a las ocho p.m. y nos levantábamos a las siete para desayunar. El desayuno era café con leche (pan dulce en leche de coco).

Durante el día caminábamos en la cubierta y mirábamos hacia el mar. Siempre era más placentero cuando había buena brisa porque todo era más fresco por existir mayor velocidad.

No, Marcia, lo siento... pero no recuerdo algo especial sucedido por esos viajes. Si recuerdo un capitán Newball, pero no recuerdo su primer nombre. Su apodo era Chung.

Creo que Marcos Newball es su hijo.

Debo haber viajado muy pocas veces en la *Persistence*. Las otras ya fueron motonaves como la *Silvia*, y el *Sea-Lane* de Panamá. Fui a La Guaira, Aruba y algunas veces Haití. Trajimos carga de la Zona Libre. Pero ya eso se pasa de la época que tú solicitas porque fue en 1974.

En la motonave *Silvia* los baños eran un hueco hecho sobre una plancha de madera, y todo se iba al mar. Cuando los hombres se reunían en cubierta, se acostumbraba charlar, rezar, echar chistes y, a veces, cantar.

MR. FRANCISCO GARNICA TAYLOR

St. Andrews Island. July 12th, 2003.

F: I was born on this island. I traveled on the "Persistence" when I was a little boy and went to Cartagena as a passenger and returned on the same sail vessel. The weather was sometimes good and others... well, bad of course. Food! Food was good. I ate fish, beef, rice, yucca, plantains and fruits. We had good water and good service from the crew. The trip would usually last around five days from St. Andrews to Cartagena.

F: Fact. It was no engine boat; so at night we'd go to bed around 8 p.m. and we'd wake up at seven for breakfast. It was coffee milk and bread. During the day we'd walk on the deck and look stare at the ocean. It was better when we had good breeze because we had more speed and therefore it was cooler.

F: No, Marcia, I'm sorry but I don't recall something unusual happening on those trips.

I do remember a Captain Newball, but not his first name. His nickname was Chung. I believe Marcos Newball is his son. I must have traveled only twice on the "Persistence". The other vessels were: Motor vessel "Silvia", and I also traveled on some more motor vessels like the Sea-Lane to Panama, La Guaira, Aruba and sometimes Haiti. We had cargo from the free Zone. But then that's too far away from your research because that was in 1974.

F: About the Silvia, I went on it to Cartagena. The rest rooms were just a hole made on wood and from there to the ocean.

F: We, the men gathered on deck to pray, say jokes and sometimes to sing.



14

Mi inesperada experiencia en un velero El espíritu de Persistence

My unexpected experience
on a sailing vessel
The Spirit of Persistence

Una brillante y soleada tarde en el puerto de Cartagena, Colombia, estaba con mi pequeño hijo y otros dos pasajeros y aborde un velero; ese era el único medio de transporte existente hacia las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Después de vivir en el continente, volví a la Vieja Providencia, mi isla hogar en el Caribe.

Mientras el barco desplegaba sus velas y el capitán gritaba sus órdenes a los marineros, yo, de pie sobre la cubierta, contemplaba el hermoso ocaso. Un caballero se me acercó, se presentó y me contó que él también regresaba a Providencia después de haber vivido y trabajado en Panamá. Le conté que me mareaba mucho cuando viajaba por barco. Me prometió que nos cuidaría durante el viaje. Una oferta muy apreciada cuando se viajaba en velero en esa época.

El señor X nos acompañó a nuestros camarotes y regresó a cubierta. Nunca imaginé que ésta sería la primera y última vez que vería a este hombre.

No estaba preparada para la aventura que ocurriría durante los cuatro días del viaje a la isla. Durante el resto de la noche el señor X no cumplió su promesa; nunca volvió a ver cómo estábamos. Al transcurrir la noche, yo me enfermaba más y más, y el Sr. X no aparecía. En la oscuridad de la noche, yo veía sombras de personas caminando dentro y fuera; escuchaba voces a través de la cabina del capitán. También pude notar que alguien yacía en su cama.

A la mañana siguiente aún había alguien descansando sobre la cama del capitán. Y él estaba al pie de su puerta. Comencé a sospechar que algo pasaba y que alguien se había enfermado seriamente. Mis compañeros de viaje y yo decidimos preguntárselo al capitán; y él confirmó nuestras sospechas. Nos dijo que el señor X había fallecido durante la noche. Había sido hallado sin vida sobre la cubierta.

El capitán estaba desmoralizado. Decía: “Creo que voy a renunciar a seguir navegando”. Según parece, era su primera experiencia con la muerte en alta mar. Era costumbre que si alguien moría a bordo de un velero, el cuerpo se envolviera en una tela de vela, el capitán leería de la Biblia el Salmo 23 como un mensaje de despedida y los marineros colocarían el cuerpo en *la pasarela de desembarco* y lo entregaban al mar. Pero este capitán, el señor B, decidió que no le daría una despedida marina a este hombre. Después de cuatro días en el mar, en una cabina donde el calor podía alcanzar los 80 grados, la luz de bienvenida proveniente del faro de la Vieja Providencia resultaba ser un gran alivio.

A medida que nos acercábamos a la isla, el capitán usó su

linterna y en clave Morse notificó a las autoridades que alguien había muerto durante el viaje. El bote velero había sido anclado al puerto de la Vieja Providencia. El cuerpo del señor X fue removido. A los pasajeros se les había autorizado descender. Dimos gracias al capitán B y a su tripulación, y partimos.

El recuerdo de este viaje permanecerá por siempre en mi mente. Sobre todo por el hecho de que en nuestras islas, los cuentos fantasmales son nuestro pasatiempo favorito.

¡Buen Viaje!

MY UNEXPECTED EXPERIENCE ON A SAILING VESSEL

THE SPIRIT OF PERSISTENCE

By Patsy Archbold.

It was a bright and sunny afternoon in the sea port of Cartagena Colombia when along with my baby boy and two other passengers, I boarded a sailing vessel. At the time, it was the only way of transportation to the island of St. Andrews, Providence and Santa Catalina. After living on the Continent, I was returning to my island home of Providence in the Caribbean. As the vessel set sail, and the Captain shouted his orders to the sailors, I stood on the deck, contemplating the beautiful sunset. A gentleman approached me and introduced himself. He also was returning to Providence after working and living in Panama. I told him that I became very seasick when I traveled by boat. He promised that he would take care of my son and me during the trip. An offer very much appreciated when traveling on sailing boats in those days. Mr. X accompanied us to our sleeping quarters, and then returned to the deck. I never dreamed that this would be the first and last time that I would see this man. I was not prepared for the adventure that would occur during the four days voyage to the island. During the rest of the evening Mr. X never returned to check on us as he had promised. As the night wore on, I became more seasick, but still Mr. X never came to our aid, as promised. In the dark of the night, I could see shadows of people walking, in and out of the cabin and heard talking across the way to the Captain's quarters. I noticed also that someone was lying on the Captain's bed. The next morning I noticed that someone was still resting in the Captain's bed. When I saw the Captain standing by the door, I became suspicious that something was not right. I decided that someone had probably gotten very seasick. My traveling companions and myself decided to ask the Captain if someone got very sick during the night. He confirmed our suspicious and told us that Mr. X had died during the night. That he was found dead on the deck. The Captain was devastated. He said, "I think that I'm going to quit going to sea." This was his first experience with death at sea. It was customary if someone died on board a sailing vessel, the body would be wrapped in sail cloth, the Captain would read from the Bible a send off message like the Psalm 23 and the sailors would put the body on the gang plank and deliver it to

the sea. But this Captain, Mr. B was determined that he would not give this man a watery grave. After four days at sea, in a cabin where heat could easily rise to 80° the welcome beam of the lighthouse of Providence was a great relief. As we came closer to the island, the captain used his flashlight and signal Morse code to notify the authority that someone had died during the trip. The vessel anchored safely in the town harbor of Providence. Mr. X's body was removed, and the passengers were allowed to go a shore. We gave thanks to Captain B and his crew and bid good bye. The memory of this trip will forever remain in my mind, more so because in our islands, ghost stories are a favorite pastime.



Nació: octubre 23 de 1924.

Padres: Palmerston Eduardo Coulson y señora Clementina Duffis.

Esposo: Mister Pittman Bryan, oriundo de Providencia.

Hijo: Palmerston Eduardo Bryan.

Yo solía acompañar a mi papá, el capitán Palmerston Coulson, en las goletas.

Me gustaba mucho y adoraba su compañía. Nuestra comida era obtenida en diferentes viajes donde se compraba la res, el cerdo, etc. También en alta mar, cuando había buen tiempo, los hombres se ponían a pescar. Yo ayudaba a limpiar el pescado y lo comíamos frito o guisado, y así por el estilo. Las otras carnes se salaban. A veces se preparaba comida antes de zarpar.

Mi padre y los demás hombres cantaban himnos. En uno de los viajes, una señora dio a luz a bordo. Si mal no recuerdo, el capitán Eustacio Suárez estaba al mando de la embarcación. El bebé fue un saludable varoncito.

MRS. ELEANOR COULSON

Born: October 27th, 1924.

Parents: Mr. Palmerston Eduardo Coulson and Mrs. Clementina Duffis.

Husband: Mr. Pittman Bryan from Providence.

Son: Palmerston Eduardo Bryan.

I used to travel always with my dad Captain Palmerston Coulson known also as "Uncle Pally". The sail vessels were very nice and I enjoyed his company very, very much. Our food was obtained in different trips where we'd buy beef, pork and so on. Men would be fishing at open sea. I would help cleaning the fish and frying it. Sometimes we liked to cook stew fish and some other similar dishes. The other kind of meat we'd salt and prepare before going out to the sea. My dad and the other men used to sing anthems. In one of those trips a lady gave birth to a baby. He was a healthy little boy. I think Captain Eustacio Suarez was the lucky one in command when that happened.

15

Señora Eleanor Coulson

Mrs. Eleanor Coulson

16

Señor Nicasio Howard

Mr. Nicasio Howard

Nací en Providencia el 9 de marzo de 1914. Mis padres fueron John González Howard y la señora Meduina Hawkins. Yo tenía como 18 años de edad y era Capitán de *La Isleña* por allá en 1932. Luego, en la *Envoy*, *Mary V.* Finalmente fui marinero en la *Bird*.

Nuestra ruta era de Providencia hacia Cartagena, San Andrés, Panamá y Bocas del Toro. Generalmente íbamos a Cartagena a llevar cocos. Yo era un marinero en aquellos días. Una vez, nuestro bote *Envoy* se hundió por mal tiempo en la ruta de Providencia a Cartagena. Nos salvamos todos en dos botes salvavidas; éramos como siete. Recuerdo al capitán Víctor Newball, León Wilson, el segundo al comando, y cuatro marineros más. El hundimiento sucedió cerca a Cartagena.

¡Ah!, me olvidaba. En otra ocasión, con el capitán Oswaldo Connoly a bordo de la *Halcon* nos tuvimos que salvar cuatro o cinco en un salvavidas.

¿Nuestro trabajo? La mayor parte del tiempo ayudábamos con el timón o teníamos que descargar y cargar las goletas.

Mr. Nicasio Howard

Santa Catalina, May 15th, 2003.

I was born the 9th of March 1914 in Providence; my parents were John Gonzales Howard and Mrs. Meduina Hawkins. I was around 28 years old and was already working on the "Isleña" around the year 1932. Later, I also worked as a sailor on the "Envoy", "Mary V" and the "Bird". We used to go from Providence to Cartagena, St. Andrews, Panama and 'Bocas del Toro', but mostly we went always to Cartagena to carry coconuts. While working as a sailor in those days our ship "Envoy" sank because of bad weather. We were on the Providence-Cartagena route and were closer to Cartagena when it happened. None of us died. We used two lifeboats and from the seven of us, right now I remember Captain Víctor Newball, 2nd in command, Captain León Wilson, and four other sailors. Oh! I forgot to mention that on another occasion I was also out in the open sea with Captain Oswaldo Connoly and the "Halcón" sank and we had to save ourselves; four or five of us on a little lifeboat.

Our Job? It was very hard, most of the time we helped with the steering of the ship and also we had to load and unload the cargo.

17

Señor Enrique Howard

Mr. Enrique Howard

Nuestras islas siempre han tenido vínculos comerciales y familiares con las costas de Nicaragua, Honduras, Panamá y Costa Rica. Esto ya es una tradición. Antes de establecerse el comercio con el continente colombiano, dependíamos de las costas de los países anteriormente mencionados y también de Estados Unidos. Cambiábamos mercancías por cocos y algodón, el cual se cultivaba aquí.

Los primeros isleños que fueron al continente a estudiar el bachillerato, y a la vez a aprender el español (porque aquí la primaria se enseñaba en inglés), fueron Simón Wellington y Perla Howard de Armas; Terencio Howard, Julio Gallardo de Armas, Dewy May y Frank May.

El bachillerato lo estudiaron en la Universidad de Cartagena. Simón Howard de Armas y Julio Gallardo se dedicaron al comercio, después llegaron los Robinson y demás familias a establecerse.

Los isleños por naturaleza son los mejores náuticos de Colombia. Entraron a la Armada y fueron los fundadores de la Escuela Naval de Cartagena. Francisco Robinson, fue comandante de la base naval del Atlántico y del Pacífico. Participaron en el conflicto con el Perú. También se encontraban Walworth Hooker y Victoriano Howard.

Eran de admirar los grandes lobos de mar que fueron los de esa época. Se navegaba en goletas a pura vela. Cuando el viento no era favorable, el viaje duraba algunas veces hasta más de quince días desde las islas rumbo a Cartagena. Allá llegaban cargadas con cocos, aguacates y hasta 150.000 naranjas que se vendían en los departamentos de la costa y se intercambiaban por papas. En los años cincuenta, cien naranjas costaban cuatro pesos, o sea a cuatro centavos la unidad; en ese tiempo se cotizaba a dos pesos un dólar.

Los hermanos Alejandro y James Rankin tenían una flotilla. Julio Gallardo tenía *El Cisne*. Entre los capitanes de esas goletas y motonaves se encontraban Roosevelt, Francisco, Sagasta y Hilton Robinson; Nicholas Newball (Jambul), Willie Howard Blandford, Alston Newball y Ashar Robinson.

Actualmente resido en San Andrés; a través del tiempo recopilé toda esta información que hoy en día te cuento.

MR. ENRIQUE HOWARD

Due to family links or for commercial reasons our islands have always been connected with the Nicaraguan, Panamanian and Costa Rican coasts. This is an established tradition. Before beginning commerce with the Colombian continent, we depended solely on those coasts plus the U.S.A. The first students that went to the continent in order to study their high school and learn how to speak Spanish (because here elementary school was taught in English), were: Simon Wellington, Perla Howard de Armas, Terencio Howard, Julio Gallardo de Armas, Dewy and Frank May. They studied at the University of Cartagena. Simon Howard de Armas and Julio Gallardo dedicated themselves to the commerce. Later, the Robinsons and some other families arrived to settle down here. Islanders are by nature excellent seamen and therefore the best in Colombia. They joined the Armed Forces and became the founders of Cartagena's Navy School. Francisco Robinson was the commander of both the Atlantic as well as the Pacific Navy Bases (they participated in the Peruvian conflict). Walworth Hooker and Victoriano Howard were among those who did. In those times, those men were sea wolves causing admiration since then until nowadays. They'd navigate only sail vessels, and when the wind was unfavorable, the trip would last even more than fifteen days from these islands all the way to Cartagena. There they would arrive loaded with coconuts, avocados and up to 150.000 oranges that would be sold in the Municipalities close to the Colombian shore and they'd be exchanged for potatoes. In the 1950's a hundred oranges would cost four pesos, which meant four cents more per unit. In those days, two Colombian pesos used to be equivalent to a dollar. The Rankin brothers Alejandro and James owned a small fleet; and Julio Gallardo owned the Cisne. Among sail vessels and motored sail vessels were: Captain Roosevelt, Francisco, Sagasta and Hilton Robinson; Nicolas Newball (Jambul), Willie Howard Blandford, Alston Newball and Ashar Robinson. At the present moment, I live in St. Andrews Island and through time I've compiled all this information that I'm handing to you today.

Nació: noviembre 29 de 1925 en la isla de San Andrés.

Padres: señor Julio Gallardo de Armas, también de San Andrés Isla, y señora Elisa Flórez, de Mompós, Bolívar.

Hermanos: Adalberto, Carlos, Laureano, Velasco, Glenes, Nora, Cecilia y Julio César.

Esposa: Blancaluz Barrios.

Hermanas fallecidas: Silvia y María.

Hijos: Pedro, Virginia, Julio Antonio, Juan Carlos, Octavio, Silvia Elisa, Luis Fernando (Bimbo). Este último falleció.

En mi infancia el único medio de transporte que teníamos en la isla eran las goletas, naves silenciosas y majestuosas cuando la brisa les hinchaba las velas. Me acuerdo de goletas como la *Jessy Nell*, *Klandike*, *Bird* y *Acme*. En estas yo viajé a Cartagena, Colón y Providencia cuando era un niño, desde luego siempre acompañado de mis padres. En un viaje de Cartagena a San Andrés, en el *Klondike*, después de once días arribamos al puerto de Colón, por supuesto nos recibieron con alegría y regocijo pues nos daban como desaparecidos. Las autoridades portuarias y la colonia isleña de la época nos atendió muy bien. Supongo que el trayecto Colón-San Andrés fue normal, pues no tengo ningún recuerdo de éste.

Hubo una época de mi infancia en que ingresaron a nuestro medio de transporte motoveleros como la *Peabody*, de los Martínez & May, y la *Carmania*, de la familia Lung. En mi época de estudiante, contábamos con las siguientes goletas: *Resolute*, *Mary V.*, *Halcón*, *Envoy*, *Ziroma*, *Goldfield* y *Rembro*, y otras que se me pasan los nombres, cuyos capitanes y armadores eran de Providencia.

De San Andrés había dos goletas: la *Persistence* y la *Deliverance*, que fueron totalmente construidas en San Andrés por mister Palmerston Coulson y mister Joe Bernard. Había además una serie de técnicos isleños que hicieron obras de ingeniería naval, colosal para su época.

Con la goleta *Silvia*, propiedad de la familia, teníamos además de Cartagena, la ruta Providencia-San Andrés, Puerto Limón-Blue Fields-Brakman Bluff, en las cuales llevábamos patillas, mangos, naranjas, aguacates, que se producían en abundancia en nuestras islas. Hacíamos trueque por madera de pino y tortugas, las cuales eran un manjar exquisito en la cocina isleña.

En nuestros viajes de estudiante, siempre me embarcaban en la *Persistence*. Como era época de colegio y universidad, eran varios los estudiantes que lo hacíamos junto con mis hermanos. Me acuerdo del padre Eusebio Howard, el doctor Álvaro Archbold, Félix y Marcos Palacio, Totó y Brochurst Livingston y los Vélez;

todos éramos como una sola familia. Hago recuerdo que para esa época, la década de los treinta y los cuarenta, éramos como 2.500 habitantes en San Andrés y 1.500 en Providencia.

En estos viajes había un sitio de dormir que yo apetecía mucho: el *galley*. Éste era el *quarter* (camarote) del cocinero, donde me iba muy bien por que era ventilado y la cocina estaba cerca.

Los capitanes eran verdaderos lobos marinos, siendo la mayoría oriundos de Providencia. De San Andrés me acuerdo de los capitanes Dudley May, Stephens, Joshua Pomare y Suárez y Palacio.

De Providencia tengo buenos recuerdos de los capitanes Celestino Alamilla, Eliseo Hawkins, Baldwin Britton, Alejandro Rankin, James Rankin, los hermanos Robinson: Roosevelt, Franco y Sagasta, Fenton Hooker, James Howard, Alston Newball, Asha Robinson, Connoly, Archbold, “Chong” Newball y Alford May entre otros. Habrá nombres que se me escapan, pero lo cierto es que eran todos unos capitanes.

Había tres veleros hermosísimos del tipo “Schooner”; era una fantasía verlos entrar y salir del puerto a toda vela con vientos de 12 nudos. Sus nombres eran *Goldfield*, *Ziroma* y *Rembro*. Sus capitanes y armadores se sentían orgullosos de estas naves. Fui aprendiz de navegante, por tal motivo hice varias travesías entre San Andrés y Providencia a puertos colombianos y centroamericanos. Esta vida era brava. Mi mayor susto lo tuve una vez viajando en la *Silvia* de San Andrés a Cartagena al mando del capitán Wendell Phillips: tipo dos de la madrugada, oigo al contra maestre Jonathan Dawkins llamando al capitán. Me doy cuenta lo que está pasando. Debo aclarar que esto sucede en plena segunda guerra mundial; ya había pasado el hundimiento de la *Resolute*. En fin, veo a escasos cien metros de nosotros la silueta de un barco, totalmente sin luces. El capitán Wendell ordenó seguir su marcha. Desde luego nuestro desplazamiento era lento, por tratarse de un velero y no había brisa. Esta nave, de la que nunca supimos su nacionalidad, dio tres vueltas a nuestro alrededor y después desapareció. Creo que cuando regresé a San Andrés, mis anhelos de ser capitán de goleta llegaron a su fin.

Para mí esta época de las goletas fue romántica. Todas eran oriundas de Providencia y San Andrés, como lo eran sus dueños y capitanes. Las goletas fueron desplazadas lentamente por las motonaves *Victoria*, *Arcabra*, *Cisne*, *Gloria*, *Laguna*, etc. Tuve la dicha y suerte de ser el armador del *Cisne*.

A Hazel y Marcia les deseo suerte y éxitos con su proyecto *Persistence*.

MR. JULIO E. GALLARDO FLORES

St. Andrews Island, June 7th, 2003.

Date of birth: November 29th, 1925. St. Andrews Island.

Father: Julio Gallardo De Armas, also from St. Andrews Island

Mother: Elisa Flores from Mompox, Bolívar.

Brothers: Adalberto, Carlos, Laureano, Velasco, Glens, Nora, Cecilia and Julio César.

Wife: Blancaluz Barrios.

Deceased Sisters: Silvia and Maria.

Sons: Pedro, Virginia, Julio Antonio, Juan Carlos, Octavio, Silvia Elisa and Luis Fernando (Bimbo) who died.

In my childhood, the only means of transportation we had on the islands were the sail vessels. They were silent and majestic specially when a strong breeze would display all their sails. I remember some: Jessy Nell, Klandike, Bird and the Acme. On those vessels, when I was a boy I traveled to Cartagena, Colón and Providence, always accompanied by my parents of course. Once heading to St. Andrews from Cartagena, we ended up in Colón eleven days later. People were thinking we had disappeared, so they were very happy to be able to welcome us. The maritime authorities and the Islanders took very good care of us. I suppose the rest of the trip from Colón to St. Andrews was normal because I have no recollection of it. Also while I was still in my childhood motored sail vessels arrived as means of transportation. There was the "Peabody" from the Martinez and the May Families and the "Carmania", which belonged to the Lung family. When I was a student, we could travel on vessels like the Resolute, Mary B., Halcón, Envoy, Ziroma, Goldfield, Rembrow, and some others whose names I don't remember right now and the Captains and builders were from Providence. We had two sailboats; the Persistence and the Deliverance, which were completely built on St. Andrews Island by Mr. Palmerston Coulson and Mr. Joe Bernard, along with a group of native technicians that made these works of naval engineering outstanding for the time being. With the "Silvia" vessel which belonged to our family, we traveled to Cartagena, plus the route: Old Providence-St. Andrews. Limón Harbour, Blue Fields and Brakman Bluff. On board, we carried watermelons, mangoes, oranges, and avocados that were abundantly grown in our islands. We used to exchange them for pinewood and turtles, which were one of our main gourmet dishes in our islander cuisine. During the school and university season, I was always on board the Persistence along with my brothers and other students I remember Father Eusebious Howard, Dr. Alvaro Archbold, Félix and Marcos Palacio, Totó and Brochurst Livingston and the Vélez. We were all like one big family. In the decades of the thirties and the forties St. Andrews population was no more than 2.500 inhabitants and only about 1.500 in Old Providence. My favorite spot to sleep on board was the "galley" which meant the cook's "quarters". It was just fine because there was plenty of fresh air plus it was near the kitchen. The Captains were real "Sea Wolves", most of them were born in Providence and a small minority was from St. Andrews like: Captain Dudley May, Stephens, Joshua Pomare and Captains Palacio and Suarez. From Providence, I have very good memories from Captain Celestino Alamilla, Eliseo Hawkins, Baldwin Britton, Alexander Rankin,

James Rankin, and the Robinson brothers: Roosevelt, Franco and Sagasta, Captain Fenton Hooker, James Howard, Alston Newball, Asha Robinson, Captain Connoly, Captain Archbold; and Alford May among others whose names I may not remember at the moment but the truth is they were all very good Captains. There were three "Schooner" type sail vessels that were so beautiful that it was fantastic to see them approaching and setting out of the port full sail with 12 knots wind. Their names were "Goldfield", "Ziroma" and Rembrow" and their Captains and builders were very proud of them. I wanted to be a Captain so I began to learn how to navigate. Therefore, I made several trips from St. Andrews and Providence to other Colombian and Central American ports. I realized this was a very hard life. I was frightened the most when I was traveling on the "Silvia" on the route St. Andrews – Cartagena. Captain Wendell Phillips was in command and around 2 a.m. I heard the chief petty officer Jonathan Dawkins calling the Captain. I realized what was happening (I must point out this was during World War I and the Resolute had already sunk) so, at just 100 meters away from us, I saw the silhouette of another ship without any lights whatsoever and Wendell's order was for us to maintain our heading. Obviously us being a sailboat and having no breeze, our speed was pretty slow. Anyhow, this ship, whose nationality remains unknown, circled around us 3 times and disappeared. At the time, we arrived back in St. Andrews. My hopes of becoming a sail ship Captain had vanished. The sail vessels were gradually replaced by the motored sail vessels and motored vessels like the VICTORIA, ARCABRA, CISNE, GLORIA, LAGUNA, etc. I was lucky enough to have been the ship owner of the CISNE. I wish you, Hazel and Marcia lots of luck and success in the Persistence project.

19

El marinero

The seaman

Viajamos en la embarcación llamada *Persistence*. El constructor era Palmerston Coulson y lo vendió al capitán B. Rankin. Era un *jigger boat*. El primer capitán era Eustacio Suárez; su ruta solía ser Cartagena, San Andrés, Colón (Panamá). Era una goleta usada para transportar carga, más que nada comida desde Cartagena hacia acá; desde aquí, de regreso a Cartagena, llevaba cocos.

Su servicio era muy importante; en ese tiempo teníamos solamente tres embarcaciones: *Mary V*, *Tres amigos* y *Ziroma*. Luego teníamos la *Resolute*, con el capitán Elkaina Archbold. Las islas sobrevivían con estos barcos. Estas naves también llevaban a los niños a sus colegios: a Colón, Cartagena y Costa Rica.

Viajé como un marinero e incluso le he dado la vuelta al mundo dos veces. Esto es importante. Cuando yo tenía sólo dieciséis años me metí como polizón en la motonave *Cisne*, que pertenecía al señor Gallardo. Escapé de mis padres. Archie Veena, un ingeniero de la embarcación, me ayudó a salir de San Andrés a Cartagena.

Luego, el capitán Roosevelt Robinson en la motonave *Loto Land*, segunda después de la motonave *Cisne*; me tomó como su “muchacho”. Esto significaba ser su ayudante, encargarse de todo lo relacionado con él, Cuidar de su ropa, comida; algo así como ser su mayordomo. El capitán era el padre de Hazel. El capitán de la *Urious* era Sam May, padre de George May de San Andrés Isla. Víctor Abrahams era operador de telégrafo y también fue la primera persona en establecer comunicación con el exterior desde la isla de San Andrés. Fue el primer radio aficionado que tuvimos.

A los dieciséis años, en Cartagena, me hospedaba con la familia de la señora Adaina. Luego conseguí el trabajo con el capitán Roosevelt y fuimos a Santa Marta. Mi hermano Phillip me llevó en los barcos que llamábamos fruteros, que transportaban fruta a Miami y a Tampa. Ese fue mi comienzo como marinero internacional (fui a Ecuador) y profesional, tanto en el cuarto de máquinas como en la cubierta. Regresé a las islas más o menos después de cincuenta y cinco años. Me establecí.

También viajé en una motonave llamada *Medellín*, con Carlos, conocido como “Uto”, con Orlington Peterson.

En otro de mis viajes, a bordo del *Orion*, yo era cabo y nos fuimos desde San Francisco al Japón con una tripulación de veinticinco hombres, incluyéndome a mí. Todos éramos de diferentes nacionalidades. En ese viaje hubo un huracán y se cayó la grúa, pues se rompió, y mató a un hombre. Era un muchacho de Jamaica. Sólo éramos dos isleños a bordo: Phillander Peterson y yo. Él era un ingeniero y yo el timonel. Así que hicimos un ataúd y lo echamos al mar. El capitán leyó un “adiós” en la *Biblia* y cantamos un par de himnos. Creo que uno es “Permanezco en Dios”.

The seaman

Mr. Thomas Livigston. St. Andrews Island, June 21st, 2003

*We traveled on the vessel called Persistence. The builder was Palmerston Coulson and he sold it to Captain B. Rankin. It was a jigger boat. The first Captain was Eustacio Suarez. Her route used to be Cartagena, St. Andrews and Colón (Panama). She "Persistence" was a cargo boat that carried mostly food from Cartagena to St. Andrews Island. Back to Cartagena she would carry coconuts. Her service was very important. At that time there were only three vessels: The Mary V, the 3 Amigos and the Ziroma. And later we had the Resolute with Captain Elkaina Archbold, and the son "Urious". The islands were surviving with those boats and they also took the children to school to Colon, Cartagena and Costa Rica. I traveled as a Seaman. I've been around the world twice on cargo ships. This is important: When I was 16, I stowed away on the Cisne, which belonged to Mr. Gallardo. I ran away from my parents. Archie Veena, who was a ship engineer, helped me to get out of here and go to Cartagena. Then Captain Roosevelt Robinson on the Motor Boat LOTO LAND, second motored vessel after the Cisne. Captain Roosevelt took me as his boy. To be the Captain's boy meant that he would take care of the Captain's clothes, food, more or less like being his butler. He was Hazel's father. The Urious's Captain was Sam May, father of George May from St. Andrews Island. Victor Abrahams was a wireless operator and he was also the first person to establish communications with the outside world. He was the first radio amateur on the island. Being 16 years old, in Cartagena, I stayed with Miss Adaina's family and later I got the job with Captain Roosevelt and from there I went to Santa Marta and my brother Phillip took me on "fruteros" (fruit boats) that would carry fruits to Miami and Tampa. That was the beginning for me as an international professional Seaman (I went to Ecuador) with the engine room as well as on deck. I returned to the Islands more or less being 55 years old, and I settled. I also traveled on a ship called Medellin with Carlos known as "Uto". I traveled with Orington Peterson on the "Medellin" motor vessel cargo boat. On another of my trips I was on board the Orion. I was a quarter Master and we sailed from San Francisco to Japan. There were 25 crewmen, including myself; all of different nationalities. On that particular trip, we had a hurricane and the Derrick fell off and broke killing one of the crewmembers, he was a Jamaican boy. There were only two Islanders on board: Pillander Peterson and myself; he was an engineer and I was a steersman. So we made the coffin and we buried him in the ocean. The Captain read the Bible and I don't remember the two anthems. I think **"I Abied with God"**.*

El 21 de mayo de 1926 las Misiones de San Andrés y Providencia fueron encomendadas a los Hermanos Capuchinos y se nombró como primer superior de la misión al padre Eugenio de Carcagente; con él llegaron otros sacerdotes. Entre las primeras medidas adoptadas por el padre Eugenio para las islas quedó para la historia el viaje en goleta de las primeras misioneras Terciarias Capuchinas para las islas de San Andrés y Providencia.

Los comienzos de la Misión capuchina

(relato publicado en Internet)

Lo primero que hizo el padre Eugenio de Carcagente fue hablar con la superiora provincial de Colombia, con la general de España y, aún más, con el propio Monseñor Luis Amigó, para que les cedieran unas cuantas misioneras Terciarias Capuchinas para las islas de San Andrés y Providencia. Siempre estuvieron dispuestas a venir a las islas, pero el factor humano del sostenimiento era muy necesario tratarlo. Y el superior de las islas no tenía una solvencia requerida para mantener una docena de religiosas, que se necesitaban para el plan cultural que se pretendía. Pero todo lo solucionó el Señor y se destinaron para las islas las primeras Terciarias Capuchinas: sor Verónica de San Juan, superiora, sor Carolina de Abejorral, sor Vicenta María de Medellín, sor Eduvigis de San Andrés, sor Virginia de Jericó y sor Encarnación de Yarumal. Después de un viaje de dos días de mar, en lenta pero segura embarcación, se llegó al puerto en la mañana del 26 de mayo de 1927.

Así se expresa la madre Verónica de San Juan: “Después de cuarenta y ocho horas de goleta, divisando sólo mar y cielo, ha anclado en tierra firme y hemos sido recibidas por el superior eclesiástico de la Misión, reverendo Eugenio de Carcagente y por Fray Carlos María de Orihuela, secretario de la Misión, y fray Antonio de Novelda. También estaban presentes el intendente (doctor Jorge Luna Ospina) y un gran número de habitantes. La población en general se muestra bondadosa y pronto tomaremos posesión de nuestras escuelas.

... Y los padres de familia nos recuerdan que el verdadero aguinaldo de Jesús (Navidad 1927) son las tres nuevas religiosas que llegan a compartir nuestro trabajo misionero. Fueron ellas Regina de San Andrés (Antioquia), Adelina de América y María de los Ángeles de Sonsón. Sobre todo ésta última que arraigó tanto aquí, que vivió y murió en las islas y para el bien de los isleños...”.

GAZING ONLY AT THE SKY AND THE SEA

On the 21st of May 1926, the Missions of St. Andrews Islands and Providence were entrusted to the Franciscan Brothers and Father Eugenio de Carcagente was named as First Superior. Along with him other priests arrived but one of the first things Father Eugenio did was write the story about the first trip the Sisters of the Third Order of St. Francis had to realize in order to arrive on the Islands of St. Andrews and Providence. Story published on the Internet as THE BEGINNING OF THE CAPUCHIN MISSION. "The first thing Father Eugenio de Carcagente did was talk to the Provincial Superior of Colombia, to the General of Spain and even to Monsignor Luis Amigó so that they'd allow a few sisters of the congregation of St. Francis to come to the Islands as long as they would be willing to do so. Yet the overall cost for the living expenses was a very important subject that had to be addressed. And the Superior from the islands did not have the required economic solvency to sustain a dozen of religious they way it had to be in order to meet the expectations for the intended cultural plan. But everything was solved by the Lord and so the first sisters of the third order of St. Francis were destined to the islands: Sister Verónica de San Juan, superior; Sister Carolina from Abejorral, Sister Vicenta María from Medellín, Sister Eduvigis from San Andrés, Sister Virginia from Jericó and Sister Encarnacion from Yarumal. A two day trip on sea, in a slow but safe vessel, arrived at port in the morning of the 26th of May 1927." This is the way Sister Verónica from San Juan expresses herself: "After 48 hours on a sail vessel, gazing only at the sea and the sky, the ship has anchored on firm land and we've been welcomed by the Superior Ecclesiastic of the Mission, Reverend Eugenio de Carcagente and by Brother Carlos María from Orihueka, secretary of the mission and Brother Antonio from Novelda. Also the Intendant Dr. Jorge Luna Ospina and a great number of inhabitants were present. The population in general is very kind and soon we'll be taking possession of our schools". And the heads of the families reminded us that the real Christmas gift from Jesus (December 1927) were the three new Sisters that came to share our missionary duty. They were: Regina from Antioquia, Adelina de América and María de los Angeles from Sonsón, most of all this last one, who settled down here so strongly and lived and died in the islands for the well being of the islanders.

Entrevista con Hazel Robinson

El capitán Antonio Bryan Junior, hijo del capitán Antonio “John Bull” Bryan Senior con 66 años, dijo adiós al mar y a la administración de barcos para dedicarse exclusivamente a la hotelería en Providencia.

Desde la recepción de su hotel *Cabañas El Recreo*, tratamos de tomar rumbo otra vez al mar. Él, al igual que la mayoría de los capitanes de Providencia (de la época de las goletas), es de una estatura que demanda inmediato respeto. Pero, contrario a lo que se recuerda de otros, su voz es supremamente cálida. Es difícil imaginar de él un grito de orden en una tormenta en alta mar.

HR: capitán Bryan, ¿de qué goletas entre 1901 y 1967 fue capitán?

CB: ninguna. Yo fui capitán de barcos, pero no llegaban a las islas. Desde muy joven viajé con mi papá en las goletas como marinero. A la hora de tomar la vida de mar como profesión, decidí por otros mares y por barcos más grandes de más calado.

HR: ¿guarda algún recuerdo especial de esos años como marinero en goletas de no más de 50 pies?

CB: fue duro y con muchas dificultades pero era la única forma de transporte entre las islas y tierra firme. Todo dependía de esas goletas: llevábamos naranjas y cocos a Cartagena; mangos a Puerto Limón. En temporada de calma nos demorábamos de 13 a 14 días de Providencia a Cartagena. Pero con buen viento hacíamos la travesía en tres días.

HR: ¿cómo explica la vida difícil?

CB: incomodidad, mucho trabajo, peligro y naufragios. Me tocó un naufragio con mi padre como capitán en la *Mary XII* en 1956. Y uno de los marineros murió tres días después del naufragio en el bote salvavidas y nos tocó dejarlo en el mar. Poco después fuimos recogidos por la *Ziroma* estando de capitán Elsworth Connoly. Él nos llevó a Cartagena y de allí regresamos a casa.

Tres años más tarde nuevamente me tocó otro naufragio en la *Seafarer*. No teníamos sino un pequeño bote y no cabíamos todos, pero con tablas construimos una balsa. Eso sucedió un sábado y el martes nos tocó separarnos y no nos volvimos a ver. El jueves nos recogió un barco americano de nombre *Wild Ranger*.

HR: ¿cuál fue, en su concepto, la culpa de estos desastres durante esta época de las goletas?

Falta de tiempo para mantenimiento. Además, nuestro único medio de comunicación, en un desastre, era la luz de una linterna. Fue duro pero existe cierta nostalgia. En los días de calma charlábamos, jugábamos dominó y siempre había una guitarra para acompañar los cantos. Por lo general esas calmas eran de día y de

noche llegaban los vientos. Cuando me inicié como marinero me mareaba pero después me acostumbré.

HR: ¿cree, capitán Bryan, que es de importancia para los jóvenes de hoy y las generaciones futuras de la isla conocer esta época de las goletas?

CB: definitivamente. A lo mejor van a tener que volver a ese medio de vida. En Providencia, por lo menos, no estaría mal pensar en un ferry o transbordador entre las dos islas.

CAPTAIN ANTONIO BRYAN WATSON

Interviewed by Hazel Robinson.

Captain Antonio Bryan Jr. Son of Captain Antonio “John Bull” Bryan Sr. Being 66 said good bye to the ocean and to managing sail ships in order to dedicate himself exclusively to the hotel business in Providence. From the reception of his hotel “Cabañas El Recreo”, we try to reroute ourselves again towards the ocean. He, just like most of the other captains from Providence of the sail vessels era, is so tall that his presence immediately calls out for respect. Yet, on the contrary of what one remembers from the others, his voice is warm and pleasant, and makes it hard to imagine him shouting orders during a storm at open sea.

HR: *Captain Bryan, between the years 1901 and 1967 of which sail vessels were you Captain?*

CB: *I wasn't. I used to be the Captain of other ships that would not approach the islands but since I was very young I traveled with my father on sail vessels as a sailor. When the time came to become a professional seaman, I decided to look out for larger ships and other seas.*

HR: *Do you remember something in particular from those days when you were a sailor in those no more than 50 ft. schooners?*

CB: *Yes, hard work and lots of difficulties. Yet, it was the only way of transportation between the sea and firm land. Everything depended from those schooners. We'd carry coconuts and oranges to Cartagena and mangoes to Puerto Limón. During the calm season it would take us from 13 to 14 days to reach from Providence to Cartagena, but with good wind it would only take us three days.*

HR: *How do you explain life being difficult?*

CB: *Uncomfortable, lots of work, danger and sinking. I sank once with my father being a Captain on board the Mary XII in 1956. And one of the sailors died three days later while being with us in the lifeboat. We had to bury him at sea. Shortly after that, we were rescued by the Ziroma and Captain Elsworth Connoly, who took us to Cartagena and from there, we went back home. Three years later I was again on another shipwreck on the “Seaferer” and we had nothing except a small lifeboat and it was not enough for all of us, but with some wood we were able to built a raft. This happened on a Saturday and on Tuesday we had to split and we never saw each other again. On Thursday, a North American ship, the “Wild Ranger”, rescued us.*

HR: In your opinion, what caused most of the disasters during the schooners age?

CB: Lack of time for maintenance. Moreover, our only means of communication in a disaster was a flashlight. It was hard but a certain feeling of nostalgia remains within oneself. On favorable weather we'd chat and play domino and there was always a guitar for all of us to sing. In general during the day it was calm and at night the strong breeze would show up. When I began as a sailor, I'd get seasick but later I got used to it.

HR: Do you believe Captain that it is important for today's youngsters and for future generations on the Islands to know this particular era of the schooners?

CB: Definitely, they may even have to return to that means of transportation and that way of living. In Providence at least it wouldn't be a bad idea to think about a ferry between the two Islands.



Erick "Cooly" Britton

Entrevistado por Hazel Robinson

Se llama Erick, pero los pobladores de Providencia lo conocen como "Cooly" el constructor de botes. No sobra decir que "Cooly" era el sobrenombre con el cual distinguían a los trabajadores y comerciantes de piel clara de países distintos a Norteamérica durante la construcción del Canal de Panamá. Encontrar este constructor de botes no fue difícil. Allí estaba en su *Shelter* o *Shed* (cobertizo), como le dicen a este lugar los isleños. Es un sitio protegido del sol y la lluvia por láminas de aluminio, tejas de cemento o palmas secas de coco, franqueado por el camino público y el mar, donde "Cooly" trabaja en varios botes a la vez y donde parientes y amigos al pasar se detienen y se acomodan en improvisados asientos de cajas, arrume de tablas o en los mismos botes en construcción, en sitios que se respetan como propios de cada uno de estos visitantes diarios. El golpe del martillo contra los clavos o el rodar del cepillo contra la madera se interrumpe solamente para escuchar de los visitantes una versión nueva de los acontecimientos del día anterior o un nuevo suceso de la isla.

HR: "Cooly", ¿dónde aprendiste a construir botes?

C: En Panamá, de 1945 a 1959, cuando volví a las islas. Antes de eso viajé por el mundo con la Marina colombiana.

HR: ¿Qué modelos de botes construyes?

C: Todos. Aunque más que todo los denominados *Cat boat*. Los construyo de madera de abarco, ceiba, con clavos de cobre y los cubro con fibra de vidrio por dentro y por fuera para preservar la madera. Construir un bote de estos cuesta mucho, pero yo les garantizo un buen trabajo.

HR: ¿Cuál es el oficio de estos *Cat boat* y qué significa *Cat boat*?

C: Pescar; el nombre vino de Gran Caimán.

HR: ¿Sabías que *cat* significa igualmente *izar*, como *izar el ancla*?

C: Tal vez originalmente eran los botes que bajaban para ayudar a izar el ancla cuando se enterraba en sedimentos o se incrustaba en piedras.

HR: Por su edad no hay duda de que vivió en las goletas. ¿Trabajó en alguna de ellas?

C: Salí desde muy temprana edad de las islas, pero me embarqué con la Marina Colombiana. Recorrí el mundo con ellos.

HR: ¿Admiras a algún capitán de la época?

C: Sí, a Alston Newball, quien voluntariamente acompañó a Colombia en la guerra contra el Perú. Y falleció a los 101 años.

ERIC "COOLY" BRITTON

Interviewed by Hazel Robinson.

His name is Eric but the people from Providence know him more as "Cooly", the boat builder. Its worth mentioning that the nickname "Cooly" was used to distinguish the merchants and workers that had a light skin tone and were not from the U.S.A., during the time when the Panama canal was being built. Finding this man was not difficult. There he was in his "Shelter" or "Shed" as the islanders call such places. It is a spot protected from the sun and the rain by aluminum paneks, cement tiles or dried coconut palms, between the public road and the sea shore where "Cooly" works on several boats at the same time and where his family and friends pass by, stop and say hello, sit on cardboard boxes or on top of piled up wood. Sometimes they even sit on top of the boats that are being worked on. These small places are respected and taken for granted by each daily visitor as their own. The noise caused by the hammering against the nails or the rolling of the plane over the wood is interrupted only in order to listen to the voices of the guests who put him up to date with the latest news and happenings on the island.

HR: "Cooly", where did you learn to build boats?

"Cooly": In Panama since 1945 until 1959, and when I came back to the Islands. Before that, I traveled around the world with the Colombian Navy.

HR: What types of boats do you built?

"Cooly": All. But mostly those called "Cat boat". I make them with Abarco wood, Ceiba, copper nails and cover them with fiberglass inside and outside in order to preserve the wood. Building a boat like this is pretty expensive, but I guarantee a good job.

HR: Which is the performance of a "Cat boat" and what does the name "Cat boat" mean?

"Cooly": It is for fishing and the name came from Grand Cayman Islands.

HR: Did you know that CAT means equally to raise or as Anchor up? Maybe at the beginning those were the boats that used to come down to help to lift the anchor when it got stuck in the bottom of the sand or the rocks.

HR: Judging by your age, I have no doubt that you lived during the schooner's era. Did you ever work on one of them?

"Cooly": At a very short age, I left the Islands but I did embark with the Colombian Navy and went all over the world with them.

HR: Do you have an admiration for a Captain of those days?

"Cooly": Yes, Captain Alston Newball, who voluntarily fought for Colombia against the country of Peru. He when he was 101 years old.

23

**La visita del presidente
Roosevelt a Providencia**
(Obtenido de la librería Franklin D.
Roosevelt en Hyde Park N.Y. 1938)

President Roosevelt visits Providence
(Obtained from the Franklin
D. Roosevelt Library in
Hyde Park, N.Y. 1938)

Pocas personas saben que en agosto 6 de 1938, el presidente Roosevelt visitó Providencia a bordo del *USS Houston*.

Después de que la nave se alejó de la isla, se intercambiaron saludos el comandante del *ARC* (Armada República de Colombia) *Caldas* y el presidente Roosevelt. Y fue así:

Caldas a *Houston*: “Su visita a nuestra isla marca nuestra historia y es muy apreciada por todos nosotros. *Caldas* le desea buen viaje”.

Houston a *Caldas*: Por favor exprésele a su gobierno y a las autoridades de la isla de Providencia el gran placer que me causó visitarles. Espero algún día volver a repetir esta interesante estadía. Al comandante oficial *Caldas* gracias por su mensaje y le deseo una grata visita a Colón.

Sábado 6 de agosto de 1938

Se tenía previsto fondear en la bahía de la isla de Santa Catalina y de Providencia a las 10:00 horas de este día. Pero el arribo a la isla se dificultó muchísimo debido a los torrenciales aguaceros, así que el destacamento presidencial disminuyó la velocidad a fin de obtener puntos de referencia más precisos para lograr una navegación apropiada antes de anclar. A las 10:26 *Houston* pudo anclar a 8 brazas de profundidad.

Cerca de una milla de la costa de donde estaba anclado *Houston* se encontraba el destroyer *ARC Caldas*, perteneciente a Colombia, totalmente engalanado con el fin de darle la bienvenida al presidente Roosevelt. Un oficial vino del *ARC Caldas* y abordó el *USS Houston* a las 10:40. A las 11:35 su comandante, el capitán de Fragata R. Roundell, abordó el *Houston* para rendirle sus respetos al presidente, quien lo recibió y charló con él de manera informal por unos 15 minutos y acordaron pasar a buscar al presidente más tarde e irse a pescar.

El capitán del destroyer colombiano demostró ser un gran anfitrión ameno y divertido. Fue oficial de la Armada Naval Británica y “por su inhabilidad para permanecer en tierra” aceptó una comisión de la Marina Colombiana.

Al regreso de un reconocimiento preliminar, hecho por un grupo del buque que estaba a cargo del teniente Holbrook, se le reportó al presidente un informe acerca de las interesantes ruinas de un antiguo fuerte español que se hallaba en la isla de Santa Catalina. Este fuerte desempeñó un papel muy importante en los días en que el pirata Henry Morgan planeaba y efectuaba sus saqueos en los puertos panameños; pues le servía de refugio.

Cuatro de los hombres del destacamento presidencial devoraron un almuerzo temprano con el fin de salir a explorar la pequeña

villa pesquera de la isla. Regresaron poco después de una hora, exhaustos, sofocados por el calor y alegres de no formar parte de los habitantes del pueblo. Mi padre regresó de este viaje necesitando los servicios profesionales de Ross. Apparently, el patrón del bote cometió un error al maniobrar con el fin de atracar cerca del pueblo, y éste causó una respuesta abrupta y repentina en la embarcación, dando como resultado que papá fuera catapultado con gran facilidad y que su pecho se golpeará con el banco de bogar. Todos estaban muy preocupados, según cuentan. Pero las frecuentes y olorosas aplicaciones de *Agua de Colonia Panameña (Eau d' Cologne)* aminoraron su dolor y le brindaron una rápida mejoría. (¡Así dice Papá!).

El presidente, acompañado por Ross y Dann, se fue en el bote salvavidas para conocer el pueblo y, de paso, recogieron al capitán Roundell del *ARC Caldas*. En el muelle, el presidente fue recibido por el alcalde, el capitán de Puerto y otros oficiales de la isla. Partieron bajo un fuerte chaparrón tropical que empapó al presidente y a sus acompañantes sin miramientos. Se realizó una corta parada en la playa de la isla de Santa Catalina y allí Ross, el Capitán Roundell y Dann se dispararon loma arriba entre las zarzas con el fin de “echarle una miradita ” a las ruinas del famoso fuerte español mencionado anteriormente. El grupo explorador regresó al bote del presidente todo rasguñado, enlodado y totalmente cubierto por las hormigas.

Sin éxito resultó la excursión pesquera del presidente en las cercanías de la isla de Santa Catalina; así que, después de dejar al capitán Roundell en su buque, el presidente retornó al suyo. El destacamento presidencial se puso en marcha hacia Pensacola a las 18:00.

Una despedida sumamente ingeniosa fue presentada a través de la radio por los tripulantes del buque, después de cenar, para el estímulo de todos. Estuvo muy bien lograda y el presidente y sus acompañantes la disfrutaron ampliamente.

PRESIDENT ROOSEVELT VISITS PROVIDENCE

Not many people know that on August 6th, 1938, President Roosevelt visited Providence aboard the USS Houston. After the President's ship left the island, greetings were exchanged between the Commanding Officer of the Caldas and the President. The exchange was as follows:

Caldas to Houston: "Your visit to our island is a landmark in our history and is deeply appreciated by us all. From Caldas, bon voyage and a tight line."

Houston to Caldas: "Please express to your government and to the authorities of the Island of Providence my pleasure in my visit to this Island. I hope I shall be able someday to repeat my interesting stay. To Commanding Officer Caldas thanks for your message and I wish you a pleasant visit to Colon."

Saturday August 6th, 1938

It had been intended to anchor off Catalina Harbor, Old Providence Island, by 1000 on this day, but the Island on approach was completely blotted out by a driving rain squall, so the Presidential Detachment slowed in order to obtain proper navigational fixes prior to anchoring. At 1026, the Houston anchored in eight fathoms of water. About one mile inshore of Houston anchorage laid the Colombian destroyer Caldas full-dressed in compliment to President Roosevelt. A boarding officer from this vessel came aboard Houston at 1040, and at 1135 her commanding officer, Capitan de Fragata R. Roundell, boarded the Houston to pay his respects to the President who received him and chatted informally with him for some fifteen minutes and arranged to pick him up later for a fishing excursion. This Colombian destroyer skipper proved to be a most entertaining and likable chap, retired British Naval officer who, because of inability "to make a go of it ashore", had accepted a commission in the Colombian Navy. On the return of a preliminary reconnaissance party from the ship in charge of Lieutenant Holbrook, a report about the interesting ruins of an old Spanish fort on Catalina Island was rendered to the President. This particular fort played quite a part in the buccaneering days of Sir Harry Morgan who used the "Island of Providence" as his refit base for forays against Panamanian ports. Four of the "six man formation" (Presidential Party) devoured an early luncheon and headed on an exploring expedition to the fishing village on the Island. They were back in a little more than an hour, hot and satisfied that they were not numbered among the local inhabitants. Pa came back from this trip seeking the professional services of Ross. It appears that the boat Coxswain committed a slight error of judgment in making the boat land in the town with the result that the boat "brought-to" with extreme suddenness, catapulting Pa "through the air with the greatest of ease" and bringing his chest in violent contact with a thwart. His "sympathetic" companions in the boat, so is told, were most concerned over Pa's injury. But frequent and odiferous applications of Panamanian "Eau d' Cologne" eased the pain and brought about rapid convalescence (so says Pa!) The President accompanied by Ross and Dan embarked in the motor whaleboat for a look at the town, picking up Capitan Roundell of the Caldas in the route. At the town pier, mentioned above, the President was greeted by the Mayor, the Port Captain and other local officials. Departure from the dock was made in a tropical downpour thoroughly wetting the President and his "boat mates" despite "sou' westers". A short stop was made at a beach on Catalina Island from which Ross Capitan Roundell and Dan scrambled up hill through brambles to take a "look-see" at the ruins of the Spanish Fort previously mentioned. The exploring party returned to the President's boat full of scratches and mud, and literally covered with ants. Indifferent success met the President's fishing excursion on the shoals off Catalina Island, so, after landing Capitan Roundell on his vessel, the President returned to the ship. The Presidential Detachment got underway for Pensacola at 1800. A very clever "take off" on a Radio Broadcast show was presented by the ship's company after dinner for the edification of all hands. It was very well done and thoroughly enjoyed by the President and his party.

24

**Capitán Antonio (Sigfard)
Newball Archbold**Captain Antonio (Sigfard)
Newball Archbold

El capitán Antonio (Sigfard) Newball Archbold nació en Providencia el 21 de diciembre de 1931. Desde los 23 años escogió la vida del mar. Primero navegó en el velero *Deliverance*, las motonaves *Cópal* y *Princesa*. Después abandonó las travesías entre las islas y los puertos de Colombia y Panamá por otras latitudes. Conoció puertos de Europa, Asia y el resto de América del Sur en barcos de más calado, donde adquirió experiencia y ganó respeto y fue admirado por todos.

Es hoy el único capitán de la época de 1901 a 1967 al que tenemos el privilegio de escuchar relatar con propiedad sobre la vida de las islas y de las goletas durante esa época.

Estuvo casado con Lucila de la Ossa, quien falleció. Tuvieron tres hijos: Sally, Lydia y William.

Mientras imparte instrucciones sobre la reconstrucción de una lancha que dedicará a la pesca, aprovechamos para hacerle preguntas que él gustosamente responde.

HR: ¿Cómo era la vida en el mar en estas goletas en comparación con los barcos en que ahora navegas?

CN: Una vida muy dura.

HR: ¿Qué equipos de emergencia o salvamento llevaban en esas goletas?

CN: Dos botes donde cabían, máximo, doce personas.

H: ¿Cuántos marineros llevaban?

CN: La mayoría de las goletas llevaban ocho hombres: capitán, piloto, cocinero, supercargo y cuatro marineros para tender velas, manipular la carga y limpiar la goleta con agua del mar todos los días. Por obligación debían saber dirigir con el timón la goleta y seguir las instrucciones respecto a mantener estricta atención a la brújula, respetar las cuatro horas de vigilancia y estar dispuestos a seguir trabajando si por mal tiempo se les exige.

HR: ¿A cuál de los ocho o diez marineros le tocaba la parte administrativa?

CN: Cuando no había supercargo, el capitán era el responsable de la nave, del pago de los marineros y el cobro de flete o pasajes, la compra de la comida y, sobre todo, del mantenimiento físico de la goleta. Además del oficio de navegante.

HR: ¿Cuál era el oficio del supercargo?

CN: No todas las goletas llevaban supercargo. En muchas el capitán hacía el oficio de supercargo igualmente. Y era el encargado de buscar cargo, recibir y almacenar y hacer las compras que le encargaban de las islas en Cartagena o Colón, y todo lo que se necesitaba en la goleta.

HR: ¿Existía algún reglamento fuera de la obligación de trabajo?

CN: Sí, y muy severo. Se exigía respeto a la goleta como si fuese la casa del capitán. Estaban terminantemente prohibidas las palabras obscenas, rumbas o visitas de enamorados.

HR: Las campanas del cambio de guardia en las goletas siempre me han llamado la atención. A veces esas notas tocadas rápidamente en golpes de dos eran el único sonido que interrumpía la calma, como una llamada de atención de la atmósfera.

CN: Esas campanadas se dividían así: supongamos que eran las ocho de la mañana. El que está en el timón tocaría cuatro campanadas dobles; a las nueve, una doble; a las diez, dos dobles; a las once, tres dobles.

HR: ¿En el cambio de guardia siempre intercambian algunas palabras el que entra con el que sale?

CN: Simple. El que sale de guardia le indicaba al que entraba la dirección en que navegaban, el rumbo escogido por el capitán.

HR: ¿Qué instrumentos de navegación se necesitaban para un viaje?

CN: Sextante, regla paralela, cronómetro, compás, brújula y, sin falta, las banderas de todos los puertos y las de emergencia. Claro, para que estos instrumentos funcionaran bien, era indispensable tener cielos estrellados, días soleados y firmamento claro para tomar una buena observación. Mientras que hoy el GPS no importa la hora o el clima, siempre te informará dónde estás.

HR: ¿Le tocó alguna vez izar la bandera de emergencia?

CN: No.

HR: ¿A qué puertos viajaban?

CN: Cartagena, Colón, Limón, Bocas del Toro, Blue Fields, Puerto Cabeza, Puerto Isabel, Honduras, Belize y los cayos de Roncador y Quitasueño.

HR: Yo recuerdo cómo lograba comer cuando las olas zarandeaban la goleta, ¿pero los marineros cómo lo hacían?

CN: Los hombros juegan un papel importante. Se aprende a sostenerse contra una pared, una viga, un hombre. Sigues los movimientos de la goleta. En esa posición puedes comer, clavar madera y hasta coser, si toca remendar velas.

HR: Relátame un mal momento en una goleta.

CN: Encontrarse en una tormenta que obliga a bajar la vela mayor a la mitad para maniobrar la goleta debidamente, lo que llaman en inglés *double reef*, y exigir vigilancia de hasta ocho horas por hombre. A veces, después de ocho horas y baños constantes de las olas, cuando te despedían te acostabas así, con la ropa mojada, porque sabías que si las cosas empeoraban, tendrías que subir de inmediato. Además, el calor de la copra y el olor penetraban el castillo de proa y sedaba.

Si, a pesar de los cuidados, la vela se desgarraba, entonces decíamos *throw palm*. Se bajaba vela, se amarraba la botavara, se colocaba un guante de hierro para proteger la palma de la mano, y a remendar la vela. Cosa que podía durar tres y cuatro días. Mientras tanto se navegaba con las velas menores. Si era un viaje de las islas al continente, se podía mantener fácilmente la ruta, pero en la vía contraria era casi imposible. Sin duda, fue una época cuando los hombres eran de hierro y las goletas de madera. Trabajamos horas extras sin compensación alguna.

HR: *¿Capitanes admirados por su conocimiento y disciplina?*

CN: Elsworth Connoly y Nicolás Newball.

HR: *En tierra, ¿quiénes sabían coser velas para las goletas?*

CN: George Winter. Casi todos los capitanes sabían diseñar y coser velas.

CAPTAIN ANTONIO (SIFGARD) NEWBALL ARCHBOLD

The captain was born in Providence on the 21st of December 1931.

Since he was 23, he chose to be a “seaman”. First he sailed on the sail vessel “Deliverance”, the motor vessels “Copalo” and “Princess” and later he stopped sailing between the islands, the Colombian ports and Panama and went searching for other latitudes, therefore becoming familiar with European, Asian and South American ports in larger ships in which he acquired a lot more experience and became admired by everyone. He is the only Capitan from the 1901 - 1967 era that we have the privilege to listen to telling accurate stories about life in the Islands during the schooner’s epoch. He married Mrs. Lucila de la Ossa with whom he had three sons, Sally, Lydia and William.

While he gives instructions about how to rebuild a boat that will be used for fishing, we take advantage of the opportunity we have in order to ask him a few questions that he happily replies.

HR: *How was life in the ocean with the sailboats in comparison with the ships you navigate now?*

Cap N: *A very tough life.*

HR: *What kind of emergency aids and life saving equipments did you have on board those sail vessels?*

Cap N: *Two life boats with capacity for 12 people at the most.*

HR: *How many sailors were on board?*

Cap N: *Most sailboats had 8 men. Captain, Pilot, Cook, Supercargo and four sailors to set sails and handle the load, clean the boat daily with sea water and it was their duty to know how to steer the wheel, follow instructions for it and maintain strict attention on the compass, respect the four hour watch and be willing to continue working if the weather and the captain demanded it.*

HR: *Which of the eight or ten sailors was the one in charge of the administrative aspect?*

Cap N: *When we had no supercargo, the captain had full responsibility over the ship, paying the sailors and charging the tickets for freight and for traveling, and also buy the food and keeping the maintenance of the ship up to date. Plus navigating.*

HR: *What did a supercargo had to do?*

Cap N: *Not all our sailboats had one. Many times the captain did both jobs. He was in charge of searching for the cargo, receiving it and loading the ship, doing the shopping that was required by the people on the islands in Cartagena or Colon and everything else that was needed on board.*

HR: Were there any extra rules besides those stipulated by work?

Cap N: Yes, and very severe ones. Respect towards the ship was demanded as if it was the Captain's house. Bad words were forbidden as well as parties and lovers' visits.

HR: The bell rings for the change of guard on the sail vessels always intrigued me. Sometimes those notes played very rapidly in two by two were the only sound that would break the silence, as if calling the atmosphere's attention.

Cap N: Those bells rings were divided as follows:

Suppose it was 8:00 a.m. The one steering the wheel would hear four double bell rings at 9:00 a.m., one double bell ring at 10:00 a.m., two double bell rings and at 11:00 three double bell rings.

HR: Every time they'd shift guard they said a couple of words to each other.

Cap N: Simple, the one leaving would show the course that was being followed, the, route chosen by the captain.

HR: Which instruments for navigation were required in order to travel?

Cap N: Sextant, Parallel rules, Chronometer, Compass, dividers and with no doubt the flags of all the ports plus all the emergency ones. Of course, skies full of stars and sunny days were required for all these instruments to work properly; and enable one to make a good observation in a clear firmament. Unlike nowadays with a GPS regardless of the climate and time of the day or night, you will always get information about your actual position.

HR: Captains were always admired by their knowledge and discipline, would you name me two?

Cap N: Captain Elsworth Conoly and Nicolas Newball.

HR: In the Island, who knew how to sew the sails for the sail vessels?

Cap N: George Winter, Sam Davis, Ashkelton Francis, Mayotan Davis, Ferdinand Francis and almost all the Captains knew how to sew and design sails.

El padre José Archbold Archbold

Father Jose Archbold Archbold

El padre José es actualmente el párroco de la iglesia católica llamada Estrella del Mar. Nació en la hermana isla de Providencia el 20 de marzo de 1941. Sus padres fueron el señor Elijah Archbold y la señora Federica Archbold; sus hermanos: Idelia, Laura, Piedad, Donato, Elijah, Federico y Mario.

MH: Padre José, por favor cuéntenos acerca de sus experiencias en el mar.

PJ: Tenía sólo 11 años cuando me tocó salir de Providencia hacia San Andrés con el fin de asistir a un seminario y de ahí ir a Cartagena. Mi mamá me recomendó con mi tío para que me cuidara mucho. El era el capitán "Uncle Marshall" Archbold. Este viaje era, si mal no recuerdo... fue en la goleta *Rembro*. Tuvimos buen tiempo y yo dormí toda la noche. A la mañana siguiente ya estábamos en la isla de San Andrés; era la primera vez que yo iba a conocer esta isla. En estas embarcaciones uno estaba a merced del viento; como hubo buen tiempo, no hubo contratiempos. Este viaje fue normal.

A partir de entonces, para ir al seminario, cada año a principios de enero o a principios de febrero yo iba hasta Cartagena y regresaba en noviembre. Siempre iba a Cartagena en motonaves como la *Victoria* y la *Cisne*.

Cuando regresábamos del seminario, hacía la travesía de Cartagena a Colón, Colón-San Andrés-Providencia.

Lo que más recuerdo de esos viajes era que esas goletas estaban llenas de cocos a veces, y otras veces de naranjas. Como nosotros éramos jóvenes (pelaos) estudiantes, pues nos acomodábamos en cualquier parte y dormíamos sobre cocos o naranjas. Cediéndoles así los camarotes a las damitas estudiantes y señoras que se hallaran a bordo.

Así fue durante varios años consecutivos hasta que se construyó el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla aquí en San Andrés y comenzaron a llegar los aviones. Entonces comencé a viajar en avión, pero seguí viajando a Providencia en goletas o en motonaves, pues allá no había aeropuerto.

Seguí estudiando en Cartagena hasta el año 1963. Después fui a Bogotá, en 1964, a la Universidad Javeriana. En julio de 1965, cuando terminé todos mis estudios y demás, fui a Providencia para ser ordenado sacerdote. Como no había aeropuerto, fui en un barco grande que se llamaba *El Amigo*. Eso creo, ¿no?

A esta ceremonia religiosa asistieron el obispo de Valledupar, monseñor Roy Y. Villalba; el prefecto apostólico de San Andrés, monseñor Gaspar de Orijuela, y el padre Martín Taylor. También asistieron otras personalidades que en el momento se me quedan en el tintero... ¡Ah! sí, ya recuerdo... un sacerdote eudista del

Seminario de Cartagena y otros sacerdotes capuchinos. En ese viaje tampoco hubo ningún contratiempo.

Me ordenaron en Providencia el 11 de julio en una ceremonia grandiosa donde actualmente se encuentra el *Hotel Aury*. En ese entonces se estaba construyendo, y como la iglesia era pequeña, se pensó que era mejor hacerla allí.

El domingo 11 de julio de 1965 tenía compromiso para celebrar la primera misa en la catedral, aquí en San Andrés, y el único medio de transporte que había para volver de Providencia a la hermana isla era la *Wave Crest*. Por la noche cayó una tempestad y nos libramos de un naufragio por misericordia del Señor y gracias a la astucia de varios capitanes que estaban viajando como pasajeros. Todos se pusieron a ayudar. La gente en Providencia creía que habíamos naufragado por el ventarrón tan fuerte que los azotó allá. Las olas nos echaban el agua por dentro y el barco se mecía como una cáscara de maní sobre el mar, sin control alguno. Fue impresionante.

MH: ¿Sintió mareo?

PJ: No; casi nunca me mareaba. Esa vez no me dio mareo tampoco. Más bien sucedía al ir a Cartagena porque eran tres noches, tres días, según el tiempo.

El viaje había sido corto pues más bien la tormenta, con ese viento tan fuerte, nos favoreció. Generalmente uno salía de San Andrés a Providencia en la noche, y en la mañana siguiente ya había llegado a la otra isla.

Bueno, tan pronto bajamos mandé un marconi (fax de la época) para avisar a todos en Providencia que estábamos bien.

Al día siguiente, el día señalado, un domingo, celebré mi primera misa en la catedral de la Sagrada Familia. Después de eso seguí viajando a Providencia, más que nada para ver a mis familiares, pues yo no trabajaba en Providencia. También iba en las vacaciones que le conceden a uno. Me quedé tres meses por allá; luego regresé y me quedé aquí en San Andrés. El nuevo prefecto apostólico Alfonso Robledo, me nombró párroco de la iglesia Estrella del Mar en 1966. Al padre Martín Taylor lo nombró párroco de la iglesia Nuestra Señora del Carmen en Lazy Hill, Providencia.

Después sólo iba a Providencia a visitar a mi madre. En otra ocasión, viajando de Cartagena a Colón, San Andrés y Providencia, al llegar a Colón, se pagaba un dólar o nos quedábamos a bordo. Entonces, un señor que se llamaba Clarington Newball, hermano de Maxwell Newball, subía y nos preguntaba quiénes eran nuestros parientes y los buscaba para que nos sacaran del barco. El me sacó y me llevó donde un señor Hamilton Archbold y su hermano. Resultamos ser primos hermanos.

A veces viajé con los Gallardo, Julio, Adalberto, Ida de Bustillo y los otros estudiantes de ese entonces. A principios del año todo el mundo iba a Cartagena; al final del año, otra vez todos estábamos de regreso. Aunque a veces esperábamos en el seminario hasta ocho días de nuestras vacaciones para que llegara la goleta y poder viajar.

¿Que te cuente algo más de mi familia? Bien, mi padre era católico y mi madre era bautista. Cuando se casaron, tuvieron que casarse en la misma casa porque no

era permitido que un matrimonio mixto se casara en una iglesia. Papá vivía en el centro en Santa Isabel. Mi papá era difícil para ir a una fiesta. Él era más que nada agricultor, trabajaba mucho la tierra y era amigo íntimo del doctor Francisco Gómez.

Mi madre atendía el hogar. Era una verdadera ejecutiva de éste, pues éramos muchos hijos. Laboraba y vendía dulces de coco y *buns*, panecillos dulces redondos. También hacía menta: *peppermint candy*.

Mamá se convirtió al catolicismo. Mis padres fueron muy cristianos, tanto él como ella. Aunque él no iba mucho a la iglesia; tenía muchos valores. Mi madre asistía los domingos tres veces a la iglesia: a Misa, a catequesis y a la bendición con el Santísimo. Mi mamá, después de volverse católica, antes de mi ordenación y después, siguió siendo siempre una católica muy fervorosa.

Por parte de mi madre, venimos de familia de capitanes, entre ellos mi abuelo el capitán Frederick Archbold, quien era capitán de un barco del gobierno que traía el correo de Cartagena a San Andrés. Se dice que por envidia lo empujaron al mar y se ahogó. Si no me equivoco, este barco era *El Isleño*. También fue capitán de la *Mary B*. Cuando esto sucedió, mamá aún no había nacido. También tuvo al capitán Lisandro Archbold, y a Morvin Archbold, ambos tíos míos. Además, los hijos de ellos también fueron capitanes: Morvin Jr., y otros. Perdón si se me quedan algunos en el tintero, por favor.

FATHER JOSE ARCHBOLD ARCHBOLD

Father Jose is currently the Parish Priest of the Catholic Church "Estrella del Mar", which means "Sea Star".

He was born in the Island of Old Providence the 20th of March on the year 1941. His parents were: Mr. Elijah Archbold and Mrs. Federica Archbold.

Brothers: Idelia, Laura, Piedad, Donato, Elijah, Federico and Mario.

MH: Father, please tell us about your experiences on the sea.

EF: I was only 11 years old when I had to leave Providence and go to St. Andrews Island in order to assist to a seminar and from there go to Cartagena. My mother recommended me to the Captain so that he would take good care of me. He was Captain "Uncle Marshall" Archbold and this trip, if I'm not mistaken, was made on the "Rembro" sail vessel. The weather was nice and I slept through the entire night. The next morning, we were already at St. Andrews Island, it was the first time I was somewhere else and everything was new for me. On those vessels, we depended on the wind and the weather and on that particular trip both had been very favorable to us; therefore we'd arrived on time and had no difficulties whatsoever. From then on, in order to go to the seminar, each year I'd go to Cartagena at the beginning of January or February and would return in November. By then we had motored vessels and I would travel on the "Cisne" or the "Victoria". Coming back from the seminar we'd travel from Cartagena to Colon and from Colon to St. Andrews and then we

would reach Providence. What I remember the most about those trips is the fact that those vessels were sometimes loaded with coconuts and other times with oranges and as we were young boys, teenager students, we'd adjust to any situation and sleep on top of coconuts or oranges, practically anywhere. Yielding the comfort of sleeping quarters to the ladies. That is when and if that particular vessel had any comfort at all. This traveling went on in the same way for several consecutive years until the Gustavo Rojas Pinilla airport was built in St. Andrew Island and airplanes began to land here. That's when I began flying to Cartagena. Yet, I still had to go to Providence on sail or motored vessels because Providence had no airport. I continued studying in Cartagena until the year 1963. Then I went to Bogotá in 1964 and studied at the Javeriana University. In July 1965, after I had finished my studies and everything else, I went to Providence and I was ordained Priest. As we had no airport, I traveled on a vessel called "Los Amigos" or "El Amigo". Many personalities were present at that Religious Ceremony, among them were The Bishop from Valledupar Monsignor Gaspar De Orjuela, and Father Martin Taylor. Some other names skip my mind at this moment. Oh! Yes, I remember an Eudist Priest from Cartagena's Seminar and some Capuchin Monks. That was also an uneventful trip, I mean, while traveling on our Caribbean sea. I was ordained in Providence on the 11th of July 1965 with a huge Ceremony right where nowadays the Aury Hotel exists. In those days its construction was just beginning and because the local church was so small, that was the best place. As Sunday was the 11th of July and I had already committed myself to celebrate my first Mass at the St. Andrews "Sagrada Familia" (Sacred Family) Cathedral, the only way I could "get it done" was traveling on board the "Wave Crest". That small sail vessel was the only means of transportation available in order to return back to St. Andrews Island on time. Well, that night we had a terrible storm and we didn't sink because it wasn't God's will; plus the braveness and expertise of some Captains that were on board and helped the crew. People in Providence were thinking that we had perished on account of the terrible weather that they also had on the Island. The waves were doing with our ship whatever they wanted; we were being shaken as if we were on a blender. It probably looked like a nutshell over the sea. It was very impressive.

MH: Did you feel dizzy?

FF: No, I almost never got dizzy. And this time I didn't get dizzy either. Most of the time, if I got dizzy it was on the way to Cartagena because that was a three day and night trip according to the weather. Although it had been a rough voyage, it turned out to be rather short because the strong winds of the storm were favorable to us. Well, as soon as we got to St. Andrews Island I sent a Marconi (equivalent to a fax or an e-mail nowadays), to let everyone know that we were O.K. On the next day, a Sunday, I celebrated my first Mass at the 'Sagrada Familia' Cathedral. And I kept on going to Providence mostly to see my family because I didn't work in Providence. I'd also go there when I was on vacation. I remained three months in Providence Island and then I returned to St. Andrews Island and I settled. The new Apostolic Prefect Alfonso Robledo in the year 1966 named me Parish Priest of this church "Estrella del Mar" (Sea Star). And Father Martin Taylor was named Parish Priest of the "Nuestra

Señora del Carmen” (Our Lady of Carmen) in Lazy Hill, Providence. I’d only go to Providence to visit my mother. Once, while traveling from Cartagena to Colon, St. Andrews and Providence, when we arrived at Colon, one should pay a dollar or remain on board the ship. So, a man by the name of Clarrington Newball brother to Maxwell Newball would come to us and ask us who were our parents and he would search for our relatives in Colon and make them take care of us. He took me to a Mr. Hamilton Archbold who turned out to be brother of another member of the family and therefore, we were first grade cousins. Sometimes I traveled along with the Gallardo family, Julio, Adalberto, Ida Bustillo and many other students. At the beginning of the year everybody would go to Cartagena and at the end of it, we would all come back to the Islands, although once in a while we’d have to wait up to 8 days for the sail vessel to arrive.

FI: Some more about my family?

My father was Catholic and my mother was a Baptist and when they got married the ceremony had to take place on the house because mixed marriages were not allowed to marry in a church. Dad lived in St. Isabel and he had to use a canoe in order to go to the party. Farming was his job; agriculture and Dr. Francisco Gomez was his best friend. My mother would take care of us and the house and also helped by selling sweets, coconut cakes, buns, and made peppermint candy. Through the years she became Catholic. Both my mom and dad were very good Christians, although he didn’t go to church a lot, he had a lot of values. On Sundays mother would go 3 times to church; first to Mass, second to Catechesis and third for the blessing and the Holyest. On my mother’s side of the family, we have many Captains among them I can name: My grand father Captain Frederick Archbold, who was Captain of a government ship called “The Isleño” and was the one that would bring and carry the mail between Cartagena and the Island. The word is that on account of envy, he was pushed overboard and drowned. He was a Captain on board the “Mary V”. By the time he died, my mother was not born yet. Grandma’ was pregnant. Also we have Captain Lisandro Archbold and Captain Morvin Archbold both uncles of mine. Besides, their kids also became Captains like Morvin Jr. among others. I hope they excuse me if I don’t remember them at the present moment.

26

El último viaje del Persistence

Persistence's last voyage

La goleta *Persistence* solía viajar mucho entre San Andrés Isla y Cartagena y viceversa. En este viaje en particular llevaba carga de Cartagena a San Andrés.

MH: Señor Listel, por favor cuéntenos acerca del último viaje de Persistence, ya que usted estaba a bordo.

LS: Con mucho gusto, ¿qué le gustaría saber primero que todo?

MH: ¿Dónde sucedió?

LS: Cerca a Nicaragua. Todo comenzó después de que dejamos Cartagena a las cuatro p.m. La brisa era suave y salimos de Bocachica a bordo de la goleta y nos enrumbamos hacia San Andrés; eran aproximadamente las 8:45. Navegábamos bien. Como a las 11:45 yo le dije a uno de los marineros: “Vaya y bombee el agua del barco porque vamos a entregar nuestro turno”. Acostumbrábamos cambiar turno cada cuatro horas. Lo hacíamos de este modo: usábamos la bomba para sacar el agua hasta que ya no quedara más y entonces entregábamos nuestro turno. Pero esta vez, las cosas serían diferentes. No la podíamos vaciar y no habíamos terminado de bombear. Bajé al cuarto donde estaba el agua y había mucha. Mi hermano Lisandro era el capitán y se hallaba indispuesto; yo era el contra maestre, así que dije: “Capitán, no hemos podido liberar el bote de agua. Debemos cambiar el curso porque más bien estamos haciendo más agua. Sugiero cambiar hacia el punto más cercano que es Isla Fuerte, cerca de la Isla del Rosario”. El contestó: “Continúa el viaje un poco más. Enrique Archbold estaba bombeando. El continuó en esas todo el tiempo y teníamos que turnarnos”.

Después de las dos a.m. Volví e informé: “Capitán aún estamos haciendo agua”.

El nos ordenó que aflojáramos las velas un poco. Así que bajamos la del mástil mayor y

acortamos la velocidad. Continuamos bombeando y a las cuatro a.m. aún no lográbamos librarnos del agua.

Le dije al Capitán: “Nada Capi. Aún no podemos vaciarla”.

Finalmente cambiamos de rumbo: directo a San Andrés, 40 millas afuera. Lo mejor y más favorable es ir a Isla del Rosario e Isla Fuerte.

“¡No!”, dijo el capitán. Y así siguió la situación hasta las ocho a.m.

Para entonces, añade míster Listel, ella (la goleta), tenía tanta agua que ella hacía todo por sí misma.

Le dije a Enrique Archbold: “Abra la escotilla”. Apenas se hizo eso, el velero se veía así: la proa estaba hacia abajo y la popa hacia arriba.

Yo dije: “Venga y comience a botar la carga”. Botamos cuatro filas enteras de cemento.



LS: ¿Puedes imaginarte?

¡El cemento estaba muy caliente! ¡Te quemaba! Yo no sabía que el cemento era tan caliente cuando estaba mojado. Es como poner la mano en una olla sobre el fuego.

Así que bombeamos y baldeamos muchos cubos de agua. ¡Como 96!

Todos estuvimos de acuerdo: ella se manda sola... Ya no obedece al timón. Solo va hacia el oeste y al noroeste.

Hacia oeste-noroeste. Allí es donde se encuentra el coral... Así pasamos ese día, la noche siguiente y un día más.

Yo salí como a las cuatro p.m. y me puse a observar... y le di el informe al capitán. Este contenía la latitud, los minutos y los segundos.

MH: ¿Usó usted un sextante?

LS: Sí. Usé uno y tomé el Sol, los minutos y los segundos, y la hora. *Continúa con su relato.*

Después de que nos deshicimos de la carga y botamos las papas, terminamos. El Capitán dijo: “Estamos navegando hacia el sur este... 22 millas”.

Casi a las 10 de la noche vi la luz de otro barco. Así que observé cuidadosamente y utilicé el compás y me di cuenta de que se trataba de un barco que había salido de San Andrés y que iba rumbo a Providencia.

Pasará cerca de nosotros, pensé. Sin embargo, nos cayó una fuerte lluvia y, para cuando escampó, ya el barco nos había pasado.

Bueno, era el día dos y las cuatro p.m. Yo observé de nuevo y le di el informe al capitán para que lo leyera. Sí, que hiciera su carta de navegación, etc.

Bueno, dice el Capitán: “estamos en la latitud 82, aguas de Nicaragua”. Aquí, San Andrés, es latitud 81. (*Explica mister Listel*).

No podemos hacer nada; son las ocho de la noche. La goleta sigue con su vida propia a las diez p.m.

“Tráeme una cuerda con nudos”, dije (entre nudo y nudo había un brazo), y medí la profundidad del agua. Teníamos 18 brazas. Una hora más tarde volví a medirla y aún teníamos 18.

Cuarto día

La goleta se ha parado completamente, no hay movimiento alguno. Después de hacer este alto, comenzó a mecerse igual que una silla mecedora. Entonces acordamos “arreglar” algo para llevar porque el botecito salvavidas no va a poder con todos nosotros. Éramos nueve almas a bordo. Así que hicimos un poco de cereal (avena) y algo más de comer, y pusimos unas galletas en un tarro. Once almas a bordo. Pusimos el botecito en el mar y el pobre estaba casi al mismo nivel del agua; sólo cinco pulgadas sobresalían del mar. ¡Casi estábamos inundados ahí también!

Yo quité la botavara y *the bum and the giat*. Uno a cada lado para que no pudiera hundirse. “¡Prepárense! que ya nos vamos a hundir!”.

A las cuatro a.m. la goleta comienza a mecerse otra vez. Así que le dije al capitán: “entre (a nuestro botecito salvavidas) y lo seguí”. A las cuatro y media ella

se hundió. Se hundió (*repite*), primero un extremo y luego... se sumergió.

El sonido que se escuchaba de esto era como un sonido de aire... como de una salida de aire.

Nos alejamos y teníamos que seguir el mismo rumbo que llevaba nuestra goleta.

Entre las siete y las ocho a.m. veo tierra firme: Nicaragua. Lo mismo ven los demás. Mientras miro por los binoculares, veo un arrecife.

“Nuestra próxima pregunta ahora es ¿cómo vamos a pasar?”

“Bueno, vamos a planear esto antes de llegar, O.K. Verando, Enrique y yo.... vamos a bajarnos y a amarrarnos del botecito salvavidas”.

Todo el mundo comenzó a rezarle a Dios. Y le pedíamos que nos “abriera el camino”.

MH: ¿Qué se siente estar en el agua sobre el arrecife consciente de que puede haber tiburones cerca? ¿No tenía usted miedo?

LS: Sí, ¡claro! Pero se reza; es la única salida. No hay otra manera. Sólo Dios.

Llegamos al cayó, pero no había nadie ahí. Pero nos dimos cuenta de que alguien había estado allí. Porque se notaba que los matorrales habían sido cortados con machete para abrirse camino. Como no estábamos seguros de si había animales venenosos y peligrosos, como culebras y otros, decidimos anclar el barquito y dormir en él hasta la mañana siguiente.

Cinco a.m. Levantamos el ancla y nos dirigimos al próximo cayó.

Siete a.m. Este cayó resultó tener una pequeña choza; así que dormimos ahí y, a la mañana siguiente, un barco estaba al lado nuestro con unas personas. Dos chicos fueron y pidieron ayuda.

Encontramos unos indios tastapone, pero había un problema conocido como “la barrera del idioma”, ya que no teníamos una lengua en común.

Eran indios “mosquito”, *así que los pelaos volvieron* pero el Capitán Lisandro sí conocía esta lengua y dijeron que iban hacia Tastapone, como a tres millas de ahí.

Ellos querían enviarme a mí a averiguar pero yo decliné la oferta. Culebras venenosas podían estar ahí además de tigres y leones, así que nos olvidamos de la ida y dormimos otra noche más.

¡Cayo grande justo al frente!

Llegamos al cayó llamado *Line*, como a eso de las cuatro de la tarde. Arribamos y vemos una embarcación del gobierno local, de modo que enseguida coloqué nuestra bandera colombiana al revés. De ese modo nadie creerá que los queremos invadir. Tomarnos a Nicaragua no era nuestra intención.

La pequeña embarcación se aproximó y no vio motivo para detenernos, así que nos dijeron: “Ya ustedes están cerca del cayó, ahí viven unas personas. Sigán!”

En el cayó, un viejo de unos de 80 años nos pregunta:

“¿Qué *Nesítan?*” (¿Qué necesitan?)

“Naufragamos y necesitamos ayuda. Nosotros venimos de San Andrés y Providencia.

“Vengan, entren. *Hablan español!*”

“Algunos de nosotros hablamos español y otros inglés”.

Resultó ser que el dueño del cayo era de Providencia. La familia del doctor Amos Britton vivía allí, buena gente.

“Todos están en su casa”, dijo la señora de la casa.

Era una casa grande. El primer piso ella lo arregló para nosotros, y después se dedicó a cocinar. Mataron dos gallos y cocieron ñame, plátano, y se volvió eso una buena olla de sancocho. ¡Un sancocho exquisito! Más una botella de ron Santa Cecilia y ¡celebramos! Eso sí, primero déjeme decirle que la señora de la casa era muy religiosa; así que rezamos con ella y se cantaron dos himnos.

Y después de todo esto, fuimos a la cama. A las cinco a.m. el anciano vino a preguntarnos “¿Qué tal durmieron anoche?”

Esto fue más o menos en 1960. Como el esposo de la señora de la casa era marino, tenía lo que nosotros llamamos “góndola” y nos dio también un mástil y una vela.

El capitán quería ir a Corn Island. Era hermano de la señora. Iba a hablar con alguien a ver si nos llevaban y fueron a Laguna a notificar acerca de nosotros.

Cayo Line, justo al frente dirigiéndose a Blue Fields, y después de llegar a Corn Island, un motovelero llamado *The Experience* nos llevó a San Andrés.

El señor Rankin acostumbraba darnos cien dólares para emergencias. Esa vez los usamos.

Finalmente después de ocho días estábamos de regreso en casa con nuestra familia.

PERSISTENCE'S LAST VOYAGE

Persistence used to travel a lot from St. Andrews Island to Cartagena back and forth. On this particular day of its last trip, it was carrying cargo from Cartagena to St. Andrews Island.

MH: Mr. Listel, please tell us about Persistence's last journey since you were on board.

LS: With much pleasure, what would you like to know first?

MH: Where did it happen?

LS: It was close to Nicaragua. And he continues to relate, “It all began after we left Cartagena at 4 p.m. Wind was light and at around 5:45 p.m., we cleared Bocachica “little mouth” in the sailing vessel, after we shaped our course to St. Andrews. Time was 8:45. Sailing along was smooth and at 11:45 I told one of the sailors: ‘Go and pump out the boat because we’re going to deliver the watch.’ We changed guard at 12:00. We used to shift work every four hours. We used to do it this way: We’d pump out the boat until it was clear, meaning free (no water), then we’d deliver it. But this time things were different. We could not get her free. She didn’t finish pumping. When I went downstairs, plenty water was down there. My brother Lisandro was Captain and he was sick so I was the Mit (mate) and I said:

'Captain, we can't get the boat free. We must change course because the boat is leaking'. 'I suggest to change to the nearest point: Isla Fuerte, close to Isla del Rosario', and he said, 'Continue journey a little bit more'. Enrique Archbold was pumping. He continued pumping all the time and we had to shift.

*After 2 a.m., I went back and said, 'Captain, she's still leaking'. He ordered us to drop a little of the sail, log the main sail and we took off the standing jib, and chopped the peak of the boat. We continued pumping and at 4 a.m. we still didn't free the water. I told that to the Captain, 'She still didn't free!' We finally changed the course. It was direct to St. Andrews, 40 miles outside. Bet it's more favorable to go to Isla del Rosario and Isla Fuerte. Captain said, 'NO'. And so the situation remained until 8 a.m. 'By now, adds Mr. Listel, she had so much water that she was doing everything by herself.' I said to Enrique Archbold, 'Open the hutch'. After we opened the hutch the boat was this way. The "bow" (proa) was down and the "stern" (popa) was up. And he continues, I said, 'Come and start dumping some of the cargo'. We threw four rows of cement. Can you imagine? The cement was so **hot!** It would **burn** you! I didn't know that cement was so hot when wet. It was like putting your hand on a pot on fire. We'd stop and start bailing buckets of water. We bailed out 96 buckets and washed them up. All break out. We all agreed, **'She is on her own... She's not taking any steering. She's doing west, northwest.** Heading west, northwest, that's where the coral is, so we passed that day, the following night and another day more. I went out at 4 p.m. and looked (did some observation) passed it, meaning gave (hand) it to the Captain. It contained the altitude, latitude, minutes and seconds".*

MH: Did you use a Sextant?

LS: Yes, I used one and "took" the sun, minutes, seconds and the hour, he says again. And continues with the story. After that, we dumped some cargo and we threw away the potatoes and we finished and The Captain said, 'we're heading southeast, 22 miles.'

Almost at ten at night, I saw the light of another boat. So I watched carefully, checked it with the compass and realized it was from a boat that had left St. Andrews and was going to Providence. I could see that it would pass near to us. Yet, a squall came in and it rained hard, very hard, and by the time the squall was over, the boat had already passed by. Well, at 2 p.m. in the day, and in the evening at 4 p.m., I look again and gave to the Captain to read; yes, to figure it, chart etc. Captain says, 'Well, we are in latitude 82 water of Nicaragua. Here, St. Andrews is 81'. (Explains Mr. Listel). 'We could do nothing at 8 p.m. at night. The vessel was going by herself around 10 at night. 'Bring me the cord'. I sound the water. We had 18 fathoms. One hour later, I made a sound again. Still same 18.

MH: How was that cord?

LS: It was pretty long and had a heavy piece of iron tied at one end of it. Also it had knots and from one knot to the other we had one fathom. That's how we could measure.

Fourth Day.

LS: The vessel just stopped; no movement. And after she stopped, she began to fall into a rocking motion. We all agreed, he says remembering. 'Come out fix

something to help us because the lifeboat can't take all of us'. We were nine souls on board. So we fixed some porridge and food and put it in a biscuit jar. We were 11 souls on board. We put the boat over board and the water was more or less 5 inches from the boat's level. We almost floated in there also! I took off the "boom" (bum) and the gaff (giaf). One on each side so it couldn't go down no more.

MAKE READY! We're about to sink!

LS: At 4 a.m., she started rocking again, so I told the Captain: 'Get in'. I stand off the boat and about 4:30 she went down. 'She went down, one end first and dipped'. The sound that came out of her was an Air out sound.' We cut away and we had to go the same way the vessel was going. Between 7 and 8 a.m. I saw mainland, Nicaragua, so do the rest. While using a spyglass I saw a reef. Our next question now was 'how are we going to pass? Let's plan before we approach it; OK'. Verando and Enrique and I, we going tie ourselves and 3 get down. (We'll tie ourselves and we'll get out of the lifeboat). Everybody began to praise the Lord and pray for him to "Open a way."

MH: How does it feel being in the open sea above a reef, knowing there can be sharks near by? Weren't you afraid?

*LS: Of course I was! But one prays, there is nothing else you can do. It's up to GOD. We got to the cay, he says, but there was no one there. We did notice someone had been there because one could see somebody had been making his way through the bushes with a machete. As we were not sure if there were any poisonous and dangerous animals, then we decided to sleep in the canoe until the next day at 5 a.m., and we picked up anchor and got to the next cay at 7 a.m. The next cay had a small hut so we slept in it and the next morning a boat was next side with some people. 2 boys went and asked for help. They were Tastapone indians but we had a problem. It's called "language barrier". We could not communicate effectively, but Captain Lisandro could speak it. The Mosquito Indians said to him: We're going to Tastapone. But 3 miles further. They wanted to send me to find out but I denied the offer. Poisonous snakes may be there and lions and tigers so we forgot about it and slept that night in the same way again. Next morning: **Big Cay right ahead!***

LS: We reached Line Cay around 4 o'clock in the evening. I got there and I saw a government boat so I made our Colombian flag look upside down. So nobody would think that we wanted to invade them. Taking over Nicaragua is not our intention. The little boat approached us and found no sense in stopping us so they said: 'You all are close to the cay. Some people live in there. Go Ahead! At the Cay an 80-year-old man asks: 'What your need? 'We sank and need help. We come from St. Andrews and Providence.' 'Come Inside. You all speak Spanish?' 'Some of us speak Spanish and some speak English.' It so happened, says Mr. Listel, that the owner of the Cay was from Providence. Dr. Britton, Amos Britton's family lived there, good people. 'You all is at home', said the Lady of the house. Welcome.

LS: It was a big house. The first floor she arranged for us and later began to cook. So they killed two roosters and with Yam, Cassaba and plantain made a good 'pot a Sancocho' (pot of 'Sancocho.') Plus a bottle of Santa Cecilia Rum and we celebrated.

But first, let me tell you, she was a Religious Lady so she prayed and we prayed with her and she sang two hymns. And after all this, then we went to bed. At 5 a.m. The old man came to ask how we'd slept. This was more or less 1960. As the lady of the househusband had been a sailor, they had a "Gondola" so she gave us a mast and a jib plus a sail. The Captain wanted to go to Corn Island. The man was her brother. He was going to talk to someone, any boat to see if they'd carry us. So they get the "Laguna" to notify about you all. (So they got a hold of the "Laguna" and notified them about us) Line Cay, right in front going to Blue Fields and afta (after) we get in Corn Island the Motored Vessel called "The Experience" took us to St. Andrews. Mr. Rankin used to always give us US\$100.00 for emergencies only, so we used it. "FINALLY AFTER 8 DAYS, WE WERE BACK HOME TO OUR FAMILIES"



En la época en que yo empecé a estudiar era el año 1946. No había otro medio de transporte que las goletas. Mi primer viaje fue en la motonave *Cisne*; yo tenía ocho años. En esa época era de mi abuelo, el señor Jeremías Lynton. Teníamos mal tiempo. La nave iba cargada con cocos y naranjas, y comenzó a llover. Mi mamá dijo: “Boten los cocos al mar”, porque nos íbamos a hundir, y él que no, que la carga no se debía botar.

Al fin se dieron cuenta de que había unas islas cerca a Cartagena y nos acercamos y se fondeó lejitos, pero escapamos del mal tiempo. Al día siguiente por la mañana arrancaron nuevamente y llegamos a Cartagena.

¡Uno se mareaba mucho! Y el olor a copra era tan fuerte que no ayudaba para nada a tu bienestar general.

En otra ocasión íbamos en la goleta *Deliverance* del capitán Alex Rankin. Tenía en la proa una casetita y dos camarotes de cada lado. Abajo iban los cocos y arriba uno ponía unas tablas, encima unos colchones y uno dormía allí. Atrás tenía una puertita. De pronto empezó a brisar fuertemente; las olas eran enormes. En una de esas entró una ola. Íbamos con mi tía Ida, mis hermanos y Vicky. De pronto, ya habían cogido de frente la goleta varias olas, hubo una ola tan grande que se levantó mi colchón. Ya iba, yo que estaba dormida, flotando con el colchón. Por la ventana, una señora vio y me agarró los pies; ella me retuvo pero el colchón se fue.

¡Qué cosa más impresionante ver al capitán luchando con su timón! ¡Inspiraba tanto respeto! El capitán se amarraba al timón y usaba un impermeable negro. Como íbamos tan cerca en esa casetita, veíamos todo y era admirable. Venían esas olas, y a él le caían cosas encima; y él seguía ahí firme. Yo le decía *Blue Shoes* (Zapatos azules). Era de apellido Hooker, de Providencia. Yo me mareaba mucho y él me decía: “No te mueras porque cuando llegemos a Cartagena, te voy a comprar un par de *blue shoes* (“zapatitos azules”).

Yo le cogí un cariño a ese señor porque era tan bueno. Cogía un periódico y lo mojaba con agua de sal y me lo ponía en el estómago y me decía: “Así no vas a vomitar”. Y te aseguro, no sé si era superstición o qué, pero... ¡me funcionaba! (dice sonriendo).

Peligran nuestras vidas

Otro de mis viajes fue en época de vacaciones de medio año, o sea en julio. La costumbre era quedarnos en Cartagena, pero esa vez las mamás nos consintieron más y accedieron a traernos; viajábamos en la goleta *Persistence*. Un tío mío, Cody Veléz, era el contra maestre. Todo estaba normal y había dos bombas manuales para sacar el agua.

De pronto se vino encima el mal tiempo, y nos perdimos. Empezó a entrar mucha agua por debajo, y las bombas no daban abasto. El agua nos daba ya a las caderas y pedimos “achicar”. Los marineros y nosotras tirando el agua de regreso al mar. Vimos en la madrugada una luz; pensamos que era un barco que nos venía a auxiliar y salimos desesperadas. Yolanda, Vicky y yo salimos a cubierta y amarramos una almohada a un palo y le prendimos fuego. Eso parecía un incendio; las plumas salían volando y se pegaban en la vela. Ellos vieron eso y se acercaron, y nos dimos cuenta que era una motonave más pequeña que la nuestra, llamada *Silvia*, de la familia Gallardo. Entonces, de capitán a capitán, se gritaban. El de la *Silvia* le dijo: “Pásame tus pasajeros”. Éstos eran el señor Macaris y su esposa, y nosotras tres. En medio del gran oleaje bajaron el bote salvavidas y el marinero remó como pudo y nos pasaron al *Silvia*. Para hacer esto, nos amarraron de la cintura y nos lanzaban al aire, así como meciéndonos, y caíamos dentro del otro bote. Para nosotras, lo más doloroso fue que pasaron hasta la brújula, y quedaron solos el capitán y mi tío (no quedaba nadie más a bordo). Nos daba mucha tristeza pues no sabíamos si los volveríamos a ver.

Ya no tenían quien les botara el agua ni tampoco habían vuelto a montar el bote salvavidas; lo llevaban amarrado atrás. Afortunadamente la *Silvia* los reorientó y llegamos a San Andrés. Detrás llegaron ellos; encallaron, pero llegaron. Tu vieron que encallar para que no se hundiera.

Tres mamás asustadas

Y el susto de estas tres mamás que van allá hasta el muelle en un botecito. Y nosotras gritando: “acá estamos”. Ellas decían: “Algo pasó porque vienen remolcando el bote salvavidas”. Ellas no podían creer lo que veían. Y “Bull”, tan galante, las llevó y nos recogieron.

“Bull”, que traduce toro, era un personaje que todos apreciábamos. Era un señor muy fuerte. Se puede decir que es el “padre-maestro” de todos los lancheros de la isla. Bueno, al ver el susto de esas tres mamás, “Bull” las llevó al barco en su lancha. Y nosotras les dijimos: “Vamos a buscar al tío Cody que debe estar totalmente emparamado”.

Después teníamos que contarles a nuestras mamás que les debíamos dinero a todos los marineros pues habíamos ofrecido pagarles por ayudarnos a “achicar”, sacar (botar), el agua de mar fuera de la goleta.

Es bueno que los chicos del futuro y de hoy día, que no conocen las dificultades que pasaron sus ancestros para poder brindarles un mejor futuro, se enteren de estas cosas. También en la *Silvia* venía el padre Ladislao.

MRS. HELEN VELEZ

I began to study around 1946. The only way we could get in and out of the Islands was on board of a sail vessel or a motored vessel. My first trip was on the motored vessel called "Cisne". It used to belong to my grandfather Mr. Jeremías Lynton. At that time, I was 8 and I remember we had very bad weather and the ship was loaded with coconuts and oranges and it began to rain so my mom said, "Throw the cargo at sea because we are going to sink". But he did not allow it. The cargo was not to be wasted. Finally, they noticed some cays were close to Cartagena so we approached them and we anchored a bit far from them. Yet, we escaped the bad weather and we got to Cartagena the next morning. One would get very dizzy! And the copra odor did not help a bit to your overall well-being. On another voyage on board the "Deliverance", owned by Captain Alex Rankin, its bow had sort of a "tiny house" so to speak with a chamber on each side and a small back door. Underneath, were the coconuts and on top of them, one could lay some wood panels and a mattress and you could sleep there. Suddenly a very strong breeze showed up and I was along with my aunt Ida, my brothers and Vicky. The boat had been punished several times already by the waves and this time a big wave came and lifted up my mattress and carried me away into the ocean while I was sleeping. A lady saw me through the window and she got a hold of me grabbing my feet. She kept me but the mattress was gone. It was very impressive to watch the Captains of that era fighting against the sea, resisting all the waves and things that would fall on top of them. Sometimes they'd even have to tie themselves to the helm and wear a black raincoat because the weather was so bad. Yet, they'd never give up and they stood firmly as if they could be invincible. It caused us a lot of admiration and respect. We could see everything very clearly because we always liked to use that little "house". I remember a Captain I used to call "Blue Shoes". His last name was Hooker and he was from Providence. As I always got seasick, he would say to me, "Don't die because when we get to Cartagena I'm going to get you a pair of blue shoes." I was very fond of him. He was a very good gentleman and would take some newspaper and wet it with salt water and place it on top of my tummy and say, "This way you'll not vomit" and I can assure you... I don't know why but it worked!" says Mrs. Helen smiling.

Our lives are in danger.

On another of my trips during the month of July, we were on vacation and the traditional thing to do was for us to stay. But this time we got lucky and our mothers decided to "spoil" us a bit and bring us back to the Islands. So we were coming back on board of the "Persistence" and an uncle of mine, Cody Velez, was the mate. Everything was normal and the vessel had two manual water pumps to get rid of the excess of water when needed. Suddenly the bad weather overtook us and we got lots of water beginning to come in from underneath, the two pumps were not enough and they were unable to get rid of all of the water. Now the water was up to our hips and we asked the sailors to help us to get rid of the water and at dawn we saw a light and thought it was another ship that could save us so in desperation Yolanda, Vicky and myself went out and standing on top of the deck tied a pillow to a stick and set it on fire! It looked pretty bad, feathers were flying all over the place so the boat came

toward us and it was the motored vessel called "Silvia", which was a bit smaller than ours. It belonged to the Gallardo family. Then the yelling between Captains began and the "Silvia's" captain said, "Send me your passengers". They were Mr. Macaris and his wife and the three of us ladies. In the middle of all these big waves and in sort of a "rocking" motion the crew tied us to a rope and sent us up in the air and we'd fall into the other boat. For us girls the most painful thing was to watch how everything was getting on board the "Silvia", including the magnetic compass. But, my uncle and the Captain remained on board the "Persistence" no one else. And we felt very sad because we didn't know if we would ever see them again. They had nobody to give them a hand anymore to get rid of the water. They had no life boat either. It was being towed behind them. Fortunately, the "Silvia" re-oriented them and we got to St. Andrews and they arrived right behind us. They got stuck on the reef but they made it. They had to do it that way so it would not sink.

Three scared Mothers.

These three mothers were scared and at the pier waiting for us and we were screaming 'Here we are!' As they were thinking, "Something happened and it doesn't look good because the life boat is being towed." They couldn't believe their eyes! But Bull, who was always so gallant, took them to us and they picked us up. "Bull", which means "Toro", was a character that we all used to appreciate a lot. He was very strong and one could say that he was the "Father-Teacher" of all the "lancheros" meaning the "boatmen" from the Island. Well, when he saw those three mothers all scared he took them on his boat. And we said, "Let's go and get uncle Cody. He must be soaking wet." Later, we had to tell our mothers that we owed money to the sailors because we had offered to pay for helping us to get rid of the excess of water inside the vessel. It is good that kids from the future as well as the ones that are present today learn the difficulties that their ancestors had to go through in order to be able to provide them with a better future. On board the "Silvia", we found Father Ladislao.

Yo llegué en goleta a San Andrés en 1949 cuando fui llamado a ser radiooperador en Providencia; en ese tiempo la isla estaba bajo un gobierno intendencial. Salí de Cartagena el nueve de noviembre y abordé la motonave *Silvia*. La salida estaba programada para las nueve a.m., pero no se cumplió porque el *machine man*, el maquinista, un señor de apellido Peterson, no llegó sino hasta las cuatro p.m.

Zarpamos y el capitán Baldwin Britton me preguntó: “¿Where are you going?” (¿Adónde va usted?). Le respondí y le conté que iba a ser el radiooperador de esa isla.

Me miró de pies a cabeza y dijo: “¡Imposible! Usted no sirve para eso; usted es un niño!”.

Yo tenía en ese entonces dieciocho años... (dice el señor Otero sonriendo. Y continuó).

La travesía demoró seis días. Llegamos a Providencia a las dos p.m., y la Aduana nos recibió. El jefe era Manuel Manrique. Para mí todo era nuevo.

En la travesía venía a bordo el señor “Lito”, hermano de Ma. Teresa, y nos pusimos a charlar. Me comentó que venía de Turbaco, de un centro convencional donde él había estado. Nos hicimos amigos. Zarpamos de Providencia a las once de la noche. Recuerdo que en la parte delantera de la *Silvia* embarcaron seis reses. Yo ahí durmiendo, medio durmiendo. Habían unos bultos de gaseosas y de cervezas. Me desperté a media noche por el ruido y la algarabía que tenían. Resulta que el ganado se había ido de medio lado y tuvieron que cortar las sogas y echar el ganado al agua. En medio de todo eso, vi que los marinos bajaron un bote y estaban tratando de volver a montar las reses al barco. Una de ellas se ahorcó... después de unas cinco o seis horas lograron volver a poner el ganado encima. Durante ese tiempo, con mi poca experiencia y con todos esos avatares del mar, me puse a pensar: “Si yo tuviera dinero, pagaría todo ese ganado para que no tuvieran que hacer toda esa operación tan difícil”.

Llegamos a San Andrés como a la una p.m., en vez de llegar a las siete de la mañana. Durante ese trayecto ya habían descuartizado la vaca. “Seguro para comérsela”, diría yo.

Ya en San Andrés, en tierra firme, contacté al señor Rafael Vásquez, que era el jefe de la Marconi (hoy en día conocida como la empresa llamada Telecom), a José Vicente Espinoza, contador de la misma empresa, a Víctor Abrahams quien era el otro operador y al mensajero, que era Abices Escalona.

Tomé posesión del cargo como jefe de la Oficina Intendencial de Comunicaciones de Providencia, para lo cual fui asistido por el amigo Antonio de Armas, que era el Oficial Mayor de la Inten-

dencia en ese tiempo, aprovechando que esa noche zarparía hacia Providencia la motonave *Deliverance* que manejaba el capitán Chong Newball.

Durante todo ese tiempo que yo estuve aquí en San Andrés, el capitán era Chong, y el contador era su hijo, el señor Vancliff Newball.

Llegamos a Providencia a las ocho a.m. del día siguiente. Yo me dispuse a ir a la oficina de radio con la asistencia del mensajero, el amigo Handel Taylor. Ya había convenido con el señor Vásquez y con el señor Abrahams tener un contacto a las diez a.m., pero resulta que al instalar el equipo e intentar hacer el comunicado, nos dimos cuenta que el equipo estaba dañado, razón por la cual comuniqué al comisario, en ese tiempo señor Obal May, que el transmisor estaba dañado. El receptor de radio sí funcionaba, y fue así como sintonicé la estación de San Andrés y escuché que me llamaban. Y yo sin poder responder.

En vista de que no le contestaba, el señor Vásquez acudió al sistema y envió un mensaje *blind*. Lo recibí y lo envié al señor Obal May, a lo cual él me manifestó que aprovechara el día siguiente que salía una motonave para San Andrés y llevara el equipo para ser reparado allá.

El señor May creía que había un error, y me fue difícil convencerlo que yo estaba en lo correcto. Entonces le habló al señor Randel, que tenía una caja para el equipo. Lo llevé a San Andrés. Ese mismo día el señor Víctor Abrahams, que también era técnico de radio, me lo arregló. Al otro día salí de nuevo a Providencia. En Providencia, tal vez por la propaganda del capitán Britton, y en vista de lo joven que yo era, ya estaba la palabra en Providencia de que yo no había podido hacer nada y que había dañado el equipo.

Una vez arreglado el equipo en la goleta Rembro, del capitán James Rankin, instalado el equipo, hice contacto con San Andrés.

Comencé a recibir mensajes para Providencia. Los repartía Handel Taylor a los comerciantes y a otros lugares.

A pesar de la juventud, cuando me vieron en acción, comencé a tener muy buena aceptación de todos. Hice muy buenos amigos, como Ángel Britton, Randell Howard, el doctor Connoly, Silvestre Forbes, Jorge Taylor, el hijo del doctor Connoly, Gloria Britton, Casimiro Newball, Winston y Gibson Jay, y otros que se me escapan.

Ahí estuve por ocho meses y fui nombrado en la Marconi para reemplazar a Víctor Abrahams, que se había retirado. Ganaba en ese entonces como noventa pesos al mes. Pagaba renta en compañía con el señor Vásquez y nos alimentábamos donde Isidora de Beltrán (cariñosamente la llamaban La Mona).

Anécdota

Una de mis idas en vacaciones se efectuó en la embarcación *Victoria*, en viaje hacia Cartagena vía Panamá; el capitán era James C. Howard. Llegamos a Panamá. En la misma embarcación iba también el señor Rafael Araujo, secretario del juzgado en San Andrés. En Colón, mientras la goleta cumplía con todas sus diligencias, nosotros nos fuimos a beber algo. La nave se iba a la una p.m.; a las cuatro p.m. aún no habíamos llegado.

A la llegada, el capitán estaba bravo, lo cual incomodó a Rafael. En un arrebato de licor, comenzó a hablar mal del presidente Remón, lo que motivó que llegara

la autoridad y lo detuviera. Por medio del capitán James C. se pagó la multa, y zarpamos a las doce de la noche. Al día siguiente el amigo Rafael, agobiado por la “resaca”, me preguntaba: “Otero, ¿qué se comenta?”. Yo sólo respondí: “cositas pequeñas”.

Llegamos a cartagena. Al cumplirse las vacaciones regresé a la isla de San Andrés. A bordo de la misma motonave llegué a Colón; sin el señor Araujo.

Valores en esos días

La vida era apacible; había *paz*, honestidad y honradez. Recuerdo que vivía en compañía de Rafael Vásquez, Rodolfo González y Teresa Villalobos en casa de propiedad del señor Ciusam Bush. La casa se la pasaba con todo abierto; las puertas de par en par día y noche sin que nadie tomara nada.

Una vez vino el equipo de fútbol de un colegio de Bogotá a jugar y a realizar unos eventos aquí. La policía y otros, Julito Gallardo, Rodolfo González y el señor Pinky Jay, se ofreció a llevarlos en un *truck* al hoyo soplador; sólo hasta ahí se podía llegar en carro en ese tiempo. Se regresaron más o menos a las siete p.m. al centro. Luego el chofer del camión estaba indagando cómo podía conseguir a los que había llevado para saber de quién era una billetera que se había quedado en el camión.

Época digna de recordación; contraria a lo que generalmente sucede hoy en día.

Mi esposa llegó en la *Deliverance* con su hermana a pasar vacaciones aquí, y se quedó aquí conmigo. Nos casamos aquí. La ceremonia la ofició el padre Eusebio Howard. Invitamos cerca de 600 personas y Altos de la Mansión Bogotá, la casa de los Gallardo. Debido a la gran cantidad de invitados, éstos se sentaron en el parque Bolívar.

Comenzó el comercio y se acabaron las goletas. Los terrenos fueron vendidos sin tener en cuenta nada y todo se construyó al azar. Inclusive, le daban a los isleños una cantidad sin requisitos ni normas de ninguna naturaleza. Eso generó los problemas actuales.

MR. JESÚS DANIEL OTERO DAGER

I came to St. Andrews Island on a sail vessel in the year of 1949 when I was assigned to be the Radio Operator in Providence. In those years, the Island was an intendance. On the 9th of November, I departed from Cartagena on board the motored vessel “Silvia”. Departure was estimated to be at 9:00 a.m. but it didn’t happen because the “machine” man named Peterson arrived at 4:00 p.m. As we waited anchored, Captain Baldwin Britton asked me, ‘Where are you going?’ I answered by telling him what and who I was. So, he looked at me from head to toe and replied, ‘Impossible! You are just a Kid! You can’t be any good.’ ‘I was only 18 years old’, he says smiling. It took us six days to reach Providence. We got there at 2 p.m. and Mr.

Manuel Manrique, chief of the Customs Department welcomed us. Everything was new for me. On the trip, Maria Teresa's brother, Mr. "Lito" was on board and we began to chat and he told me that he had been attending a convention center in Turbaco. We became friends. We left Providence at 11 p.m. and I remember that at the bow of the "Silvia" six cows were on board. I was trying to sleep among those bulks of soda and beer drinks and at midnight I woke up because everybody was making a lot of noise and definitely something was going on. Well, it so happened that the cows had fallen overboard so the people had to cut the ropes and let them swim. In the middle of all this madness, I saw how the sailors were on a little boat trying to get the cattle back on the ship. It took them six hours to meet their goal. Yet, one of the cows died strangled by the rope. Inexperienced as I was during all that time, I was thinking, 'If I had enough money, I would pay for the cattle so that they wouldn't have to go through such a difficult operation.' We got to St. Andrews around 1 p.m., instead of arriving at 7 a.m. During the trip the cow had already been cut into pieces. Probably to be eaten I suppose. Back on firm land, I got a hold of Mr. Rafael Vasquez, who was in charge of the Marconi Co. (Nowadays known as Telecom Co.) and Mr. José Vicente Espinoza, bookkeeper of the same company and Mr. Víctor Abrahams, who was another radio operator and the messenger Abices Escalona. Assisted by Mr. Antonio de Armas, Major Official of the Intendance of those days, I took possession of my new assignment as Chief of the Main Communications Office in Providence Island. Knowing that the motored vessel "Deliverance" was heading towards Providence that very same night, I decided to take advantage of the fact and travel right away. Captain Chong Newball was in command of the ship and his son was his bookkeeper, Mr. Vancliff Newball. We reached providence at 8 a.m. I decided to go to my Radio Office and with the help of Mr. Handel Taylor, who was the messenger. I had previously agreed with Mr. Victor Abrahams and Mr. Vasquez to make contact at 10:00 a.m. but it so happened that when I installed the equipment and tried to get communication, something was wrong and I was unable to meet my goal. I told the commissary, Mr. Obal May, that the transmitter was broken. The Radio receiver was okay so that allowed me to tune into the St. Andrews Island Station and I could hear them calling me, but I couldn't reply. Since they got no answer from me, Mr. Vasquez sent a "Blind" message and I got it and sent it also to Mr. Obal May. He told me to go the following day back to the Island and take with me the equipment so that it could be repaired. Mr. May was convinced that there was a mistake and it was very difficult for me to convince him that I knew what I was doing. So he spoke with Mr. Randel and he gave me a box for the equipment and I took it to St. Andrews with me. That same day Mr. Victor Abrahams, who was also a Radio Technician, fixed it for me.

The next day, I went back to Providence and on board the "Rembro" with Captain James Rankin, I installed the radio equipment and I established contact with St. Andrews. I began to receive messages for Providence and Handel Taylor would deliver them for the commerce as well as for the rest of the Island. Although I was so young, when people saw me "in action" I began to be accepted by everyone and made a lot of good friends like Angel Britton, Randell Howard, Dr. Connoly, Silvester Forbes,

Jorge Taylor, Dr. Connolly's son, Gloria Britton, Casimiro Newball, Winston and Gibson Jay and many others that right now escape my mind. I remained there for 8 months and was named by the Marconi Co. to replace Victor Abrahams, who was retiring. I earned about 90 pesos a month. I used to pay rent with Mr. Vasquez and we would buy our meals at Mrs. Isidora Beltran, called "La Mona" by her friends.

Anecdote:

On one of my vacations I was on board the "Victoria" going to Cartagena via Panama and the Captain was James C. Howard. As we reached Panama, I met Mr. Rafael Araujo, who was the Secretary of the Court of Justice in St. Andrews Island and we decided to go and have some drinks while the ship did whatever it had to do at port. The ship was supposed to leave at 1 p.m. but at 4 p.m. we'd still not arrived. At the time of our arrival the Captain was very upset with us and this made Rafael very uncomfortable and in a rage of madness he began to badmouth the Panamanian President and this caused the Police to show up and he was detained. The Captain had to interfere in the matter and through him, the fine was paid and we finally departed from Panama at 12 o'clock at night. The next day, Rafael, overwhelmed by the hangover was asking me, 'Otero, what is the word around?' To which I replied, 'Oh, nothing! Just small stuff. (Small potatoes) We arrived at Cartagena and when my vacations were over, I came back to the Island on the same ship but without Mr. Araujo. We went to Colon. Moral values in those days... Life was very quiet. There was a lot of PEACE and honesty. I remember I used to live with Mr. Rafael Vasquez and Mr. Rodolfo Gonzales and Teresa Villalobos in the house owned by Mr. Ciusam Bush. The house used to be completely open day and night. Doors and windows wide open and no one would ever take a needle out of there. Once a football team from a school in Bogotá came to play with us and the Police Department and some citizens like Julio Gallardo, Rodolfo Gonzales and others took part on the event. Mr. Pinky Jay offered to take them in his truck to the Blowing Hole. In those days one was able to drive only up to that point. From then on, the road no longer existed. They came back downtown more or less at 7 p.m. Later at night, the truck driver was looking for the owner of a wallet that had been left on the car, probably forgotten by its owner. Old times that deserve to be remembered. Nowadays usually no one would do such a thing. My wife arrived on board the "Deliverance" along with her sister. They were on vacations and she ended up staying here with me. We got married here. Father Eusebio Howard married us and we had about 600 guests in the Gallardo's place called "Altos de la Mansion Bogota". We had invited so many people that some sat at the "Bolivar Park". Well, the commerce began and the sail vessels and motored ships came to the end of their days. The land was sold with no regard towards the future and the constructions took place at random. Furthermore, islanders were handed a certain amount without any special requirements or rules of any kind. This fact has developed the current problems we face today.

Lo primero que me viene a la mente es que las goletas eran nuestro único medio de transporte entre las islas y la única forma de viajar a Panamá o a Cartagena, por ejemplo. También recuerdo que nosotros, los habitantes del archipiélago, esperábamos con ansia la llegada de las goletas. Cuando llegaban se tocaba el caracol, o sea que lo soplaban para anunciar su arribo; se hacía lo mismo cuando zarpaban. En los años cuarenta también se soplaban el caracol para anunciar las visitas oficiales. Las embarcaciones traían frutas, como los cocos, y animales tales como cabras, reses, gallinas y cerdos de Providencia para venderlos en San Andrés.

Como pasajero tú traías tus propias frazadas, dos o tres, y tus sábanas, una bacinilla, agua potable y algo ya preparado para comer a bordo. Todo esto más o menos calculando dos días de viaje. Por las tardes se cantaba, se contaban cuentos, se bromeaba. A mí me gustaba invitar a todos a disfrutar un poco de lo que yo había traído para mí y lo compartía: primero el capitán y luego los marineros. Ese era el orden. Cuando alguien se enfermaba, se mareaba mucho, otra persona se encargaba de cuidarte y te daba té caliente y se ocupaba de mantener tu bacinilla limpia, etc. Tú subías al barco con un “bultico” que, además de las cosas ya mencionadas, también contenía una almohada y tus cositas personales y una maleta. Todas las mañanas se te daba suficiente agua para que pudieras asearte, lavar tu cara y acicalarte.

El capitán enviaba a alguien de su tripulación a subirse a uno de los mástiles y divisar a ver si ya había tierra a la vista.

“¡Land Ahoy!”, gritaba si veía tierra firme, y ¡a todo el mundo le daba una alegría tan grande!

En cambio, cuando el mar estaba bravo, el capitán gritaba: “Lleven a las mujeres abajo”. ¡Ay, eso era terrible!, –dice miss Trinie–. ¡El mismo infierno. Estar encerrados por allá abajo!

Una vez yo no quería bajar. Así que me escondí debajo de una lona, pero un marinero casi me pisa porque, claro, nadie sabía que yo estaba ahí. Yo dije: “no me lleven abajo”. Estuve a bordo de la motonave *Cisne*, la *Goldfield* y la *J.B. Victoria*. Y también de la *Persistence*. Viajaba ida y vuelta. Una vez, regresando de Cartagena, habíamos estado ya varios días seguidos en alta mar y nos bajamos en cayo Bolívar y fritamos pescado fresquito. Apenas estábamos terminando de disfrutarlo cuando el capitán dio la orden: “¡Apúrense; todos a bordo. Hay buen viento! Tenemos que aprovecharlo. Y en efecto, llegamos a San Andrés rapidito.

Era muy hermoso estar en alta mar, pero extrañaba el agua dulce. Me encantaba la comida que se me brindaba. Trabajé por años en la Capitanía de puerto, y tuve la oportunidad de conocer al mar y escuchar las aventuras de muchos capitanes y marineros.

MRS. TRINIE GUERRERO

The first thing that comes to my mind about sail vessels is that they were the only means of transportation we had in order to travel between the islands and also the only way to get to Panama and Cartagena for example. I also remember that all the residents from the archipelago would anxiously wait for their arrival. When the boat was coming in, the person in charge would blow a shell to announce the arrival and or a departure of a ship. This was still going on during the 1940´s. Also the shell was blown to announce official visitors and special occasions. The boats used to bring passengers and would take from Providence fruits like coconuts and animals such as goats, chickens, cows and pigs that could be sold in St. Andrews Island. As a passenger you would bring your own blankets 2 or 3 as well as your own sheets, a basin for your own body fluids some potable water and something already prepared to eat on board. All this considering you would spend more or less two days of traveling. In the evenings, people liked to sing and tell stories and jokes and I loved to invite everybody to share some of the goodies that I had with me; first the captain and second the sailors. That was the order I liked to follow. When someone got seasick, another person took care of you and kept your "potty" clean etc. You got on board with a tiny "bulk" that besides the things already mentioned it also contained a pillow and your toiletries plus a suitcase. Each morning one was provided with enough water so that you could wash-up and groom yourself. The captain used to send an observer from the crew to climb up the mast and advice if he saw firm land. Land Ahoy! He'd shout if he did; and everyone would get very happy.

On the contrary, when the ocean was rough the captain would shout orders like: "Take the women and the rest of the passengers down below" "and that was the worst!", says Mrs. Trinie... "Hell itself! That's how it felt being enclosed down there. Once, I didn't feel like going down there so I hid under a sail that was on the deck and a sailor almost stepped on top of me because, of course, he didn't know I was there so I said, "Take me downstairs". I was on board the MV "Cisne" and the "Goldfield" and also the "J.B. Victoria." plus, the "Persistence". I traveled back and forth and once coming back from Cartagena, we had been for several days at open sea and we stopped in Bolivar Cay and fried some fresh fish! We were not yet quite done enjoying it, when the Captain shouted: Hurry up, all on board. We have good wind! We must take advantage of that. And as a matter of fact we got to St. Andrews rather quickly. Although it is beautiful to be at open sea, I missed the sweet water. I loved the food that was offered to us.

30

San Andrés hace sesenta años (1930)

Autor: Señor Benjamín Moreno Torralbo
(Obtenido del libro de Armando Zabaráin y Vicente Martínez Emiliani eds. 1992. Costa 2000: evocación y destino de Caribe. Nuestro Mundo).

St. Andrews sixty years ago (1930)
Original written in Spanish by Mr. Benjamín Moreno Torralbo.
(Obtained from the book by Zabaráin, Armando and Vicente Martínez Emiliani, edited 1992. Costa 2000: Evocación y Destino del Caribe. Nuestro Mundo).
(*Evocation and Destiny of the Caribbean. Our World*)

Viaje a San Andrés

La bahía de las Ánimas, en Cartagena de Indias, es un amplio recodo de agua marina tersa y luciente, frente a las puertas de la celebrada villa. La goleta que hace la travesía a las islas de San Andrés y Providencia semeja una gaviota que reposa sobre el mar. El tráfico marítimo, activo movimiento de embarcaciones menores de barcos de río, lanchas a motor, remolcadores y canoas es pintoresco calidoscopio, en esa ensenada de la playa caribe, en la que Pedro de Heredia fundó a la hoy legendaria e histórica ciudad. Entre tanta nave moderna que sale y entra, la goleta es un anacronismo. En esa cáscara de nuez que no es otra cosa que una goleta, de suyo incómoda y arriesgada, corremos la aventura del mar.

En ese viaje me he vuelto escéptico, pienso que no es posible llegar al otro día, porque la isla de San Andrés es una fantasía geográfica que no ha existido nunca, y si alguna vez realmente existió, se la llevaron de donde estaba, pero en ningún caso nosotros llegaremos a ella. Estamos extraviados en el mar, es mi más íntima impresión.

Al amanecer nos ha sonreído el sol que asoma su cara rubicunda entre luces de tenues colores. A la difusa luz del día que nace, allá muy lejos, en los confines del mundo, oculta en el límite del cielo y el mar, como una nube ceniza, la isla remota es anunciada por la marinería.

Cuando pisamos tierra firme, entre los abrazos de los amigos que me dan una bienvenida, el vaivén de las olas sigue su ritmo en mi cabeza; un vago rumor de brisas marinas me zumba en los oídos y siento como el gemir del viento en los caracoles.

Lo que más apasiona a los isleños es el mar; la llanura indómita los atrae, los subyuga. Se sienten impelidos por ella. Por una especie de necesidad física, navegar es el sueño de todos. En el mar se sienten libres, dueños y soberanos de sus propias vidas, sin los compromisos enojosos que significan atenciones del mundo social.

Este nuestro mar del trópico es luminoso. Sus aguas, bruñidas por el fuego vivo del sol, se rompen contra el cinturón de roca del acantilado, y la espuma en fragmentos relucientes semeja opulento joyero de diamantes.

Los despreocupados y tranquilos moradores de las islas colombianas, cuando la brisa silba como un alarido y corre con violencia, como temerosa de asistir con retraso a la cita de la tragedia, y el cielo, de suyo claro y benigno, se ennegrece y descarga sus aguas con desesperación, y el mar ruge y la luz de los relámpagos con su resplandor siniestro encandila y atemoriza, se acogojan, y en las casas se vela y se ora, inquieto el ánimo y oprimido

el corazón. Días después, restablecida la calma, llegan las noticias, que en ocasiones son fatales: el mar se tragó a tal o cual goleta con todo su pasaje. Los que se salvan, arriban con las velas de sus embarcaciones destrozadas, el timón roto o perdido, los hombres de mar, fuertes como osos polares, agotados, hambreados.

Isleños e isleñas tienen como diversión favorita reunirse en grupos, y van a los cayos cercanos a merendar. Hacen la travesía de la bahía en botes de vela, se bañan en el mar, toman una fuerte dosis de sol y regresan muy complacidos a sus hogares. Todo el tiempo de tan ingenua distracción lo pasan tocando guitarra y cantando. A estos paseos los llaman *pic-nic*. Y todo parece indicar que se divierten bastante, a pesar de la muchas incomodidades. Es un esparcimiento barato y una variante del cotidiano vivir, lo que, posiblemente, es su mayor atractivo.

ST. ANDREWS SIXTY YEARS AGO (1930)

Trip to St. Andrews

The "Animas Bay" in Cartagena de Indias is a wide angle of smooth shining marine waters, splendidly showing off itself just before the doors of the famous villa. The sail vessel that travels between the islands of St. Andrews and Providence resembles a seagull resting on the sea. The maritime traffic, active movement of minor river ships, canoes, motored and towing boats is a picturesque kaleidoscope on the small bay of that Caribbean beach where Pedro de Heredia founded this legendary and historic city. Among so many modern ships coming in and out of the bay, the sail vessel is an anachronism. In that nutshell, which is nothing more than just a small, uncomfortable and risky schooner, we began the sea adventure. In this trip, I have become a skeptic. I believe its impossible to arrive the next day because the island is a geographic fantasy that has never existed and if at some point it did, it was taken away from its place. Anyway, we will never reach it. We are lost at sea, and that's my most intimate impression. At sunrise, the sun has smiled at us showing its reddish face among dim multicolored lights. Through the diffused light of the burning day, far away in the lost horizons of the world, hiding between the limits of the sea and the sky like a grayish cloud, the remote island appears and it is announced by the sailors. When we stepped down on firm land, among the hugs of the friends that were welcoming me, the swinging of the waves maintaining their beat remained in my head. And a vague rumor of marine breezes is still ringing in my ears. Plus, I also feel the roar of the wind in the conch shells. Islanders are extremely passionate about the ocean. Its unruly evenness attracts and subjugates them, they feel compelled towards it by some sort of physical need. Navigating it is everyone's dream. In the sea they feel free, owners and rulers of their own life, without the hassles and commitments that the social world demands on firm land. Our tropical sea is luminous; its waters burnish by the sun's vivid fire, brake against the steep stone belt and the ocean's foam seems like tiny sparkling diamonds. The unworried and peaceful inhabitants of these Colombian islands change when the breeze whistles and sounds

scary and the sky that is usually so bright becomes dark and the weather seems to turn violent. Rain and thunders are present and the sea roars. People get inside their homes and afraid of disasters, they pray and light candles. Their heart shrinks and they feel restless. After the storm is over, everything is calm once more. News arrives and some are pretty bad and strong like, 'The ocean swallowed this or that sailing boat and all that it carried.' The survivors arrive with their torn sails and a broken steering wheel if any. The strong sea wolves, men of the sea, appear weak, hungry and exhausted. Islanders both men and women like to go and gather at the nearer cays for a meal. They sail on a ketch through the bay, bathe in the sea, enjoy the sun and return content to their homes. All the time during such a pleasant day, they play the guitar and sing. These small trips are called Pic-nic and everything seems to point out that they are very amusing yet not very comfortable. It's an inexpensive recreation and out of the daily routine which is its stronger appeal.



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. Fíjese 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 immaculado. 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 Vanclyff (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, Vancliff’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.

MH: Señor Félix, por favor cuéntenos acerca de sus experiencias con goletas.

FP: Bueno, cuando yo era joven todas las conexiones con el continente, especialmente con Panamá y Centroamérica, eran por medio de goletas. Éstas eran muy pequeñas, comparando, máxime, con lo que existe hoy en día. La mayoría de los capitanes y los tripulantes eran de Providencia.

Me acuerdo de unas goletas como la *Mary V*, la *Persistence*, y una nuestra llamada *Los Palacios*, cuyos dueños eran el capitán Enrique Palacio, tío mío, y mi papá, que era Napoleón en esas goletas. Cuando íbamos a Cartagena, los recuerdos que tengo especiales era ver a los jóvenes estudiantes montando en esas goletas. Todos tenían una estera en la cual iba envuelta una almohada, una ponchera y una mica. Eso era necesario para el viaje porque la estera la utilizaba uno para acostarse en cualquier parte del barco, la mica para el mareo y la ponchera para lavarse porque a bordo no había baño de ninguna naturaleza.

A la salida del puerto, todos estábamos contentos. Algunos, generalmente, llevaban guitarras y nos poníamos a cantar.

MH: ¿Recuerdas alguna canción?

FP: No, no... ninguna canción en especial. Así íbamos todos contentos hasta llegar a la entrada de la bahía por allá por donde está Haynes Cay ahora. Cuando comenzaban las olas y veía uno que... uno a uno íbamos poniéndonos serios tragando en seco y después a marearnos y a acostarnos, y ahí se acaba la fiesta.

Como en esas goletas se llevaba: coco y copra, la cabina donde tenía uno que dormir era pequeña y casi sin ventanas, mejor dicho, sin ventanas. El olor era lo peor que uno se puede imaginar. Entonces uno buscaba en cubierta, acostado sobre los cocos, o sobre los sacos con botellas vacías, mojándose cuando había alguna ola, antes que estar allá abajo en ese olor.

A veces llegaba uno a Cartagena y el mareo continuaba en tierra, que era lo peor. Un día buscando entre los papeles de mi padre encontré un libro donde llevaban las cuentas del barco desde la goleta *Los Palacios*, y me reía de ver los costos de ese entonces comparados con los de hoy. Porque hablaban de centavos, y la cuenta no pasaba de 25 a 30.000 pesos por un viaje de aquí a Cartagena. A la ida, muchas veces íbamos por Providencia, me acuerdo, a recoger naranjas. En enero aprovechaba el viaje para comerlas; eso era delicioso.

Había diferencias entre los marineros, unos capitanes y otros. Unos eran demasiado prevenidos y otros demasiado arriesgados. Como ejemplo teníamos al capitán Eustacio Suárez, que en paz descansa, quien apenas veía en el horizonte algunas nubes recogía

velas o acortaba velas, y cuando ya entraba el viento, si era necesario, iba alargando las velas poco a poco... En cambio el capitán Dudley May seguía con las mismas velas, y si el viento arreciaba demasiado iba recogiendo velas. Por eso casi todas las goletas en que él iba de capitán, ganaban las carreras.

MH: Ahora hable por favor acerca de la época en que usted era intendente y las goletas aún cumplían su función.

FP: No, cuando yo fui intendente, todavía seguían las goletas, pero ya habían unas con motor más grande y con más comodidad. Por ejemplo la *Cisne*, que tenía camarotes casi individuales en cubierta. El comercio seguía dependiendo de la frecuencia de esas goletas por que aún no había otro medio de transporte. Todavía no había avión; eso vino después... los aviones *Catalina*.

Cuando llegaban las goletas, aún en ese entonces, no sé si Usted sabe o había oído el “toque de caracol” que había en ese entonces. Antiguamente había tres clases: depende de si era continuo o como cuando está en “Morse” es decir, uno largo, uno corto. Uno era para anunciar precisamente cuando se divisaba una goleta en el horizonte; el otro era para cuando el pescador tenía bastante faena, llamaba a la gente para la compra, y el otro toque era para anunciar cualquier emergencia, como un huracán. Aproveché el que uno de los capitanes y dueño de barco, James C. Howard de Providencia, era interesado en su isla; trataba de comprarle a él la mayor parte de los materiales de construcción que se necesitaban en Providencia para que él estuviera obligado en cada viaje a pasar por esa isla.

MH: ¿Querías dar un mensaje a estos chicos del futuro que van a estar estudiando este tema? ¿Cuál sería este mensaje?

FP: El mensaje que yo quisiera darles era que... Tal vez no lo puedan comprender si no hicieran un viaje en una goleta en los meses de noviembre, diciembre y enero, que era la época de mayor viento, oleaje y tempestades (mal tiempo), para que se den cuenta de que para conseguir cualquiera cosa en esta vida, y especialmente hacerse a una educación, ningún esfuerzo es demasiado. Nosotros teníamos solamente escuelas de primaria. Teníamos que ir a Cartagena o a otra ciudad del continente o del exterior para seguir los segundos estudios. Hoy en día, la juventud solamente se monta en un avión y en una hora ya están en Cartagena o Barranquilla, ya están en el continente. Nosotros teníamos que pasar cuatro, cinco y hasta más días sufriendo los rigores del mareo y el mal tiempo.

Generalmente, no podíamos regresar en vacaciones de medio año porque el tiempo no alcanzaba y la comunicación con nuestra familia era solamente cuando llegaba un barco pues no había telefonía entre las islas y el continente. Aprecien lo que tienen hoy en día: las facilidades y las oportunidades para hacerse una educación integral y responsable.

MR. FELIX PALACIO

When I was young all our contacts with the outside world were made by traveling on sail vessels. We would go to Colombia and to Panama and Central America. Those vessels were very small specially compared to the ones you can find nowadays. Most of the captains we had were from Providence and some schooners I remember are "Mary B.," "Persistence" and "Palacios". That last one used to belong to my uncle who was captain Enrique Palacio and to my father Napoleón. In order to go to high school, we had to go to Cartagena and all of us students carried along with us a straw mat and a pillow for sleeping, a basin for the moments one felt seasick and a wash basin because the boat had no bathroom at all. It was necessary to lie down anywhere one could because one for sure would feel seasick after a while. At the beginning of the trip everyone was always happy and some of us played the guitar and we'd sing. But as we passed Haynes Cay, one by one would start getting serious, swallowing dry, feeling seasick and would go looking for a space to lie down. Party was ended. As the ships were loaded with coconuts and copra and the cabin was small and had no windows, the odor was pretty unpleasant and the worst of the voyage. You would always prefer to be on the deck and lie down on top of coconuts or empty bottles and get wet, instead of being down below with that smell. Sometimes, we'd reach Cartagena and after several days you were still dizzy. One day looking through some of my dad's papers I found a notebook where the expenses of the trips were jotted down and it made me laugh to see the costs of those days versus the ones we have nowadays, especially because cents were mentioned and a "huge" bill would be no more than \$25.000 or \$30.000. That's all it cost to go to Cartagena. Many times on the way to Cartagena the schooner would stop at Providence Island to pick up a load of oranges and we'd eat and smell them. That was in the month of January so they were delicious. The best! Among the captains I remember some differences some were pretty cautious and others took too many risks. For instance, Captain Eustacio Suarez, may he rest in peace, as soon as he saw some clouds he'd tie up the sails and if the wind would come in stronger he'd spread them out little by little. In contrast, Captain Dudley May would keep the sails set the same way all the time and only if the wind got too strong he'd pick them up. That's why in all the races he entered, he always won. When I was the Intendant of the archipelago, we still had schooners but also we had motored sail vessels and motored vessels. They were larger and more comfortable like the "Cisne" and they had individual cabins on deck. Commerce still depended on the vessels. We had no airplanes yet. The era of the Catalina airplanes came later. The conch shell announcements were another typical custom we had as a way of communication. We had three kinds depending if it was continuous or in Morse key meaning one long, one short etc. We'd use it to announce the arrival of a vessel as soon as it could be seen on the horizon. Another one was used to announce trading, and the last one, for emergencies, death, fires and so on. As Intendant I took advantage of the fact that Captain James C Howard was very interested on the Island's well being so I'd buy all the construction materials that were needed in Providence that he'd bring and in such way I made sure he'd be obliged to pass by that Island.

As far as the message I'd like to pass out to our future generations, maybe they will not understand it unless they live the experience of traveling on a sail vessel out in the open sea, especially between the months of November, December and January. Those were the ones with a stronger breeze, largest waves and worst bad weather. So they can realize that in order to obtain something in life and be someone, no effort is big enough, or too much. We only were able to study elementary on the Islands and after that we had to travel in order to be able to study high school. Nowadays, they just take an airplane and in one hour they're at their destination. We had to travel during 4 or 5 days and get seasick and stand the bad weather. Most of the time we didn't come back because the vacation time was so short and on top of that communications in those days were made only when a boat arrived. There was no telephone communication between the Islands and the main land. As a message to today's youth I'd say, "Appreciate what you have today. So many easy ways and opportunities are out there to make it possible for someone to become a person with an integral and responsible education".



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'.

34

El hundimiento de la *Betty B.*

The Sinking of the 'Betty B'.

El doctor Álvaro Archbold, a través de la radio y su programa *Horizonte*, comienza esta mañana su entrevista con el hermoso tañir de las campanas en memoria de las almas fallecidas a bordo de la motonave *Betty B.* el 23 de diciembre, hace 34 años.

La motonave aparece descrita y matriculada con las siguientes características físicas: tiene 83 pies de eslora, o sea 24,90 metros de largo; 19,6 pies de manga o sea 5,88 metros de ancho, y un puntal de 6 pies, lo que equivale a 1,80 metros. Esta motonave partió de San Andrés a Providencia transportando un sin número de personas que iban al reencuentro de sus familiares para la temporada de Navidad en la madrugada del 19 al 20 de diciembre. Encontrándose ya cerca de la isla de Providencia, la *Betty B.* como se conoció en San Andrés, se hundió. En el naufragio pereció un gran número de personas; no sabemos cuántas porque es muy difícil encontrar los testimonios de los pocos sobrevivientes de la motonave *Betty B.*

Hecho el rastreo por la isla de Providencia de las pocas personas que iban en esta motonave, hemos encontrado una persona que está dispuesta a recordar, a traer a la memoria de las personas que vivieron esta tragedia y de las nuevas generaciones, o sea las personas que tienen menos de 30 años en este momento, que no supieron lo que fue el naufragio de la motonave *Betty B.* Esta persona está con nosotros en la línea telefónica desde la isla de Providencia; es el señor Antonio Bernard sobreviviente, del sector de Casa Baja. Esta entrevista la vamos a hacer en inglés y, posteriormente, en español. Teniendo en cuenta las dificultades del idioma, esperamos que las personas puedan entender lo que nos va a decir el señor Antonio Bernard. Después el va a hacer un esfuerzo y nos va a contar algo en español. (La entrevista se realizó primero en inglés mezclado con el creole, y después el señor Bernard habló en español.)

AB: Era un sábado en la tarde y dejamos San Andrés con rumbo a Providencia como a eso de las seis p.m. De repente nos enfrentamos al mal tiempo y la planta se apagó. Dejó de funcionar allá abajo en el fondo del barco. Traíamos carga de Panamá cuando nos tocó hacerle frente al mal tiempo. Éramos bastantes pasajeros, cerca de 100. No hay una cifra exacta; nos tocó botar parte de la carga con la esperanza de salvarnos y acercarnos más a Providencia. Le prendimos fuego a una sábana para ver si alguien nos venía a ayudar pero nadie vió nada y nos hundimos.

AA: ¿Quién era el capitán de la *Betty B.* en ese entonces?

AB: El capitán era el señor Oreste Howard; hoy día ya fallecido.

AA: ¿Estaban cerca de la isla de Providencia?

AB: Sí, eso creemos porque veíamos sus luces. Lucía grande,

a lo mejor con la tecnología existente hoy día nos hubiésemos salvado. Pero no en esos tiempos. El nombre de mi hermana es Gloria, y ella estaba a bordo conmigo. Yo cogí un pedazo de madera, se lo di y le dije: “¡Agárrate y no lo sueltes!, eso te salvará”. Esta es una experiencia muy difícil de explicar, es algo que puedo afirmar que para comprenderla hay que vivirla, ese sentimiento que te da... el oír a toda esa gente gritando pidiendo ayuda desesperadamente... en medio del mar.

AA: ¿Cuándo se dieron cuenta de que el barco se estaba hundiendo?

AB: La motonave ya estaba llena de agua como hasta la mitad. El ingeniero como que estaba borracho y por eso la tragedia no se evitó... pues de seguro al estar durmiendo, pues... nadie se dio cuenta y tanta gente se ahogó... (*dice con voz de tristeza*).

AA: ¿Cuánto tiempo tardó en hundirse totalmente? ¿Cree usted que fueron unos 30... 45 minutos? ¿Y cree que la gente comprendía lo que realmente estaba sucediendo?

AB: Mucha gente sabía que se estaba hundiendo, pero como no había nadie que ayudara, se quedaban allí de pie como petrificados por el miedo. Y el barco se hundió con ellos. Creo que como esta es una experiencia tan fuerte, uno se olvida parte de ella. Yo estuve en el mar por seis largos días, comido por los peces. Los pocos que sobrevivimos, lo hicimos porque fue como un milagro de Dios. Un barco pesquero nos rescató. Todo lo que teníamos para salvarnos era una canoita para una sola persona, así que nos turnábamos.

Me alegra saber que las futuras generaciones no nos olvidarán; hace treinta años que esto sucedió. Gracias.

AA: ¿Quién estaba con usted en esa odisea?

AB: Lloyd Jay, el hijo del señor Winston Jay. También estaba Román Archbold y otro señor de Santa Catalina cuyo nombre no recuerdo ahora mismo; pero le decían “Puppy” que quiere decir “cachorrito”.

AA: Tengo entendido que Lloyd se estaba muriendo de hambre en esa canoa... ¿es cierto?

AB: Yo tomaba dos turnos seguidos porque él estaba tan débil. También lo hacía para evitar que lo “botáramos”. Llegamos a un puerto llamado Tastapone, en Nicaragua. Fui al hospital, ahí se recuperó. Le conté luego cómo deliraba diciendo cosas sin sentido: “Ahí está mi comida... Pásenme mi comida”. “Ahí mismo está...”, y cosas así. Él era capitán y me prometió siempre darme trabajo en cualquiera de sus barcos.

AB: Mi hermana había estado durante cuatro largos días en el mar, estaba a la deriva aún agarrada a ese pedacito de madera y picada por los peces; había dos mujeres más con ella. Cuando le preguntaron su nombre, ella dijo que se llamaba Casilda Livingston, pero ella en realidad se llama Gloria Bernard. Así que se podrán imaginar su estado mental. Ni siquiera sabía su propio nombre.

THE SINKING OF THE 'BETTY B'.

With the beautiful sound of the bells through his radio program Horizonte, (Horizon) Dr. Alvaro Archbold begins this morning an interview in memory of the souls that perished on board the motored vessel "Betty B.", which sank on the 23rd of December, 34 years ago. This motored vessel appears described and registered with the following characteristics: It's a M/V 83 ft. in length (24.90 mts.), 19.6 ft. wide (5.88 mts.) and a 6 ft. depth of hold (1.80 mts.). This motored vessel was leaving St. Andrews and heading towards Providence carrying a great number of passengers that were going to meet again with their families for the Christmas season. At dawn, between the 19th and the 20th of December and while already finding itself pretty close to Providence the motored vessel 'Betty B.' sank. We don't know exactly how many people died but a great number of souls perished and it is very difficult to find testimony from the very few survivors of the "Betty B." Searching for survivors through the Island of Providence, we found someone who is willing to remember and bring back to the memory of the people who lived through this tragedy and to the new generations (meaning those younger than 30 years of age) that at this moment do not know what the sinking of the 'Betty B.' meant. This person is with us today through the phone all the way from the Bottom House Area in Providence Island and he is Mr. Antonio Bernard. This interview will take place first in English and later Mr. Bernard will make an effort and will try to relate it to us in Spanish.

Mr. Antonio Bernard begins by saying:

AB: It was a Saturday evening. We were leaving from St. Andrews to Providence around 6 p.m. when we encountered bad weather and the plant went out. It dropped itself from the bottom of the boat. The boat was loaded with cargo from Panama. We met the bad weather. We had a lot of people, more or less a 100 passengers but we didn't really know how many. We started to get rid of part of the cargo to save ourselves in hope to get closer to Providence and light up a sheet and see if someone could come out to help us and nobody saw anything and the ship went down.

AA: Who was the Captain of the 'Betty B.' at the time?

AB: The Captain was Mr. Oreste Howard. He is dead nowadays.

AA: Were you close to Providence?

AB: Yes, we believe we were because we could see its lights. It seemed big. Maybe with today's tech, we could have been saved but not in those times. My sister by the name of Gloria, she was on board with me so I got a large piece of wood and said to her, 'Don't let go of it because it will save you'. It is so hard to explain. It is something one would have to live. The feeling of hearing all those people screaming on the ocean for help. I tried to explain part of it but there's a part that one cannot really imagine unless you experience it by yourself.

AA: When did you all realize that the boat was sinking?

AB: The boat was practically filled half way with water. It seems the engineer... well, he was drunk and that's probably the reason it happened while being asleep. No one noticed, and so many people drowned.

AA: So, at the time it was a fact that it was going down, how long did it take until it sank, 30 minutes, 45 minutes? Did the people understand what was going on?

AB: Many people knew it was sinking but no one was there to help so they would just stand up. And it when down with them. I guess that because it is such a hard experience. One forgets some of it. I was in the sea for 6 long days, bitten by the fish. We survived because it was God's will. A fishing boat rescued us. All we had to survive was a little canoe for one person, so we took turns. I'm glad to know that the younger generations will not forget us 30 years ago. Thanks to you.

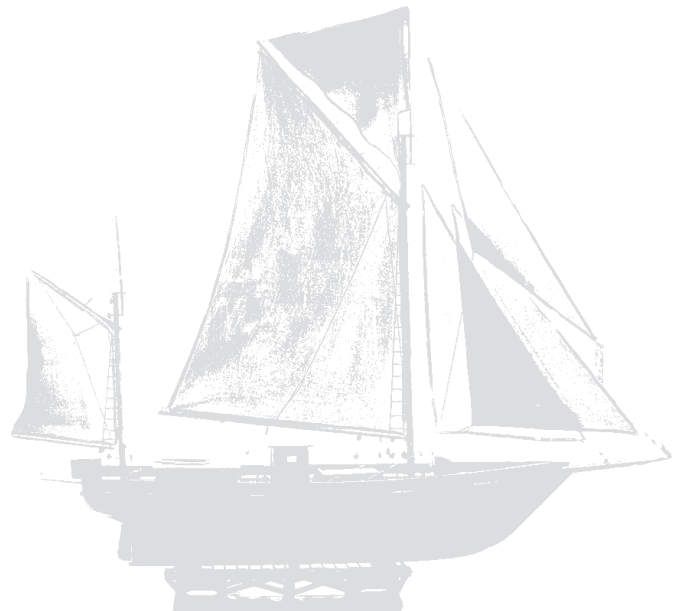
AA: Who was with you in this journey?

AB: Lloyd Jay; Winston Jay's son and Roman Arcbold and another guy from Sta. Catalina, his nickname was Puppy.

AA: I've understood that Lloyd was really starving in the canoe.

AB: I took 2 turns overboard because he was so weak and also to avoid dashing him away. We reached a port named Tastapone and went to a hospital in Nicaragua and he recovered. I told him later on how he was saying things that made no sense like, "I have my food over there, pass me my food" and "It's right over there" and so on. He was a Captain and he promised me to give me a job always in any of his boats.

AB: My sister was four days at sea when she was found drifting along with two other ladies hanging to a board. She said she was Casilda Livingston and her name is Gloria Bernard so you can imagine her state of mind. She didn't even know her name. They had also been bitten by the fishes.



35

Capitán Alfredo Ballesteros

Navy Captain Alfredo Ballesteros

Hoy en día soy un oficial naval retirado. Cuando llegué a San Andrés Isla era capitán de navío. Nací en Bogotá. Tengo 89 años de edad, cumplidos el 25 de diciembre de 2003. Mi esposa es Mara y tenemos 5 hijos. Llegué a las Islas en junio de 1957 como Intendente.

HR: ¿Cuál es su opinión sobre la pérdida de lo que significó esa etapa de las goletas?

AB: Fue una pérdida muy grande para las islas porque ese era el único medio de comunicación con el continente. Se perdió el interés por ser “hombre de mar”, por la profesión de ser marino y la afición por la vida del mar.

HR: ¿Viajó en goletas?

AB: No tuve esa oportunidad porque ya habían llegado a las islas los aviones y barcos de motor, como *La Providencia*.

HR: ¿Recuerda nombres de goletas cuando llegó?

AB: Recuerdo la *Persistence*. Unas eran de Julio Gallardo y otras de Alex Rankin. No recuerdo los nombres de los capitanes. Pero hay uno que sí, era muy amigo mío: Dudley May, y a otro hermano de Eustacio Suárez; era capitán pero no recuerdo el nombre.

HR: ¿Cuál es su opinión sobre esa época; piensa que era mejor que la actual?

AB: No fue mejor, fue diferente a lo actual.

HR: ¿Notó la admiración por los capitanes?

AB: Sí, eran muy respetados. No importaba cuantos hijos o esposas hubiesen tenido. Un capitán era respetado.

HR: ¿Qué opina sobre la administración de las islas?

AB: La isla es diferente. No puede tratarse como un departamento. La legislación para un departamento no es la apropiada para estas islas. Una isla es como un barco, y se debe administrar como tal. “Un barco tiene capitán”. “Donde manda capitán, no manda marinero”, –afirma el capitán Ballesteros–.

HR: ¿Cómo llegó a ser nombrado Intendente de las Islas?

AB: A mí me nombró la junta militar como reemplazo de Max Rodríguez, que era el Intendente en el gobierno del general Rojas Pinilla.

Cuando entró el gobierno de Alberto Lleras, cesó el militar; y yo fui confirmado como intendente. Tres años estuve en el cargo hasta que me relevó el general Carrasco a principios de 1961.

HR: ¿Qué visión tenía la gente del futuro de las Islas?

AB: Al abrir el puerto libre, se abrían los futuros comerciales de las islas, se preveía un futuro turístico muy conveniente para el país en general. Un emporio de riqueza.

HR: Volviendo de nuevo a las goletas, ¿sabía usted que los

capitanes de las Islas obtenían su licencia de navegación de la Capitanía de Puerto de Panamá? ¿Y que una de las razones por las que desaparecieron las goletas es que los capitanes tenían que hacer un examen en Colombia y como era en español, pues, no podían pasar el examen?

AB: De eso no estaba enterado. En esa época todo giraba alrededor de las goletas (correo, etc.).

HR: Como capitán de navío, ¿cómo comparaba los conocimientos náuticos con los de los capitanes isleños?

AB: A pesar de no tener la preparación profesional igual a la nuestra, tenían la experiencia y los conocimientos prácticos de la navegación en todo sentido. A los capitanes de las goletas yo los admiraba. Recuerdo que la gente se angustiaba cuando alguna goleta se retrasaba. Coraje era lo que se necesitaba para navegar en una goleta de esas. Era muy duro.

HR: ¿A usted le tocó con brújula y todo eso también?

AB: Sí, se navegaba a base de sextante, estrellas o luna; pero había que saber de eso.

HR: ¿En qué año entró a la Armada?

AB: Entré en la Armada en 1935 como cadete de la Escuela Naval recién fundada. En esa época el gobierno había contratado a muchos isleños, entre otros a los capitanes Palacio, Robinson y Suárez, y a algunas tripulaciones inglesas para tripular los buques recién adquiridos. Estuve en servicio activo hasta 1961 y me retiré como capitán de navío.

HR: ¿Conoció el Caldas?

AB: Sí el *Caldas* y el *Antioquia* eran los dos *destroyers* que tenía la Armada en esa época.

HR: ¿Ve usted futuro para la juventud de las islas en el mar?

AB: Sí, aunque la juventud está muy alejada de la actividad marinera.

HR: ¿Qué está alejando a los jóvenes isleños del mar?

AB: En mi concepto la antigua actividad marinera de las goletas ha disminuido y ahora todo se hace por avión o barcos de gran calado y de vapor. Y los jóvenes están más interesados en obtener un título de doctor que en ser capitanes.

HR: ¿A qué actividades se dedicó al salir de la Intendencia?

AB: Estuve vinculado al comercio de San Andrés, con el almacén *Johnny Cay* hasta prácticamente el año 2000 cuando se liquidó. Además estuve publicando un semanario que se llamó *San Andrés Isla Bilingüe* entre 1962 y 1966. Fundé el Club Náutico y también fui uno de los impulsores para la fundación de la Cámara de Comercio.

HR: ¿Qué los atrae a las Islas?

AB: Bueno, primero fue una inversión comercial. Nos quedamos aquí y en esos días, ya retirado, el señor Hernando Carrillo, creador del *Johnny Cay*, nos propuso la sociedad y así fue. Lo segundo ya fue un encariñamiento con la belleza de las Islas, además de haber construido mi casa.

NAVY CAPTAIN ALFREDO BALLESTEROS

Name: Alfredo Ballesteros

Profession: Nowadays, I am a retired navy officer. When I arrived to St. Andrews, I was a navy Captain.

Age: I was born in Bogotá. I became 89 years old on the 25th of December 2003.

Wife: Mi wife is Mara and we have 5 children.

AB: I came to the islands in June 1957 as the Intendant of these islands.

HR: What is your opinion about the Schooners?

AB: It was a great loss for the islands because that was the only means of transportation that the islands had with the continent. The interest to become a man of the sea was lost and therefore the profession and the appreciation for it, for being a seaman.

HR: Did you travel on those kinds of vessels?

AB: No, I didn't have the opportunity because by then the airplanes were already here and also motored vessels like the "Providencia".

HR: Do you remember some names of those sail vessels?

AB: I remember the "Persistence". Some belonged to Julio Gallardo and others to Alex Rankin. I don't remember the captains' names. But one in particular was a good friend of mine, Dudley May and Eustacio Suarez.

HR: What is your opinion about the schooners era? Do you think it was better than Nowadays?

AB: Better? No. Different from the current one, yes.

HR: Did you notice the admiration people had for the captains?

AB: Yes, they were very respected.

HR: It didn't matter how many wives they had or how many children. They were admired regardless. A captain was respected.

HR: What's your opinion about the way the Island's administration is being handled?

AB: An Island is different. It should not be handled in the same manner one handles a

Department. The legislation for a department should not be the same as the one for an Island. An Island is like a boat. And it should be handled as one.

HR: Who designated you as Intendant of these islands?

AB: I was chosen by the military as Max Rodriguez's replacement. He was the Intendant under Gr. Rojas Pinilla's government. When Alberto Lleras became president, I was confirmed. I remained in charge for three years until Gr. Carrasco arrived in 1961.

HR: What kind of vision did the population have about the Island's future?

AB: When the free port became a fact, the commercial future seemed very suitable for the islands as well as for the rest of the country, an emporium of richness.

HR: Once again, regarding the schooner days, did you know that the captains used to obtain their license from de Panamanian authorities? And, that one of the reasons for many of the sail vessels no longer being able to travel was that the captains had to take an exam in Colombia which was written in Spanish and therefore the captains were unable to answer it?

AB: I had no knowledge about it. In those days, everything had to do with the schooners, the mail etc.

HR: You, as a navy officer, a captain, how would you compare the nautical knowledge of the islanders versus the rest?

AB: Although they did not have professional training like ours, they had the experience and the practical knowledge required in order to navigate. I remember that the captains were admired and that the people used to wait anxiously for a ship to arrive. When it was delayed, they'd get pretty uneasy. Being courageous was required to be a captain and do such a job was tough.

HR: Did you also use a compass and all those instruments?

AB: Yes, we had to use a sextant. We looked at the stars and the moon. But knowledge is a major requirement.

HR: In which year did you join the Navy?

AB: I began in 1935 as a cadet of the navy academy. It had been recently founded. At the time the government hired a lot of islanders to navigate our new ships since we had no personnel. Among those I remember captains Palacio, Robinson and Suarez and some English crewmen. I remained on duty until 1961, when I retired as a Captain.

HR: Do you remember the Caldas?

AB: Yes, the Caldas and the Antioquia. They were the two destroyers that the Colombian army had at the time.

HR: Regarding the sea, do you see any future for the islands?

AB: Yes. Event though the youth is very far from the marine activities nowadays.

HR: What, in your understanding, is chasing the youngsters away from the sea?

AB: The old tradition of the schooners has diminished and now everything is done by airplane or in larger ships. Besides kids are now more interested in obtaining a different kind of profession. They want to become doctors, lawyers etc. Being a captain is no longer their dream.

HR: To which activities did you devote your time when you were no longer an Intendant?

AB: I became partners with Mr Hernan Carrillo and we had a shop called 'Johnny Cay' and used to sell merchandise. Later on, I built my house and fell in love with the Island's beauty.

Señorita Inés Newball Robinson

Miss Ines Newball Robinson

MH: Miss Inés, usted es hija de uno de nuestros capitanes de goleta, ¿podría compartir con nosotros sus memorias al respecto de este estilo de vida?

IN: Sí, ¡claro! Mi padre era el capitán Maxwell Newball Newball y era el dueño de un motovelero llamado *Gloria*. Esta nave, comprada en Panamá, fue construida en Florida. Mi madre era la señora Carmen Robinson; mis abuelos eran Samuel Newball y Vicenta Newball. Mi hermano ya falleció; se llamaba Aristides Newball Robinson.

Crecí en la isla de Providencia y, como a todos nos pasaba, después de terminar la escuela elemental tuve que viajar a Medellín más o menos en 1943 para poder continuar los estudios secundarios. Viajaba generalmente en la goleta *Persistence* hasta la ciudad de Cartagena y de ahí hasta Medellín.

Antes de esos viajes, recuerdo haber viajado con sólo cinco años de edad a la ciudad de Colón, Panamá, con mi papá. No recuerdo otros capitanes en especial. El mar estaba bravo y tomaba como cinco días hacer el viaje. Recuerdo que me quedé en Medellín y que después de dos años por fin volví a la Isla en un motovelero llamado *Victoria*. El recorrido fue de Cartagena a Colón, de ahí a San Andrés y después a Providencia. El capitán era Eliseo Hawkins. No me acuerdo mucho de todo, pero solía ir a Medellín una vez al año. Viajé hacia Medellín durante seis años seguidos. Desde primero hasta sexto de Bachillerato.

MH: ¿Qué tal era viajar en la goleta *Persistence*?

IN: Los viajes en la *Persistence* eran buenos. Buen tiempo y llevaban naranjas y las vendían en Cartagena. Se compraban en Providencia. Siempre me iba muy bien en el barco... nunca me mareaba.

Cuando yo era una estudiante, teníamos la costumbre de viajar por mar. Una vez, siendo yo muy pequeña, Ludín y yo fuimos hasta Colón con mi padre; éramos los dos hijos mayores y no hubo ningún problema ni a la ida ni al regreso.

Mi padre acostumbraba observar el cielo y usar en la noche unos instrumentos para sus cálculos de navegación. Así, al día siguiente ya sabía lo que debía hacer y qué tan lejos se encontraba de la isla.

Volví de Medellín ya como profesora. En 1948 aún viajábamos en goletas. Mi familia tenía bastantes profesores: Maxine, Ludín, Aristides y yo. Cuatro de nosotros decidimos ser educadores; y todos enseñábamos en las escuelas adventistas.

MH: Como profesora que fue usted durante toda su vida, Miss Newball, ¿tiene un mensaje que desearía enviar a la juventud de nuestras futuras generaciones?

IN: Sí. Lo más importante es estudiar, respetar a las gente, y escoger qué es lo que desean ser en su vida. Por ejemplo doctores, médicos, etc. Y considerar aquella para lo cual tienen el *regalo* de la facilidad. Algo que les gusta y que sienten está en su naturaleza.

MISS INES NEWBALL ROBINSON

MH: *Miss Inés, you are the daughter of one of our captains. Could you please share with us your memories about the era of the sail vessels?*

IN: *Sure! My father was Captain Maxwell Newball Newball he was the owner of the motored sail vessel "Gloria", which was purchased in Panama and built in Tampa, Florida. My mother was Mrs. Carmen Robinson and my grandparents were Samuel Newball and Vicenta Newball. My brother is no longer on this earth. His name was Aristides Newball Robinson. I grew up in Providence Island and just like everyone else, after elementary school, we had to travel in order to go to high school. So I went to Medellín more or less around 1943. I'd usually travel on "Persistence" to Cartagena and from there continue to Medellín. Prior to those trips I remember being five years old and going to Colon with my father. I do not remember any captains in a particular or specific way. The ocean was rough and it would take like five days to reach our destiny. I remember remaining in Medellín for two years and when I finally returned, I did it on the "Victoria". We did Cartagena, Colon, St. Andrews and Providence. I don't quite have a clear memory of every detail but I remember I had to go to Medellín at least once a year. I did that for six years in a row until I finished high school*

MH: *How was it? Traveling on "Persistence"?*

IN: *It was O.K. We had good weather and lots of oranges. They were sold in Cartagena and purchased in Providence. I always had a nice time while traveling; never got seasick. When I was a student, we always traveled by sea. Once when I was a very little girl, Ludin and myself were heading along with my dad all the way to Colon. We were his oldest children and we never had any problems at all. My dad used to look at the stars and used the navigational instruments that were required in order to calculate. Therefore, the following day, he already knew what he had to do and how far he was from the islands. In 1948 I returned to Medellín as a teacher, we were still traveling on our schooners. My family has a lot of teachers, Maxine, Ludin, Aristides and myself. Four of us decided to become teachers and we all taught at Adventists schools.*

MH: *As the teacher that you have always been, Miss Newball, do you have a message for the teenagers of today and for future generations?*

IN: *Yes, "The most important thing is to study, respect people and choose what it is that you want in life". For example, medical doctors, etc. And to consider the one in which you feel gifted, something you like and feel comfortable doing because it is really you."*

37

Señor Linley Henric Pomare Escalona

Mr. Linley Henric Pomare Escalona

Nací en San Andrés Isla en 1922. Tengo 81 años; mi esposa es la señora Verna Vella Myles. Tenemos once hijos. Vivimos actualmente en Sound Bay (Bahía Sonora) frente al antiguo Canal de Smith.

MH: Señor Linley, ¿su padre fue capitán de goleta?

LP: No, mi papá cultivaba la tierra; sembraba yuca y plátanos. Mi hermano trabajó en la *Ziroma*, que era una goleta que llamamos aquí una *Schonner*. Era de un marinero llamado Clark. Hice toda clase de trabajos, constructor de barcos...

MH: ¿Ah sí? ¿Cuáles barcos recuerda haber construido?

LP: Recuerdo a *Berlín*, la *Flint Speed* y la *Zeppelin*.

Trabajaba en las carreteras, iba a los cayos. Trabajé en el muelle cuando estaba siendo construido en la bahía. Yo en ese entonces tenía más o menos cuarenta años de edad.

MH: *Tengo entendido que usted era el cocinero en la motonave Cisne. ¿Podría por favor regalarme una de sus recetas?*

LP: Cocinaba res, pollo, cerdo y pescado. Generalmente nosotros nunca cocinábamos usando ninguna receta. Siempre yo cocinaba al gusto; iba probando y, a mi juicio, decidía. ¡Ya está! Nosotros nunca hacíamos ningún convenio acerca de la temporada.

Era tan bueno...

Bueno, generalmente el capitán no compraba otra cosa que carne de res de Colón, Panamá o de San Andrés.

MH: ¿Qué parte de la res en especial?

LP: *Round*, que traduce lomo redondo. Yo esa carne la cocinaba, la horneaba, la guisaba, la sancochaba o hacía sopa. También horneaba pan. La estufa ya para ese entonces era muy diferente a la de las goletas. Era de gas y tenía dos tanques.

MH: *Señor Linley, debía ser muy difícil cocinar en un barco.*

LP: Oh sí, el oleaje te abría el horno. Cuando freías pescado te echaba el aceite caliente encima, y cosas así.

MH: ¿Qué hacía para aliviar las quemaduras?

LP: Cuando estaba fritando y me quemaba, lo único que hacía era echarme agua fría. Y eso es todo.

Yo tenía como sesenta años. El último capitán de la motonave *Cisne* fue Joshua Pomare.

MH: *¿Y la receta que me vas a regalar?*

LP: No teníamos, pero te puedo decir que yo el pollo lo hervía y lo sazónaba a mi gusto y lo metía al horno. Tú sabes que todos nosotros los isleños sabemos y nos gusta cocinar. Yo trabajé seis meses en mar abierto. Bello cuando estaba calmo el mar.

Terrible cuando estaba "bravo". Cuando el mar estaba bravo te tocaba amarrar todo con alambres y con todo lo posible porque te tumbaba al piso o te echaba encima todo lo que estuviera por ahí.

MH: Señor Pomare, ¿se acuerda de alguna ocasión en la cual pasó algo aún más especial?

LP: Pues me acuerdo de una vez que veníamos de Nicaragua y fue cuando la pasé difícil. Nos quedamos quince días por allá abajo en el río Esperanza y teníamos que lavar nuestra propia ropa y cocinar para nosotros mismos. Nunca nadie se murió estando yo a bordo. Si alguien caía al agua, era sólo por algún descuido. Tampoco llevábamos mujeres; sólo hombres a bordo. La tripulación constaba de nueve hombres.

La motonave *Cisne* era de color blanco, tenía cien pies de eslora y veinte pies de ancho. Tenía cuatro camarotes. Trabajamos en turnos rotando cada cuatro horas. El capitán era Joshua Pomare y el contra maestre se llamaba Danford Corpus. Uno de mis hijos es hoy día capitán de un barco grande en Estados Unidos. Se llama Leonidas.

MH: Aquí donde usted reside, ¿se llamaba Smith Channel porque todas las embarcaciones solían entrar por aquí?

LP: Sí. Y por aquí vivía un señor llamado Smith. Pero no tengo anécdotas de él.

MH: Adiós y gracias.

LP: ¡Suerte!

MR. LINLEY HENRIC POMARE ESCALONA

LP: I was born in 1922 in St. Andrews Island. Right now I'm 81 years old. My wife is Mrs. Verna Vella Myles and we have 11 sons and daughters. My father was a farmer and he used to plant yucca and plantain. My brother Clark was a sailor on the "Ziroma", which was a schooner. Besides being a cook on the motored vessel called "Cisne", I did all kinds of work related with boats. I built several of them. I'll mention some that I can remember now. They were 'Berlin' (a small one), 'Flint speed' and another one called 'Zeppelin'. I also worked on the deck when it was being built in the harbor. I went to the cays. I'd do anything I had to do related to boats. At that time I was around my 40's. In the "Cisne", I cooked beef, chicken, pork, and fish.

MH: Is there a cooking recipe that you could pass on to me?

LP: No. Because I never used one. I cooked and when I decided it tasted good that was it!

MH: Where did you get the beef that you used to cook?

LP: The captain did the shopping. It was usually purchased in Colon or St. Andrews, and it was ground beef. I used to stew it, bake it, or sometimes make a good soup with it. I also used to bake the bread. The stove at that time was pretty different than the prior ones from other sailing ships.

MH: Yet, it must have been pretty difficult cooking in a boat in the open sea.

LP: Oh, yes. Sometimes the waves would open the oven, and the hot oil could also burn you and all sorts of things could happen.

MH: What did you use to do to cure the burns?

LP: I'd just put some cold water on my skin. That was all.

MH: Do you remember any captains?

LP: The last one on "Cisne" was Joshua Pomare.

MH: Do you remember the most difficult time you ever had in the ocean?

LP: Well, once we had left Nicaragua and stayed on the Esperanza River for 15 days. We had to wash our own clothes and cook for ourselves and all those kinds of things. Nobody ever died while I was on board, and when someone fell in the water we'd rescue him immediately. We carried no women along with us, just men. Nine crew men. "Motored vessel Cisne" was white. It was 100 ft. long, 20 ft. wide and had four sleeping quarters. We shifted turns every four hours. Captain Joshua Pomare's mate was Danford Corpus. One of my sons is nowadays a captain but he works far away in the States in a much larger boat than the ones we see around here. His name is Leonidas.

MH: You live here in Sound Bay; I understand some people also call this spot "Smith's

Channel". Do you know why?

LP: Yes. Long time ago, an old man called Mistá Smith used to live around here. But that's all I know.

Miss Chichí Robinson Davis

Mi nombre es Eugenia Teresa Davis de Robinson y soy conocida popularmente como Miss Chichí. Mi padre era Samuel Davis Taylor y mi madre era Zoila Bernard. Mis hermanos son: Selso, Rodrigo, “Forno”. Mis hermanas, Dolores, Edelmira.

Los niños de la panadería Susanny son nietos de “Forno”. Martha, hermana de la gobernadora.

MC: ¿Cuándo comenzó a viajar en Goletas?

ER: Más o menos a los seis años de edad fui a Nicaragua, pero no recuerdo el nombre de la goleta.

MC: ¿Recuerda algunos capitanes?

ER: Sí, recuerdo a mi hermano... y también que los delfines nos acompañaban. Esa impresión que me causaban ¡era grande! Y me gustaba.

MC: ¡Qué bien! ¿Podría mencionarnos algunas personas que viajaban con usted?

ER: A decir verdad, no. Pero yo viajaba todo el tiempo. Fui a Providencia, a Costa Rica, a Panamá y también a Santa Marta. Estudié allí en la Normal. Así se llamaba el colegio. Me acuerdo de un viaje en particular porque duró dieciséis días. La ruta era San Andrés-Colón, pero entonces la brisa era “pura calma”; no había nada de viento. Yo llegué un 25 de diciembre, hambrienta, cansada, débil. Además, tenía a dos de mis hijos conmigo: Dilia y Samuel.

La *Eugenia* fue construida aquí mismo, atrás del quiosco (al momento estamos en la avenida 20 de Julio). Hoy en día se podría decir que el sitio está frente al SENA.

MC: ¿Cuánto tiempo tomó construir la *Eugenia*?

ER: No sé, pero sí que fue en 1926 cuando la lanzaron al mar. ¡Yo era la madrina! (*dice sonriendo*).

MC: ¿Cómo era la ceremonia?

ER: Bueno, llegaba un ministro (pastor) y ponían whiskey en un saco y yo debía golpear la embarcación donde se encontraba el mástil y caminar por toda la cubierta y todo el mundo miraba y me hacían barra. Al principio, nadie sabía el nombre de la embarcación: “la nombraron igual que a la hermanita menor” decían. Al fin alguien abrió el papel y lo pronunció: *Eugenia*.

Después de rociar el whiskey sobre toda la cubierta, repartieron ponqué, emparedados, y otras cosas así por el estilo.

Yo sólo tenía seis años cuando la bauticé. Tenía susto y temblaba. Miss Orvedía Robinson me agarraba de la mano. Ella es mi prima y la mamá de “Roosy”.

MC: Miss Chichí, ¿quién es “Roosy”?

ER: Roosevelt Robinson, que fue también un capitán de goletas.

MC: ¿Me puede mencionar otras goletas?

ER: ¡Claro! Además de *Eugenia*, la *Mary V.*, *Resolute*, *Lizzy D. Peabody* (*People's body*), *Ziroma*.

MC: ¿Hay alguna anécdota que le gustaría compartir con nosotros?

ER: Ajá. Una noche recuerdo que mi casa estaba llena de gente, y todo el mudo tenía ropa de mi papá o de mi mamá puesta. La gente se acomodó como pudo. Sucedió que *La Isleña* venía de Cartagena con rumbo a Providencia y naufragó y se salvó un bebé de dos años, llamado Almido James. La señora Filipa Brown nadó hasta el arrecife con él en sus brazos, y la señora Priscila, que tenía la pierna fracturada, también. Fueron rescatados por *Eugenia*. Por último, viajé en una embarcación americana de la United Fruit Co. Desde Cartagena hasta Santa Marta. Era un barco grande.

MC: ¿Cuándo dejó de viajar en barcos?

ER: Cuando llegaron los aviones.

MC: ¿Cómo le fue durante la guerra?

ER: Pues, hundieron la *Envoy*, y la *Resolute* y muchas más, pero yo estaba en Panamá. Fui profesora por 34 años, de modo que viajé bastante con la *Mary V* y la *Ziroma*. Los viajes eran en febrero y uno regresaba en julio; y a fines de Julio otra vez a Santa Marta. Una vez me quedé. Por eso digo que viajé en todas las goletas, y motonaves hasta que llegaron los aviones.

MC: ¿Desea dejarle un mensaje a la juventud de nuestro futuro que no sabe cómo fueron esas épocas de las goletas?

ER: Sí, jóvenes, las ventajas que ustedes tienen hoy, nosotros nunca las tuvimos, pues teníamos que viajar de cinco a quince días para realizarnos como personas. Imagínense: vomitar tanto lo que tenías como lo que no tenías. Ahora todo es más fácil, muchísimo más fácil que en nuestro tiempo. Abracen esta oportunidad que se les presenta. ¡Aprovechen!

MISS CHI CHI ROBINSON DAVIS

Name: Eugenia Teresa Davis de Robinson is my name but I'm known as Miss Chi Chi.

My father was Samuel Davis Taylor and my mother was Zoila Bernard. My brothers are Selso, Rodrigo, "Forno" and my sisters are Dolores and Edelmira. The kids at the "Susanny's Bakery" are "Forno's" grandchildren. Martha is Sussany's sister.

MH: When did you begin to travel on our sail vessels?

Ch: I was more or less six years old. I went to Nicaragua but I don't remember the ship's name.

MH: Do you remember some captains?

Ch: Yes, I remember my brother Selso and I also remember that it was a beautiful trip because I got to see dolphins swimming and playing along with the boat. That was a great experience! I loved it.

MH: Great! Could you tell me about some other passengers that were also traveling with you?

Ch: To tell you the truth, no. But I traveled all the time. I went to Providence, Costa Rica, Panama, and also to Santa Marta. There, I studied at the "Normal" School. I remember one trip because it lasted 16 days. We were going from St. Andrews to Cartagena but we had no breeze at all. I arrived a 25th of December tired, weak and hungry; plus I had both of my kids with me, Dilia and Samuel. The "Eugenia" was a sail vessel built right here behind that little store. (At the present moment, we are standing on the 20th of July Avenue). Today the 'SENA' is there.

MH: How long did it take to build the "Eugenia"?

Ch: I don't know but I know it was in 1926 when she was put out to the sea. I was its 'Godmother'! (Smiling).

MH: How was the ceremony?

Ch: Well, a minister would arrive and they'd put whiskey bottles in a sack and I was to hit the sailboat right on its mast and walk the entire deck and everybody would look and cheer. At the beginning no one knew the ship's name. It was named after me, (After the "Little one") or so they said. Finally, they opened the envelope and read "Eugenia". After spreading whiskey all over the deck, they offered some cake and sandwiches and stuff like that. I was only six years old. I felt scared and was trembling. Miss Orvedia Robinson held my hand. She is my cousin and she is "Roosy's" mother.

MH: Miss Chi Chi, who is Roosy?

Ch: Roosevelt Robinson, who was also a captain.

MH: Could you also mention other sail vessels to me?

Ch: Sure. Besides the "Eugenia", the "Mary V.", "Resolute", "Lizzy D. Peabody", (People's body) and the "Ziroma".

MH: Is there any additional anecdote you'd like to share with us?

Ch: Yes, I remember one night seeing my house full of people and they were all wearing my dad's or my mom's clothes. And every one had a place to sleep or sit down and rest. It so happened that the "Islaña" had sunk while returning from Cartagena and heading towards Providence. They were survivors. A two-year-old baby, whose name is Almido James, Mrs. Filipa Brown, she swam all the way to the coral reef while holding her baby and another lady, Mrs. Priscila, whose leg was broken. They were all rescued by the "Eugenia". And I remember an American ship from the so-called "United Fruit Co." in which I traveled from Cartagena to Santa Marta. It was big.

MH: When did you stop traveling by boat?

Ch: When the airplanes arrived.

MH: How was it for you during WWII?

Ch: I remember the "Envoy" and the "Resolute" were sunk as well as many others but I was in Panama.

Ch: I was a teacher for 34 years. Therefore, I traveled a lot on the "Mary V." and the "Ziroma". Trips were during the month of February and one would return in July and at the end of July, you'd go to Santa Marta and once I stayed there. That's the

reason why I say that I've traveled in all of them; schooners, jiggers, motored vessels and all the sailing ships we had until the airplanes got here.

MH: Would you like to leave a message for the youngsters of today and the children of our future? They have no idea how our lifestyle was during the era of the sail vessels.

Ch: Yes. "Children, young people, the advantages you have today, we did not. We had to travel from five to fifteen days in order to be able to become people with a better education. Just imagine having to vomit everything you had plus, what you didn't. Nowadays everything is a lot easier than in our days. Embrace such opportunity that is your reality. Take advantage of it!"



39

El pasajero

The Passinga (The Passenger)

Yo iba con el capitán James C. Howard rumbo a Cartagena como a eso de las seis de la tarde, y como a las ocho de la noche, la máquina se paró. Todo estaba muy oscuro y quedamos a la deriva. De pronto apareció Abrahams y preguntó al capi James C. qué le ocurría, y fue de regreso y nos consiguió el repuesto para que pudiéramos seguir rumbo a Cartagena.

Todo esto pasó de noche, estaba muy oscuro.

Esos barcos tenían una cabina. En los camarotes dormían los pasajeros.

Pero los marineros estaban de pie sobre la cubierta y tenían una pequeña cabinita que llamábamos *fox hole*; ese era su lugar. En otras palabras, los marineros y los pasajeros no se mezclaban... no eran iguales.

Y había una cabina especial para atender a los pasajeros porque en esos días (*se ríe*, *sin poderlo evitar*) se mareaban y vomitaban bastante. Cuando las mujeres y los niños trsbocaban, alguien tenía que echar eso por la borda.

Para ellos y ellas todo esto era muy difícil. Otra vez, después de ese recuerdo otro barco salió y se hundió porque se enfrentó con una tormenta. Esos viajes en alta mar eran realmente duros, bruscos. Tenías que traer y colocar todo en una pequeña escotilla de carga.

THE PASSINGA (THE PASSENGER)

Once I was traveling with Captain James C Howard. I was going to Cartagena and the boat's name was... I can't remember. We left from there around 6 o'clock. At around 8 o'clock the machine "gan out", which means, 'stopped working'. And the boat was uhm... "On the deriva", and Horvis Abrahams came out here and found out from Captain James C what was wrong... and then he came shore and brought out the spare part that was needed. Then we continued our journey to Cartagena. All this happened in the evening. It was very, very dark. Those boats had the "cabina" (cabin) and in the bunks and the 'passinga' (passengers) slept in them. But the sailors stood on deck and then had a next little cabin we call the fox. We the 'siela' (sailors) live. So the 'passinga' and the 'siela' (sailors) were not together. And they had a cabin to attend the 'passinga' because when in those 'dies' (days) people got seasick, so everybody would (laughing) vomit plenty, so they used to use it when they were in their own 'chiemba' (chamber). So when the woman and the children vomited; somebody had to take it and drop

it over 'bourd'. (board). Because fi (for) them is very hard. After that boat, the same one 'gan' (gone) out and 'lass' (was lost) because it 'tek' (took) a 'starm' (storm). The voyage on sea was very hard. The 'goletas' (Schooners) it were very hard at sea because out there in the open is only a little boat. You had to bring... (inaudible) and you put them in the hutch. 'Dong in thea and put them ova in the sea' (Down in there and put them over in the sea). 'Haize' (inaudible) them back out. Something you no (don't) welcome. The thing is very 'treasourous' (Dangerous). Cap Wellington, he was a man that had a boat and wanted it to carry to Panama to fix but the boat was in bad condition. So everybody said to Captain not to go since he was getting old. 'Him say' (He said), " I don't carry if I die in the sea because I barn in the sea" (I don't care if I die in the sea because I was born in the sea). And I don't know if this is true but that's the story, and you know what? He gan (left) and he never came back because the boat sank.

MH: Something else you remember about the schooners?

People say the Germans used to get fuel and other supplies from us. Nothing else.

HR: Es conocido por muchas cosas, pero hoy, ante todo, vamos a hablar sobre su época de estudiante cuando le tocaba navegar en goletas a Cartagena para asistir a la Universidad.

Doctor, ¿usted recuerda en qué goleta viajó por primera vez a Cartagena? ¿Qué impresión tuvo al salir de la isla y no ver si no mar por todos lados hasta llegar a Cartagena?

AA: Muchas gracias, le respondo a su pregunta pero... antes... Comenzar fue lo que me obligó a llegar a Cartagena por primera vez. ¿Qué fue lo que me sucedió? Yo hice mis primeros años elementales allí en el Colegio Bolivariano. El Colegio Bolivariano inició su carrera en el año 1932, que mi memoria... no me acuerdo. En este momento. Hice los cuatro años allá del 32 al 35. Ya finalizado el 35, yo no sabía qué iba a hacer porque tenía el deseo de estudiar... ¿Qué voy a hacer? Me preguntaba a mí mismo... Pues... bien, suscitó algo que fue favorable para mí. Desde luego, yo tenía el que me había acompañado, que citó una beca nacional, pero tenía que presentarme en un curso... Habían dos candidatos: Manuel Castro y yo. Pero en la víspera, pues, de los exámenes sucedió algo con Manuel Castro. Hubo un accidente, y entonces el único que podía presentarlo era yo. Por supuesto gané la beca y, en el año 1936, tuve que llegar a Cartagena en marzo. La embarcación que me condujo allá fue *Mary B.*, capitaneada por el capitán Ulric Archbold, que Dios lo tenga en su santo reino.

Llegué a Cartagena después de nueve o diez días entre San Andrés y Cartagena; el 27 de marzo del mismo año. Allá me recibieron muy bien; como hacen todos en el resto del país cuando, pues, un isleño, un sanandresano o un providenciano, de cualquier parte pues de aquí de las islas. A mí me recibió muy bien ese 27 de marzo que llegué.

HR: ¿Cuántas veces le tocó viajar en goletas hasta terminar sus estudios más o menos?

AA: Viajé tantas, tantas veces que... y tantas embarcaciones, en la *Mary B.*, en la *Ruby*, en *Persistence*, en... Todo ese tiempo estando viajando a Cartagena; las veces que me tocaba porque el año lectivo en esa época era de febrero a noviembre. No estaba semestralizado como hoy. Entonces me tocaba viajar con el capitán Suárez, con todos esos capitanes. Muchas veces en mar afuera, llegando y viendo Bocachica para entrar allá a Cartagena, tuvimos que regresar y salir nuevamente mar afuera porque la brisa en esa época, y en las horas de la tarde, era tan fuerte que no podíamos entrar. A veces en ocho, nueve o diez días; como también a veces en cuatro o cinco días llegamos a Cartagena. Unas veces, durante todo ese tiempo, podía haber bastante calma. En-

tonces llegamos a la costa de San Blas y tuvimos que ir costeando hasta llegar a Bocachica. Yo recuerdo muy bien que una vez, creo que con el capitán Eustacio Suárez, duramos once a doce días para llegar. En todas esas embarcaciones; en la *Deliverance*, tuve necesidad de viajar. Yo inicié el bachillerato en 1936 y lo terminé en 1941. Y entonces me volví a San Andrés Isla porque el señor Munévar y mister Bill Newball... ambos me ayudaban y me apreciaban mucho. Y en el año 42, por falta de medios económicos, tuve que quedarme acá en San Andrés porque no podía regresar a iniciar mi carrera profesional. Me decía mister Taylor y mister Munévar: “Usted quisiera regresar a sus estudios, pero sus medios económicos no se lo permiten. Si nosotros pudiéramos hacerlo, con el mayor gusto lo haríamos”. Esa era cosa muy grande, valerosa para mí. Pero ¿qué paso ya a fines del 42? En esa época dura, durísima para San Andrés por la Segunda Guerra Mundial, me nombraron como subdirector del Colegio Bolivariano, yo ocupé ese cargo en el año 1942.

HR: Doctor, en esos viajes usted conoció muchos capitanes... ¿Dígame, hoy a quién recuerda o a quién admira de todos ellos?

AA: Bueno, debo decirle Miss Hazel, que admiraba a todos, a todos porque en esa época eran muy buenos capitanes y sabían ellos lo que tenían siempre en mano. Recuerdo que solíamos hacer relatos, pues, de alguno de los capitanes. En el momento recuerdo, repito, al capitán Ulric Archbold, el capitán Dudley May, el capitán Eustacio Suárez y su hermano, el capitán Alejandro Rankin, porque una vez me tocó viajar en la *Persistence* siendo capitán él. Capitán el papá del doctor Reno. El capitán Eliseo Hawkins, yo creo que algunos se me escapan de la memoria. Y otros tantos...

HR: ¿Usted considera que fue una época que nosotros debemos repetir para la juventud de hoy? Esa época de las goletas, lo que surgió de las goletas, lo que la vida que se llevaba en las islas, dependiendo de ellas, ¿vale la pena recordarlo, vale la pena divulgarlo a los jóvenes?

AA: Bueno, para mí, creemos nosotros y para mí también muy necesario y aún obligado. Es una obligación que uno debe tener: transmitir, transmitir todas esas cosas que uno debe llevar, para mí, a toda la juventud providenciana, toda la juventud del departamento, del archipiélago. Ojalá, pues, pudieran ellos captar lo que en este momento estamos relatando para que puedan seguir los ejemplos, porque sí es cierto que duraba uno ocho, nueve o diez días de mar para llegar a Cartagena. Hoy por hoy con 55 minutos estamos allá en Cartagena o en Barranquilla; una hora y estamos en Bogotá. Así que eso es muy bueno; ojalá capten lo que les decimos: *que una persona debe estudiar para poder hacer algo para el futuro*. Me pasó en el primer viaje a Cartagena. Era una experiencia para decidirme que si quiero estudiar o no quiero estudiar. Después de haber pasado tantos y tantos días en barco desde San Andrés.

HR: ¿Y no era, con respeto, mareado?

AA: No, sabes; no era para tanto. La primera vez sí, en la *Mary B.* el primer día, pero después lo tomaba como *hobby* y me gustaba mucho el mar. Había muchas brisas fuertes y olas. Realmente, hoy por hoy, no creo que nuestra juven-

tud habría pasado lo que yo pasé tratando de llegar a Cartagena con tal de hacer algo en el futuro.

HR: Muchas gracias por su experiencia y muchas gracias por habernos regresado a ese momento y esos recuerdos de las goletas. Ojalá otras personas algún día podamos, no sé, en alguna forma, mostrar a la juventud cómo fue. Tal vez por fotografías, tal vez por historias, no sé, en una goleta de vela. Vamos a tratar de que se acuerden a las goletas y a sus navegantes... Gracias por habernos brindado este tiempo.

AA: ¡Qué hermoso era San Andrés! Uno sabía cuándo estaban esperando la llegada de las goletas y se tocaba el caracol. Y cuando regresaban también eran anunciadas apenas las divisaban.

DR. ALVARO ARCHBOLD MANUEL

HR: *You're known for many reasons, but today we will just talk about the time when you were a student and had to travel in our schooners in order to get to Cartagena and study at the University. Dr, do you remember in which sail vessel you traveled the first time you went to Cartagena? How was it to leave the island and see nothing but ocean more and more until you reached Cartagena?*

AA: *Thank you. I'll answer your questions but first, I'd like to tell you what made me go to Cartagena. I began elementary school here in the Island and later continued at the Bolivariano around 1932 if I'm not mistaken. Later in 1935, I graduated and wanted to continue studying but didn't have enough resources. What was I going to do? Well, it so happened that something came up and was favorable to me. A national scholarship was available for us, two of us, Manuel Castro and me. But Manuel got sick so I won and went to study in March 1936. I was at it. I traveled on the "Mary V" with Captain Ulric Archbold. R.I.P. It took nine to ten days to get there and on March the 27th, I was welcome in a very friendly manner the way it's customary in Colombia with any Islander when we go there.*

HR: *How many times did you have to travel until you finished studying?*

AA: *Many, many times and in many sail vessels. We had the "Mary B", "Persistence", "Ruby", "Deliverance", always to Cartagena and always from February to November. I remember Captain Suarez and sometimes going to Bocachica, the sea was so rough. We'd have to turn back and wait until it got better. Other times we'd go to San Blas and remain close to the shores until we reached Boca Chica. Once it took us 12 days to get there. I finished in 1941 and returned to St. Andrews. Mr. Munevar and Mr. Newball used to help me and in 1942, on account of lack of money to continue my studies, I had to stay in St. Andrews. Both of my sponsors wanted to help but the situation in the islands was very difficult due to WWII. Anyway, I got a job as second director of the Bolivariano School.*

HR: *Doctor, you met a lot of captains. Which ones do you remember and which do you admire the most?*

AA: *Let me tell you Miss Hazel, I admired them all because those were very good captains and they always knew what they were doing. I remember Captain Ulric Archbold, Dudley May, Eustacio Suarez and his brother; Captain Alex Rankin and I had to travel together once on the “Persistence” and another time with Captain Eliseo Hawkins. Probably a lot more but at the moment, they skip my mind.*

HR: *Tell me, do you think it was a time that we should bring back to today’s youth? Whatever emerged from those schooner days, the way we used to depend on them, do you think it is worth remembering and telling them about it?*

AA: *Absolutely, more than necessary. I consider it an obligation. They should all become aware of the fact and hopefully some would like to follow the example because as much as it is true that nowadays one travels pretty fast and in just 55 minutes one is in another city of Colombia like Cartagena or Barranquilla, one hour and you are in Bogotá and so on. I hope they get the meaning. A person should study because that is the only way they’ll be able to do something for their future.*

HR: *With all respect Dr., didn’t you use to get seasick?*

AA: *Not really. The first time on board the “Mary V”, the first day, but later I took it as a hobby and I enjoyed the sea very much. There was a lot of wind and strong big waves too. I doubt that kids from nowadays would go through such efforts in order to study. But it’s the only way one will become able to do something in the future.*

HR: *Dr., thanks a lot for everything; for sharing your memoirs with us, taking us back to the good old schooner days. Hope someday we will be able to share all this with the teenagers and be able to show them how it felt and how it was to live those times, maybe through some photos and with some written stories and maybe on a schooner along with its entire crew. Once again, THANK YOU.*

AA: *How beautiful was St. Andrews; one knew when a sail vessel was arriving because a conch shell would be blown as if it was some type of horn. And in that way they were announced as soon as they could be seen.*

HR: *Right!*



Nací el 5 de noviembre de 1921 en Providencia. Mis padres eran el señor Phillip Huffington y la señora Enrietta Bryan. Mi nombre antes de ser religiosa era Elia Huffington Bryan. Al cambiarlo, el nombre que se me dio fue el de Jacinta, ya que en esos tiempos estaban de moda los videntes de la virgen de Fátima: Jacinta, Lucía y Francisco.

Yo viajé 21 veces en goletas: me embarqué siempre a Providencia y a San Andrés. Recuerdo la *Resolute*. Mi hermano Rubín Huffington y mi primo Antonio Bryan eran dueños de una goleta: la *Mary XII*. Esa goleta viajaba de Cartagena a San Andrés a menudo; en una tempestad, se hundió en 1956.

Más o menos alrededor del año 1939, yo tenía como 18 años y viajaba entre Providencia y San Andrés y estaba muy mareada por más o menos 10 horas. El mar estaba muy bravo. Vine a estudiar acá a San Andrés Isla el bachillerato. Viajé en la *Resolute* con el capitán Walwin Britton. También recuerdo al capitán Elkaina Archbold.

Durante la Segunda Guerra Mundial, por allá en 1940, la pasamos muy duro aquí en las Islas. Había escasez de todo. Hasta usábamos agua de mar para hervir y los confites que quedaban por ahí para endulzar las bebidas. A veces teníamos que salir a pescar y rebuscar en la tierra los plátanos y la yuca. Las goletas las hundían porque se daban cuenta de que no era posible que los submarinos estuvieran por aquí sin combustible.

Bueno, esos malos tiempos pasaron y yo logré terminar mis estudios y volví a Providencia a enseñar en la primaria. En ese tiempo casi no había profesoras ni profesores en la Isla. Luego sentí el llamado divino de Dios, el Señor me esperó y entré a la vida religiosa.

Pedí ser recibida en la Congregación Terciaria Capuchina, y dos meses me estuve por Panamá a trabajar con mis primas. Al fin me aceptaron y entonces me volví en goleta a Providencia. Era el mes de enero; vomité mucho y llegué medio muerta en la *Resolute*. Me fui a Cartagena por más o menos cuatro días. Llegué a Cartagena, estuve seis días con hermanas y fui a Medellín en una avioneta de dos motores. Me decía una amiga: “¿Por qué se va a ir y a dejar todo para ser monja?”. “Sentí el llamado de Dios”.

En el año de 1950, me mandaron un año y medio de Cartagena a San Andrés. Cogí una goleta, y acá otra a Providencia. Recuerdo que era la *Cisne* de los Gallardo. Pasamos cuatro días vomitando. Una hermana que tenía muy buen ánimo siempre y mucho sentido del humor le decía a un muchacho que estaba tocando la guitarra: “Siga, siga tocando cuando los pajaritos cantan”.

En ese viaje sólo teníamos plátano maduro para comer... y siga vomitando de Cartagena a Panamá, hasta San Andrés.

Fuimos recibidas por ocho o diez hermanas. Casi que todas las pocas profesoras que había eran hermanas. El padre Carlos de Orejuela estaba en un viaje. Iban mucho a Riohacha, San Andrés y Cartagena. Cuando ya comenzaron con los aviones.

Lo único más que recuerdo fue un barco que se hundió, la motonave *Betty B.*, entre la ruta de San Andrés y Providencia. Dos primos míos se ahogaron ahí; eran de apellido Huffington.

Los barcos siempre nos traían azúcar, arroz, harina, papa, plátano, de todo. En 1940 hubo un huracán en Providencia, que destruyó todo, las casas y todo. Todo se fue; los animales y los vegetales se murieron, y todo se inundó y aguantábamos hambre. Un día vieron un barco con plátanos y bananos al por mayor, pero encalló y tuvieron que tirar toda su carga al mar. Por supuesto todas las barquitas salieron de una a recoger la comida que flotaba en el mar. Era como un milagro de la Providencia de Dios.

Me tocó con el padre José en la escuela en Providencia. El hizo la primaria también y ayudaba a limpiar el patio. Lo mandaron a Cartagena a estudiar el bachillerato y terminó y regresó para servir al Señor (*afirma la hermana Jacinta sonriendo con dulzura*).

Cuéntenos un poco más sobre su familia.

HJ: Bueno, éramos seis: tres hombres y tres mujeres. Tengo un sobrino y dos primos capitanes: el señor Rafael Arenas, que tiene una tienda en Agua Dulce y *La Posada del Mar*; y Antonio Bryan, que tiene *El Recreo*. Mi sobrina instaló el primer restaurante en Providencia; lo llamó *Miss Elma*.

Hermana, ¿recuerda a otros capitanes más?

HJ: Recuerdo que todos eran muy formales; isleños jóvenes. Y nunca se me olvida la hermana, tan chistosa: “Los pajaritos cantan”. ¡Ay! Qué hermana tan chistosa, y nosotras vomitando... Yo ahora ya cumplí hace poco mis cincuenta años de vida religiosa.

¡La felicito! Bodas de oro con Dios.

HJ: Sí, me los celebraron en el año 2002. Profesé en 1952 un 24 de septiembre.

¿Algún mensaje para los jóvenes del futuro?

HJ: Quiero decirle a los niños y jóvenes de hoy que la vida tiene que basarse en la autoestima, que construye confianza en nosotros mismos y somos nuestro más alto valor. Autoestima. No poseerla es no estar en condiciones para prosperidad. Debemos ser convencidos de amarnos a nosotros mismos. La suma de todas las virtudes que poseemos. Entonces sabremos vivir como seres humanos y por ende siempre.

¿Cuál es la mejor herencia?

HJ: Educación; es cierto.

¿Qué tipo de educación?

HJ: Pues la primera es la autoestima, de ella depende su propia seguridad y su desarrollo. Si aprendemos a amarnos a nosotros a mismos, traería una consecuencia

inmediata de nuestro propio autorrespeto. Lo cual nos incita a protegernos y cuidar de nosotros mismos y evitar todo lo que nos destruye, como el alcohol, las drogas y la contaminación. Además tenemos que sentir amor a nuestras potencialidades y autoexigirnos para superarnos. Evita el mal y obra el bien.

SISTER JACINTA

I was born in Providence Island the 5th of November 1921. My parents were Mr. Phillip Huffington and Mrs. Enrietta Bryan. Before I became a nun, my name was Elia Huffington Bryan. Now I am Jacinta, on account of the three shepherds that saw the virgin of Fatima, Jacinta, Lucía and Francisco. I traveled 21 times on the sail vessels, always between Providence and St. Andrews Island. I remember the "Resolute". My brother Rubin Huffington and my cousin Antonio Bryan were the owners of the sail vessel "Mary XII" and that one used to go to Cartagena and St. Andrews a lot, and it sank during a storm in 1956. Around the year 1939, I was 18 and traveling between Providence and St. Andrews. I got seasick for more than 10 hours. The sea was very rough. I came to St. Andrews to complete high school studies and I traveled on the "Resolute" with Captain Walwin Britton. I also remember Captain Elakina Archbold. During WWII in 1940, we had very hard times. Everything was scarce. We even had to use salt water from the sea to boil the few sweets we'd found in order to use that sugar later on in our drinks. Sometimes we had to go fishing and dig in the soil to see if we'd find some yucca or plantain. The Schooners were sunk because it was very suspicious that the submarines could come all the way here without enough fuel. So, the war was over and I finished my studies and went back to Providence and to teach elementary school. In those days we had very few teachers, almost none. Later on, I felt "The divine call". "God wanted me at his service", so I joined the religious life style and entered the convent. I asked the Capicchin nuns of the third order of St. Francis to accept me. But first I had to go to Panama to work with my cousins for two months. Finally, I was accepted and I returned to Providence in January. I vomited a lot and got there feeling as if I was almost dead. It happened on the "Resolute". I went to Cartagena for more or less four days and spent six days and later went to Medellin on a two-engine airplane. A friend was always asking me, why are you leaving everything in order to be a nun? I replied, "I felt the Call of GOD". In 1950 for a year and a half I was sent to Cartagena and later to St. Andrews and I took another sail vessel to Providence. I remember the "Cisne". It belonged to the Gallardo family and we vomited for four days and a sister (another nun) who always had a great sense of humor was telling a boy on board, "Sing, sing and keep on singing that song about the little birds." He would smile and keep on playing the guitar. She was very funny. On that trip all we had to eat was ripe plantain. And one would continue vomiting, Cartagena to Panama and all the way to St. Andrews. We were welcome by 8 or 10 sisters. Almost all the teachers were nuns. Father Carlos de Orejuela was along with some of them in a trip that used to

go a lot to Rioacha, St. Andrews and Cartagena. Then came the airplanes. The only thing else that I remember is the sinking of the motored vessel "Betty B." Two cousins I had, drowned. Huffington was their last name. It happened between St. Andrews and Providence. Boats would bring us sugar, rice, flour, potatoes, plantain and all. In 1940 Providence was struck by a hurricane and everything was destroyed; houses and all. Everything was gone. The animals and vegetables died and everything was flooded and we had to starve ourselves. Then one day a boat appeared on the horizon. It was full loaded with bananas and plantain and it touched the bottom on the reef. So they had to throw everything away into the sea. Therefore, we all got in our canoes and went out to pick up the food that was floating on the water. It was like a miracle from God's Providence. At school I was with Father Joseph. He studied elementary and helped cleaning the yard. Later on, he went to study high school in Cartagena and when he returned, he dedicated his life to be at God's will, to serve Our Lord.

MH: Tell us a little bit more about your family.

Sister Jacinta says, 'We were six; 3 boys and 3 girls. I have a nephew and two cousins that are Captains Mr. Rafael Arenas, who has a small shop in "Sweet Water Bay" in Providence and also the "Posada del Mar"; and Antonio Bryan, owner of "El Recreo" hotel in Providence, too. My niece had the first restaurant in Providence. It was called "Miss Elma".

MH: Sister, do you remember other captains?

SJ: I remember that they were young islanders and all were very formal. I have been a nun for 50 years now.

MH: Congratulations sister! Golden anniversary, wedding bows with God.

SJ: Yes, they were celebrated in the year 2002. I began my religious life the 24th of September 1952.

MH: Do you have any message for the youth and the children of our future?

SJ: I want to tell them they must base their life on their own self-esteem. That builds up trust in ourselves and we are our highest value. Not having self-esteem means not being able to prosper. We must be convinced of loving ourselves, add up all our virtues. Then, we will be able to live as human beings and therefore forever.

MH: Which do you consider the best inheritance?

SJ: Education. That's the real thing.

MH: What kind of education?

SJ: First, your self-esteem; your security and development derive from it. That will bring as an immediate consequence self respect and it incites us to take care of ourselves and to avoid everything that can destroy us like alcohol, drugs and contamination. Besides, we must love our potentials and demand from ourselves the very best we can, avoid all evilness and be good.