

RELATO DE UN NAUFRAGIO



Figura 1. Delineación del Istmo de Tierra Firme A.G.N. Real Hacienda Cartas tomo 27 fi. 621

EL CASO DE LA GOLETA PEGGY¹

Ojeda Robert¹ Botero Mauricio, Orozco Javier² García Raúl, Gamba Fabián³
 1. Director Centro de Estudios Sociales Gimnasio Campestre CES. 2. Estudiantes de 9° del taller de investigación del CES Gimnasio Campestre. 3 Pasantes de investigación CES universidad Santo Tomás

Correspondencia para los autores: censociales@campestre.edu.co

Recibido: 27 de octubre de 2006
 Aprobado: 7 de diciembre de 2006

RESUMEN

En este artículo, trabajado por estudiantes del Gimnasio Campestre con habilidades en lectura e interpretación de documentos antiguos a partir del conocimiento de la paleografía, se reconstruye un caso que puede ampliarle al lector el espectro del conocimiento y comprensión de algunas características cotidianas de la convivencia en la mar y la piratería, en tiempos coloniales en el Nuevo Reino de Granada.

Palabras Clave: Piratería, Corsarios, Filibusteros, Bucaneros, Naufragios, Embarcaciones, historia Colonial.

SUMMARY

This article was created by Gimnasio Campestre students who are able to read and interpret ancient documents from a paleographic perspective. They have reconstructed a case that can add to the knowledge base and understanding, presently known, as regards daily life on the sea and piracy during colonial times in the New Kingdom of Granada.

Keywords: Piratería, Corsair, Filibuster, Buccaneer, Shipwrecks, Ships, Colonial history.

INTRODUCCIÓN

Conocer los relatos de los naufragios a partir de la documentación es un privilegio de las personas, tanto para quien lo lee, como para quienes lo vivieron. Pero cuando en estos relatos se pueden interpretar acciones que tienen relación con la práctica de la piratería se hace más interesante aun.

El texto que se presenta a continuación, da cuenta de un ejercicio de reconstrucción histórica basado en un documento acerca del naufragio de una embarcación en cercanías del puerto de Cartagena en el año de 1769. Texto que inicialmente permite pensar en un caso de piratería, ya que ésta fue un fenómeno que siempre estuvo ligado a la expansión de las civilizaciones y de los imperios, que en muchos de los casos patrocinaban acciones por medio de patentes de corso.²

La piratería y los corsarios fueron empresas de gran importancia para la financiación de los reinos europeos en la época moderna, siendo común que se confundan estas dos actividades, por tal motivo se definen a continuación.

Figura 2. Fortificación y Defensa de Cartagena. En: Libro Cartagena de Indias.



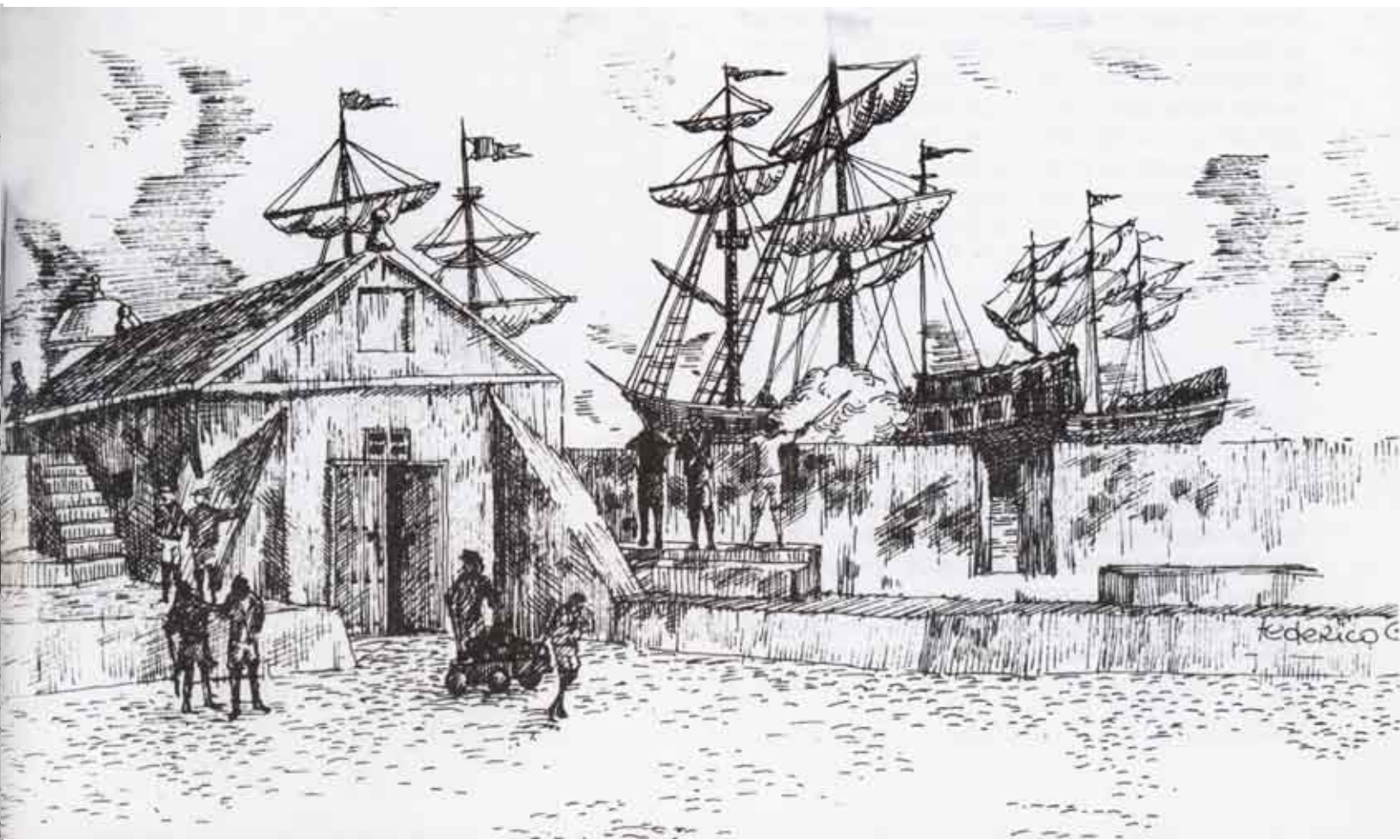
DISTINTAS DEFINICIONES DE LOS PIRATAS

Por pirata se entiende “el ladrón de mar, que obra por cuenta propia y en propio beneficio, ataca y saquea cuantos barcos encuentra, y efectúa a veces incursiones contra las playas menos defendidas y las pequeñas ciudades del litoral (Piratas y Corsarios. Pág 5.) Ha sido utilizado como un término homogéneo de las personas que practicaban robos en los mares.

En tanto que el corsario, si bien realiza las mismas actividades que el pirata, ‘lo hace con autorización o por encargo de un gobierno legalmente constituido, en nombre de derechos -verdaderos o falsos- que los gobernantes dicen tener sobre una porción de mar o sobre las embarcaciones de otro Estado.” A estos corsarios se les expedía un documento que se llamaba la *patente de corso* y de allí su título. También existieron otros dos conceptos con los que se tituló a estas personas del mar: bucaneros y filibusteros.

Los bucaneros “fueron inicialmente europeos asalvajados, una comunidad singular de hombres asalvajados; hombres fieros, insolentes y zarrapastrosos..., aventureros que cazaban reses y cerdos en la isla de Santo Domingo -que llegaron a dominar- y vendían la carne a los barcos de paso, mientras que filibustero era el nombre de ciertos piratas del siglo XVII en las Antillas, que procuraban la emancipación de las posesiones españolas de ultramar.(Martínez. Pág 117 y 118).

El Atlántico fue el océano en donde se presentaron mayor grado de guerras entre diferentes grupos de piratas, corsarios y colonizadores españoles. Estos últimos, quienes debían transportar los recursos de un lado a otro a través del mar para sostener la carrera de colonización. Los viajes de productos y riquezas fueron el escenario propicio durante los cuales los barcos españoles eran atacados constantemente por piratas y corsarios en su mayoría ingleses, quienes se establecieron en las islas del mar Atlántico, las cuales se convirtieron en importantes centros de comercio y en la guarida de estos personajes.



“Los piratas” de la Goleta Peggy

En esta publicación se quiere analizar un caso particular relacionado con las acciones que realizaban algunos de los personajes anteriormente descritos. En este caso, se evidencia una variedad de aspectos de gran importancia como son: tráfico ilícito, robo, sustracción y mala administración. De tal manera que, con base en este documento legal, se pueden rastrear algunos aspectos relativos a la forma en que se controlaban en los puertos y la defensa de las fronteras de nuestro país en la época colonial.

El texto base para el desarrollo de este ejercicio hace parte de la colección del Archivo General de la Nación (AGN), dentro de la sección colonia, específicamente en el fondo de Aduanas³. Presentado como un documento que versa sobre:

El naufragio en la Ysla de [...] Palma de una goleta Inglesa nombrada el Peggy

Y haver llegado a [...] Bocachica quattro Yngleses

En su Vote con unos codos efecttos(A.G. N. Sección colonia. Fondo Aduanas. Folio 625r)

El reporte de este caso se hizo el día 21 de diciembre de 1769, cuando llega a las manos del Señor Gobernador y Comandante general de la ciudad de Cartagena, una carta en la que se notifica la presencia de un grupo de navegantes ingleses quienes por su aspecto, alarmaron a las tropas militares del rey de España acuarteladas en el Castillo de San Fernando. Dicha notificación mencionaba que su capitán llamado Nicolás Priz, arribó “*con el motivo de haberse perdido su Goleta en Ysla de Palma, con su carga de algunos viveres y otras cosas, los que remito a V[uestro] S[eñor] con su misma embarcacion y personas y ropa de sus usos.*” (Aduanas. Folio 626r) Siendo este el primer paso del procedimiento que se iniciaba para descubrir las razones de dicho naufragio y el porqué de la navegación de los ingleses en las costas pertenecientes a la Corona Española proceso que debía continuar el Gobernador y Comandante general de la ciudad.

Con la información obtenida hasta el momento es viable interrogarse por la posibilidad que éste fuera un nuevo caso de piratería en las costas del Nuevo Reino de Granada interrogante que se convierte en la base sobre la cual se inicia la exploración detallada de la información presentada en el documento.



ALGUNOS ATAQUES DE PIRATAS EN CARTAGENA

Los primeros piratas que empezaron a asolar las costas del caribe fueron los franceses, de los cuales, 300 de ellos, en “enero de 1544, entraron a Cartagena de Indias, sometieron a los españoles que se defendieron, hirieron al gobernador y pillaron la plaza, de la que se llevaron 35. 000 pesos en oro y plata. La misma banda intentó asaltar La Habana, pero encontraron prevenidos a los habitantes que la rechazaron.”(Pasajeros de Indias. Pág 123) Mucho más tarde empezaron las hostilidades de los ingleses contra el monopolio de la corona española en la navegación, comercio y transporte de mercaderías, víveres y tesoros.

Sus ambiciones no sólo se restringían al mar, sino que en muchos de los casos se internaban tierra adentro para interceptar las recuas de mulas que conducían los metales a los puertos. Por ejemplo, Francis Drake, el corsario más activo del siglo XVI en el caribe, se apoderó de *Nombre de Dios*, villa que hoy se encuentra en Panamá pero que perteneció al Nuevo Reino, para saquear sus riquezas. ‘El 10 de enero de 1586, Drake, con 18 naves, tomó y ocupó el puerto de Santo Domingo, lo saqueó durante 25 días, destruyó más de la tercera parte de sus edificios, exigió un rescate de 25.000 ducados y ahorcó a dos dominicos, para vengar la muerte de un joven negro. En la misma incursión, tomó y saqueó Puerto Rico, y en el mes de abril Cartagena de Indias.’ (Martínez. Pág 127) Por tal motivo la población cartagenera y los funcionarios de gobierno, estaban prevenidos frente a cualquier artimaña de los ingleses ya fuera bajo la disculpa de un naufragio o de un arribo pacífico.

Es así, que en el caso de la Goletta Peggy, cuando los ingleses arriban a la ciudad de Cartagena, presentan tres documentos con los cuales buscan demostrar la propiedad de la embarcación y las mercancías contenidas en la misma. Documentos que se encontraban escritos en inglés, razón por la cual se hacía necesario traducirlos para verificar la información obtenida hasta el momento. Entre tanto, se decide enviar a los ingleses, junto con una legión de las tropas del rey, para que recogieran las mercancías que aún podían salvar del naufragio, “...*En esta atención y para los efectos que conbengan se[. . .]remitiran los mismos Yngleses en una de las lanchas del Rey*



Figura 3. Cartagena en 1744 según el plano del recién llegado Antonio de Arévalo. El almirante inglés Edgard Vermon, había conocido la derrota tres años frente a sus muros.

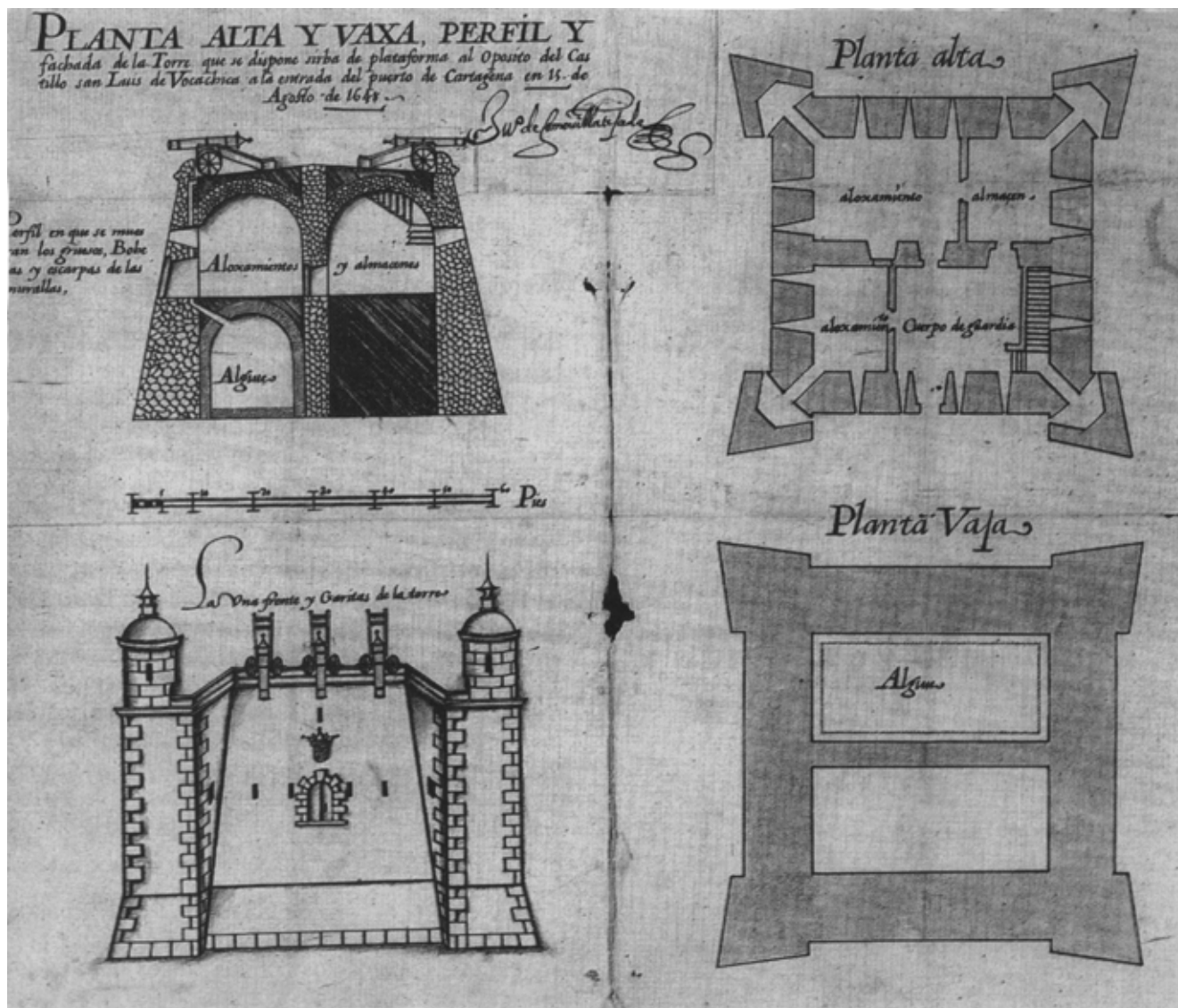


Figura 4. Planta alta y baja de la fachada del castillo de San Luis de Bocachica a la entrada del puerto de Cartagena, agosto 1648.

que sirven en las R[eale]s obras De fortificacion con la Gente correspondiente p[ar]a que recogiendo todo quanto puedan De d[ic]ho naufragio lo traiga a esta ciudad...” (Aduanas. Folio 627r). El resultado de esta inspección, permitió verificar la existencia de una embarcación hundida en la isla de Palma y la incautación de unas mercancías que se guardaron en las bodegas de Cartagena, a la espera del esclarecimiento de los hechos.

Siguiendo los argumentos presentados en el documento, se evidencia como única posibilidad de resolución de la situación, la traducción de los documentos entregados por los ingleses, ya que estos permitían verificar si los hombres que llegaron a Cartagena eran los legítimos propietarios de las mercancías. Por eso la traducción fue la base por la que se llevaría a cabo el procedimiento necesario para solucionar el problema del naufragio y de la propiedad de lo contenido en la embarcación.

Al tener traducidos los documentos, los españoles se pudieron dar cuenta que éstos eran, el registro de propiedad de la embarcación, una certificación del cambio de maestre de la misma y el permiso de navegación por las islas del reino de Inglaterra. En estos mismos papeles, se hacía constar que Nicolas Millar⁴ era el maestre de la embarcación y que la tripulación constaba de cinco personas más, entre las que se contaban un negro y un indio.

Una vez agotada esta parte del proceso y al haber llegado la canoa con la mercancía recogida, los ingleses solicitaron a los representantes de la corona española ser escuchados para dar sus declaraciones, para efectos de lo cual se nombró a Juan Brus (tripulante de la embarcación) como traductor, debido a sus conocimientos del español.

DECLARACIONES DE LOS TRIPULANTES

En estas declaraciones se puede rastrear el recorrido de la Goleta, el nombre del propietario de la mercancía, las razones por las cuales ésta naufragó en isla Palma y el procedimiento administrativo de los funcionarios en Cartagena.

Respecto a estos puntos, los ingleses afirmaron “que la Goleta se llamaba Peggy y era de un tratante de Jamaica llamado Simón Stella de quién también era la carga que conducían”. En la primera indagatoria los tripulantes pudieron dar “razon de aguardiente, piezas de fierro como ollas, y otras cosas, y varios cajones y bahules que no saben lo que contenían. (A.G.N. Aduanas. Folio 635v). También dijeron que habían partido de la isla de Jamaica el primero de octubre de 1769, con una tripulación conformada por ocho personas entre los cuales se podían contar un negro y un indio. Esta tripulación estaba comandada por Nicolás Melac.

Dentro de su declaración mencionaron que después de salir de Jamaica, fueron a Providencia y San Andrés, pasaron a callos de Perlas en la costa de los indios Mosquitos, donde se bajaron el Maestre y Contramaestre, junto con Carlos y un negro de nombre Faulan. Al atracar allí, pasaron cinco días sin saber nada de las personas que estaban en tierra y entraron en desconfianza, así que se fueron a causa del temor y de los fuertes vientos; terminaron navegando con la intención de volver a Jamaica u otra isla inglesa.

Bajo este objetivo, navegaron durante cuatro semanas y llegaron a Isla Palma donde descendieron dos ingleses en busca de leña y agua. Unos negros de esta isla, se la suministraron y los condujeron hasta la

goleta, estando allí, los negros intentaron robarlos, sin embargo, los ingleses lograron escapar y se fueron navegando por dos días, hasta que tropezaron con los castillos de Bocachica, los que pretendieron atravesar para ir a Jamaica. Pero según ellos, les entró un norte (es decir un viento muy fuerte) y cuatro o cinco días después llegaron a una isla, a los pocos días, se dieron cuenta que nuevamente estaban en Isla de Palma, así que decidieron iniciar un nuevo viaje y lo hicieron en la noche, pero se vararon e intentaron desocupar la nave y al no lograrlo, se bajaron de la embarcación y se fueron en una canoa para Bocachica.

Este tipo de aventuras eran frecuentemente contadas a los funcionarios que atrapaban marineros ingleses o franceses considerados como piratas, ya que desde tiempos muy tempranos se acostumbraba, por parte de estos marinos a abandonar la tripulación y robar la embarcación con todas sus mercancías. Es así que Fernández de Oviedo narra para el año de 1513 que: “partió una nao del puerto de Santo Domingo para ir al Darién, la ciudad situada a una legua de la costa del golfo de Urabá. Llevaba muchas mercaderías y, entre marineros y pasajeros, hasta 50 o 60 personas. El piloto erró el camino y fueron a parar a tierra firme, al menos 100 leguas abajo del Darién, donde la nave encalló en la costa y se perdió cuanto llevaba, menos la gente. El maestre y los marineros se apoderaron de la barca, dijeron que iban a buscar el Darién, prometiendo a los pasajeros que volverían por ellos, impidiéndoles con las espadas que entrarán en la barca y abandonándolos, serían 30 o 35, en tierra de indios bravos.” (Martínez 1999. Pág 135) Por tal motivo los funcionarios cuidaban que al llegar cualquier embarcación o tripulación que hubiera naufragado, tuvieran sus papeles en regla.

Teniendo en cuenta lo contenido en las declaraciones de los tripulantes de la Goletta Peggy y en los documentos traducidos, el fiscal de la real hacienda recomendó que la mercancía fuera vendida y el dinero dado a la Corona Española, ya que los Ingleses incurrieron en delito, al descender en Isla de Mosquitos para traficar con los indios, siervos de su majestad el rey de España.

Para realizar todos estos trámites e iniciar con el juicio, se les asignó un abogado de oficio a los ingleses para que les colaborara en la solución de su situa-

ción, abogado que argumentó estar de acuerdo con la decisión de quitarles la mercancía y venderla en nombre de la Corona que a la vez solicitaba a las autoridades que los dejaran en libertad al no ser ellos culpables del tráfico con los indios, debido a que, quienes lo hicieron (según las declaraciones) fueron otros y no los cuatro marineros retenidos en Cartagena, ya que:

“intentando su regreso a Jamaica, puerto de donde salieron, y así estamos en el caso de la doctrina jurídica sobre que no se incurre en pena de la introducción de cosas ilícitas por el que se arrepiante antes de consumarlo, fuera de que, habiéndose presentado dichos ingleses aquí son acreedores a que se les mire con suma equidad y que se les de indulgencia pues de otra suerte no se les aprehendería y el delincuente que se delata a si mismo merece tratarse del propio modo...” (Aduanas. Folio 643r— 643v)

ANÁLISIS DE LAS DECLARACIONES Y EL PROCESO

Al revisar el desarrollo del expediente existe también una representación hecha por los señores Taylor y Graham (dueños de la embarcación) que permite evidenciar otra versión acerca de lo sucedido con la goleta. Versión que se argumenta con las declaraciones de uno de los tripulantes, el negro Faulan y que se puede confirmar con la declaración hecha por Nicolás Millar y Juan Blake, tripulantes que habían descendido de la embarcación en Pearl Key Lagoon.

Según estas declaraciones la goleta partió de la Isla de Jamaica el primero de noviembre de 1769 y debido al mal tiempo debió atracar en Pearl key Lagoon para proveerse de “*algunas cosas para el uso de su bajel*” (648v) provisiones que serían buscadas por el maestre y contra maestre (Nicolás Millar y Juan Blake respectivamente) quienes al volver al lugar donde habían dejado la embarcación se encontraron con que los otros tripulantes junto con la embarcación ya habían zarpado, lo que ellos interpretaron como un robo de la goleta.

El término de esta declaración se consigue cuando los tripulantes abandonados arriban a Cartagena en tres canoas que pudieron conseguir para salir de ese lugar Al llegar a la ciudad portuaria, se encuentran

con que la embarcación había sufrido un naufragio en la Isla de Palma y la mercancía había sido detenida por orden de los funcionarios del rey.

En la investigación realizada por la gobernación de Cartagena se resuelve que: “respecto de comprobarse por dichos instrumentos, que la dicha goleta fue destinada al trato prohibido en las costas de los dominios del rey nuestro señor y que portal se declararon por caídos en pena decomiso los efectos que de ella se salvaron por auto de primero de este mes, mandandose conducir los ingleses conductores de ellos al señor comandante de guarda costas de este puerto para que los tuviese a disposición del excelentísimo señor virrey de este reino en las reales obras de fortificación.” (Folio 653v y 654r).

El fiscal del crimen resuelve que la mercancía incautada podía ser vendida, que los ingleses seguirían detenidos hasta que no se comprobara en Jamaica cuál de las versiones era la que correspondía con los hechos, Debido a los desgastes de las relaciones entre distintas coronas, este tipo de investigaciones se dilataban hasta dar por terminado los casos por el olvido a través del tiempo, a tal punto que dentro de la documentación revisada, no se encuentra la sentencia definitiva.

CONCLUSIONES

Respecto a esta reconstrucción del caso, los estudiantes pudieron establecer distintas hipótesis sobre lo sucedido:

Primero, que el relato del naufragio atiende a un caso de piratería particular en el que no existe una lucha entre dos o más embarcaciones por la búsqueda de un botín, sino que los “piratas” fueron una facción de la misma tripulación, que aprovecharon un momento de descuido de los responsables de la embarcación. Estos últimos, al bajarse solos a buscar provisiones, fueron abandonados como otros tantos que engañados por piratas, les robaban la embarcación. Aspecto que muestra la inexperiencia tanto del maestro como

del conmaestre quienes sin conocer bien a la tripulación de marineros, confiaron en ella, pasando por encima de los códigos de los navegantes del caribe que los llevaba a desconfiar, hasta de su propia sombra.

Segundo, en el relato es posible sospechar de una presencia permanente del tráfico lícito en las islas del caribe, al ver las consecuencias que genera la afirmación hecha por parte de los españoles del tráfico con los indios mosquitos referido en las declaraciones de los primeros ingleses que llegaron a Cartagena con la embarcación robada, lo cual nos lleva a comprender que el robo de las embarcaciones se hacía para vender las mercancías en los puertos reconocidos por los piratas y bucaneros, contrario a los corsarios, quienes debían guardar un porcentaje de lo obtenido por la mercancía hurtada para entregarla a la corona.

Se puede atribuir otro tipo de piratería desde la perspectiva contemporánea, a la apropiación por parte de los españoles de la mercancía recuperada del naufragio y la dilatación de la investigación para no dar un dictamen definitivo y no comprometer sus relaciones con los distintos reinos, al resolver la incautación directa y la venta de la mercancía.

Por otro lado, teniendo en cuenta la investigación como actividad pedagógica se puede concluir que, los estudiantes al reconstruir el caso por medio de la transcripción paleográfica, pueden evidenciar distintas acciones de formación y desarrollar procesos de análisis documental. También, al tener la posibilidad de encontrarse con un caso que sucedió en el pasado, al leerlo desde la misma fuente y transcribir los documentos, puede percibir una cercanía a la reconstrucción de los hechos como si se trasladara el investigador a esa época y poder comprender la sociedad de ese momento y la cotidianidad en la administración colonial.

Además, los estudiantes por medio de estos trabajos de acercamiento a las fuentes primarias, comprenden los procesos históricos que hacen parte del pasado de su país. En este caso, la piratería en el caribe colombiano.

BIBLIOGRAFÍA

Fuente Primaria. Archivo General de la Nación. (A.G.N.) Fondo Aduanas, Tomo 44.

Piratas y Corsarios. Biblioteca Zagal XV, serie historia.

Martínez José Luis.(1 999) Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI Fondo de Cultura Económica. México.

CITAS

1 Para la reconstrucción de este caso contamos con la amable participación de Luis Fernando Arango Paleógrafo que nos cedió el caso para que lo analizáramos. A los estudiantes González Parra Santiago, Rozo Ramírez Pablo, Ruíz Piñeros Santiago, Peraza Eraso Diego, Nicolás Riaño Jaramillo, Anzola Mateo, Esteban Umaña, Sergio Rueda Amaya, Rodríguez Ordoñez Daniel, estudiantes de noveno y Mcallister Reyes Simón de Quinto grado del Gimnasio Campestre, quienes en el Taller de Paleografía lo transcribieron y lo interpretamos.

2 Corso fue el permiso que daban las coronas europeas para que algunos marineros atacaran en nombre de ellas, bajo su permiso, con el compromiso de dar un porcentaje del botín a dicha corona.

3 Archivo General de la Nación. En adelante A.G.N. Sección Colonia, fondo Aduanas. Tomo 44. folios 625r a 657r las transcripciones del documento se hacen tal cual estaba escrito, conservando la ortografía empleada en esa época.

4 En otras partes del documento aparece como Nicolás Millar, Miller, Mellac y Mellar, que posiblemente pueden obedecer a la pronunciación y recepción del escribano.