

COLECCION DE DOCUMENTOS INEDITOS.

DIARIO

DE UNA EXPEDICION RESERVADA

Á CARGO DEL CAPITÁN DE FRAGATA

LUIS ARGUEDAS.

(RECONOCIMIENTO DE LA COSTA DE TIBURÓN).

(FUNDACIÓN DE CAROLINA).

DIARIO

DE NAVEGACION HECHO POR EL CAPITAN DE FRAGATA DE LA RL. ARMADA DN. LUIS ARGUEDAS, COMANDANTE DE LOS GUARDA COSTAS DE TIERRA-FIRME CON MANDO POR EL EXMO. SOB. VIRREY DE STA. FÉ Á UNA EXPEDICION RESERVADA.

Día 17 de Diciembre de 1786.

El día de hoy me he entregado del mando de los buques Guarda-Costas destinados á la comision cuya escuadra forman la fragata San Antonio del porte de 20 cañones de á 4 y de á 6, en la que arbolé la insignia: el bergantin Amistad del porte de 14 cañones de á 4 y de á 3 al mando del Teniente de fragata Don Fernando Murillo y la goleta Amable Elena con dos cañones de á 3 y 12 pedreros al del interprete de lenguas extranjeras de Cartagena Don Thomas O'neil.

Día 21 de Diciembre de 1786.

Hallandonos enteramente habilitados de víveres para cien días y los repuestos correspondientes á 4 meses de campaña me fui á despedir del Excelentísimo Señor Virrey quien me mandó esperarse entre los castillos de Boca Chica las instrucciones con sus últimas ordenes; vuelto á mi bordo hice señal á los demas buques para Boca Chica y nos hallamos velepados á las 10 en su demanda: á las 11½ nos hallamos entre los Castillos de Boca Chica y dimos fondo á un ancla quedándonos sobre ella para estar prontos luego que recibiese las últimas ordenes del Excelentísimo Señor Virrey quien debía remitirme las instrucciones sobre quanto había de practicar en mi comision,

Día 24 de Diciembre de 1786.

Hasta este día estube arreglando el aparejo y estiva de la fragata y al medio día llegó á bordo el Administrador de Correos de Cartagena de Don José Fuertes con las instrucciones y pliegos correspondientes á mi comision con orden de S. E. para que la siguiese conmigo.

Día 25 de Diciembre de 1786.

No permitió la variedad del tiempo dar la vela y hasta las cinco de la tarde no me exhibió Don José de Fuertes las reservadas ordenes de S. E. no permitiendo la ejecutiva prontitud que se me encargaba detuviera la salida por el mal tiempo que hacia.

Día 26 de Diciembre de 1786.

Amaneció acelajado y en calma.

Al medio día entraron algunas ventolinas por el primer cuadrante y afirmando el viento á las dos de la tarde por el N. N. O. hice señal de dar la vela : lo que efectué con los 3 buques, habiendo levado cada uno su ancla marcando trinquete y gaviás.

Salida de Boca Chica para Carolina en 26 de Diciembre de 1786.

A las 2 de la tarde entrando el viento fresquito por el N. N. O. hice señal de meter las embarcaciones menores y seguidamente la de suspender el ancla y dar la vela ; lo que efectuado por los buques de la Escuadra mandé gobernar al O. de la aguja para dar resguardo á la isla del Tesoro que es la más N. de las del Rosario : A las 5½ se demarcó Boca Chica á el E. 5º S. el cerro de la Popa á el angulo de 65º 9 dta. 1º y la isla grande del Rosario á el S. 16º O. todo corregido con 5º de variacion para el N. E. por cuyas marcaciones queda determinado mi punto de salida segun cuarteron español á que me remito en Latitud Septentrional 1º 20' 00" y en Longitud del meridiano de Tenerife de 300º 00' 00".

Quedamos al anochecer con aparejo de trinquete y gaviás : la escuadra unida, el horizonte acelajado, viento fresco de la parte que demuestra la tabla y mar gruesa de él.

Amaneció la Escuadra en iguales terminos que anoheció. A las 6 de la mañana mandé arribar al S. O. para prolongar la costa á corta distancia y á las 10 arribé hasta el S. S. O. para arrimarme más porque la direccion de la tierra desde las islas del Rosario corre N. E. $\frac{1}{2}$ N. y S. O. $\frac{1}{4}$ S. hasta la isla de Caribana que forma la parte del E. de la entrada del Golfo del Darien. Al medio dia observé $9^{\circ} 45' 42''$ de Latitud Septentrional: difiere de la llegada de Estima $14' 18''$ al N. de ella: corregí con meridiano de estima y resulta haber navegado en la singladura desde la hora de la marcacion en que tomé mi punto salido al angulo de $71^{\circ} 30'$ del tercer Qdte. la distancia de 36 y $\frac{1}{2}$ leguas marítimas quedando en longitud de Tenerife de $298^{\circ} 15''$ O. de donde me demora Ysla de Pinos grande al S. $\frac{1}{2}$ S. O. distancia de 16 y $\frac{1}{2}$ leguas.

Del medio día del 27 á el del 28. Variacion N. E. 6°

Continuamos al medio dia con las gavias, trinqueta y puño de sotavento de la mayor al rumbo que señala la tabla: la Escuadra en buena unión: á las 6 de la tarde hice señal de tomar un rizo á las gavias por el mal cariz y nos quedamos con trinqueta y gavias arriadas para no propasarnos del puerto de Carolina en la noche.

Al ponerse el sol estaba cubierto de celajería gruesa, el viento bonancible, la mar gruesa y tendida del N. E. por cuyo motivo previne á la Escuadra arreglasen su aparejo á no andar más que tres millas por hora.

A las 10 de la noche se aferró la sobre mesana y cargé el trinquete ejecutandose lo mismo á las 12 con el velacho para no exceder la distancia de tres millas por hora respecto á que iba refrescando el viento.

A la 1 de la noche hallandose á la voz el bergantín y la goleta les previne se atravesasen, mura á babor hasta el día por considerarnos ya próximos á la tierra: lo que se practicó igualmente en esta fragata con contrato de mesana y vela de estay de mesana proa al E. 5° N. siendo la mayor orzada á el E. N. E. y la arribada á el E. $\frac{1}{2}$ S. E. A las 2 de la madrugada estábamos tan inmediatos á la tierra que á pesar de la densa calima que la cubría se distinguía con mucha claridad.

Amaneció cielo y horizonte cargados, viento N. $\frac{1}{2}$ N. O. calmoso: marejada á el N. E.: la tierra demoraba al S. S. O.: distancia de 2 leguas escasas y la escuadra unida: á las 6 se demarcó cabo

Tiburón al S. S. O. : distancia de dos leguas á cuya hora hice señal de mear largando todo aparejo en vuelta de O. N. O.

El poco viento y escaso no nos permitió puntar en términos de deblar la punta de Carreto por lo que viramos á las 8½ por redondo habiendolo intentado primero por abante sin poderlo conseguir á causa de no estar muy bien estivada porque ninguno de los que venían en ella la había navegado antes.

Al medio día nos hallábamos N. S. con Cabo Tiburón á distancia de 2 leguas.

NOTA.—Por la estima me hallaba á las seis de la mañana E. O. con la Isla del Oro, á distancia de 3 leguas y por el reconocimiento hecho á la misma hora á Cabo Tiburón resulta de diferencia con la estima 8' al S. y 19' al E. de ella ; lo que prueba habernos tirado las aguas para E. S. E.

Por las diferentes marcaciones, distancias dadas por la corredera como por las Latitudes se ha corregido en lo posible el plano de la costa desde Cartagena hasta Isla del Oro siendo de poca consideracion los errores que hemos notado en esta corta distancia que tienen muy practicada y corregida nuestros Pilotos curiosos en la continuacion de sus repetidos viajes.

Del mediodia del 28 á el del 29 Varfacion 6° 16' N. E.

Al medio dia viramos por abante en vuelta del N. O. viento N. flojo; el bergantín y la goleta algo distantes y á barlovento por decaer menos que la fragata: hasta las 6 de la tarde nos mantuvimos de una y otra vuelta sin poder separarnos de la costa.

A las 6 se demarcó Cabo Tiburón al S. O. ½ S. y el Cayo de Tarena que se halla en la boca del río del mismo nombre al S. cuya marcacion me situa dos leguas del primero.

Anocheció con turbonada y la tierra muy ahumada en viento del N. N. O. con una niebla tan densa que no se veían unos buques á otros; continuamos hasta las 12 amurados por babor á cuya hora continuamos de vuelta,

Toda la noche mantuve un farol encendido para ser visto de cualquiera buque de la escuadra que viniere de vuelta encontrada con cuya direccion nos debia reconocer y seguir.

Amaneció en los terminos que anocheó y fuera de la vista la tierra porque todo el horizonte y cielo estaban sumamente espesos y obscuros.

A las 8 $\frac{1}{2}$ de la mañana aclaró algo el tiempo y se denunció cabo Tiburon al S. $\frac{1}{2}$ S. E. como á distancia de 6 á 7 leguas.

Seguimos sin novedad hasta el medio dia que se volvió á demarcar Cabo Tiburon al S. 5° E. y Punta de Puerto Escoces al O. $\frac{1}{2}$ S. O. por cuya marcación quedo en Latitud Septentrional de 8° 45' y en Longitud de Tenerife de 298° 27' á distancia de 4 leguas del Cabo Tiburon : demorando desde este punto la Isla del Oro al O. $\frac{1}{2}$ N. O. ; distancia de 7 leguas y confrontadas las marcaciones hechas ayer á las de la tarde con las de hoy al medio dia y resultados de la estima es constante que las corrientes en las 18 horas que median de una á otra marcacion nos abatieron 10 millas para el E. N. E.

Del mediodia del 29] á el del 30 Variacion 6° N. E.

Seguí al medio dia con todo aparejo el R° y Vto que señala la tabla : á las 2 se llamó el Vto al N. O. y viramos par abante : á las 5 $\frac{1}{2}$ se aferraron los juanetes y á las 6 demarqué Cabo Finisterra al S. 6° O. y la Punta de la Escocesa al O. 5° S. : corregidos distancia del 1° cuatro leguas.

Anocheció cielo y horizonte claro : viento O. N. O. : marejada del N. á las 12 de la noche rodó el viento al N. N. E. por cuya razon cambiamos de mura.

Amaneció acelajado : la mar y viento por la misma parte y las embarcaciones de la Escuadra algo atrasadas : hice señal de arribar al O. y á las 7 la de gobernar al O. S. O. á cuyo rumbo descubrí luego la Isla del Oro á distancia de 6 leguas largas. Hice señal de forzar de vela para coger á Carolina y luego la de prepararse á dar fondo : á las 10 estándó ya cerca del amarradero se nos llamó el viento á la proa, el que luego calmó y cada buque echó su lancha al agua para entrar á remolque á tomar el fondeadero que conseguimos á las 11 $\frac{1}{2}$ y dimos fondo al ancla de babor en 10 brazas de agua fango quedando E. O. con Isla del Oro y N. N. O. S. S. E. con el Fuerte de Carolina : luego mandé tender la otra ancla al E. y quede amarrado E. O.

Todos los buques de la escuadra dieron fondo con corta diferencia á un mismo tiempo y á regular distancia de esta fragata.

Desde el medio dia de ayer hasta las 10 $\frac{1}{2}$ del dia de hoy que nos hallabamos al S. O. de Isla del Oro como media legua, resultó diferenciarse la estima con nuestra verdadera situacion 20' mas al

N. y diez y ocho mas occidental respecto de la estima de que resulta habernos tirado las aguas en esta singladura casi al N. E. 26 millas.

Dia 31 de Diciembre de 1786.

Este dia se trageron del bergantin "Coro" á la fragata "San Antonio" 4 cañones del calibre de á 6, pues aunque se debian trasbordar 8, no se verificó porque la artillería del bergantin era muy larga y reforzada para la fragata: acompañaron los 4 cañones la dotacion de bateria, municiones y demas pertrechos que le correspondian.

Dia 1.º Enero de 1787.

A las 8 $\frac{1}{4}$ de la mañana después de haber oído misa fuimos en la lancha de la fragata San Antonio, Don Jose Fuertes, el Teniente del regimiento de la Princesa Don Matias Campan y yo á la poblacion del Fuerte de San Fernando de la Carolina que nos demoraba á el S. S. E. de la aguja y una legua de distancia: llegamos al desembarcadero cuyo fondo es muy acantilado y forman varias lajas y peñascos en los cuales revienta la mar con extraordinaria violencia apesar de la calma que experimentabamos desde la noche anterior y por consiguiente le faltaban á las olas este poderoso agente para empollarse, inconveniente casi invencible particularmente con tiempo de brisas para ser socorrida esta poblacion por las embarcaciones menores á lo menos por este desembarcadero que es el mas inmediato del fuerte que distará como dos y medio tiros de fusil.

Saltamos en tierra á hombros de la gente de las lanchas con el riesgo de perderla y de lastimarnos con los que nos llevaban como sucedio á nuestra vista tres dias despues en la lancha de la goleta "Candelaria" que habiendo ido á la poblacion estando la brisa muy bonancible se estrelló contra las piedras del desembarcadero quedando totalmente inutilizada y parte de su esquivacion bien maltratada. Tiene otro desembarcadero menos malo por el rio Aglacenique cuya boca corre N. O. S.E. con la poblacion distante una milla escasa; pero no se puede saltar en tierra por este parage sin escolta bien armada porque la playa que es el camino que conduce á la fortaleza se halla muy inmediata al monte que además de ser batante espeso

se halla por desmontar y en donde han acaecido las varias muertes hechas por los indios que han solido estar emboscados acechando los que desembarcan para matarlos con seguridad de no ser vistos y aun siendo este el mejor desembarcadero no es asequible en los dias de brisas fuertes y de mar de leva que bate en estas playas sin abrigo alguno.

Salió á recibirnos el Sargento Mayor de Milicias de Sta. Marta y Comandante actual del Establecimiento de Carolina : le entregamos las cartas que para él nos habia dado el Excmo. Sr. Virey á nuestra salida de Cartagena : nos acompañó dicho Comandante á visitar la poblacion, almacenes, hospitales y baterias : conferenció con él largamente sobre los varios puntos que contenian mis primeras ordenes y á las 12 del mismo día nos volvimos á la fragata á cuya hora fondeó la balandra mercante "Yrene" procedente del rio "Sinú" con viveres y frescos para la poblacion y por la tarde sali en la lancha con el piloto Dn. Miguel Patiño á reconocer el puerto y varios canales que forman las islas que lo cierran para formar plano de él, siguiendo el que tengo corregido desde Cartagena.

Dia 2 de Enero de 1787.

A las 7 de la mañana de este día mandé que el comandante del bergantin "Amistad", Don Fernando Murillo fuese con su lancha armada, veinte hombres de tropa del regimiento de la Princesa, el Alferes del mismo cuerpo Dn. Valentin Aragon y una galeota mandada por el Capitan de Milicias de Pardos, Dn. Bartolome Camilo que manda en Jefe las demas Galeotas y lanchas cañoneras, fuesen todos juntos á reconocer el cerro de San Fulgencio situado frente á la Isla del Oro que es el mejor fondeadero de cuya montaña dista dos tercios de milla abrigado de la mar y del viento.

A las 11 del dia estuvieron de vuelta habiendo reconocido que sus salidas no son tan espesas y fragosas como los demas terrenos adyacentes con un rio á la espaldas bastante inmediato : su desembarcadero muy cómodo presentado como á el O. S. O. donde mar ni viento puede impedir el barqueo en ningun tiempo como lo han experimentado Murillo y Camilo en todo el tiempo que han estado en Carolina, la calidad de sus bajos y medios es de tierra negra y greda colorada en su cima y remata por el lado de la mar en una meseta cortada á pique bastante capaz para formar una bateria des-

de esta planicie superior que domina el puerto aunque muy escarpada en su inmediacion: siguen despues sus faldas hasta la playa con declive bastante suave y muy capas desde adonde se puede formar en terreno llano un establecimiento tan vasto como se quiera en la llanura que sigue hasta la presente poblacion que dista una legua escasa: debo sin embargo advertir que el monte que guarnece la playa es en todas partes poco mas ó menos igualmente espeso.

En la tarde hice señal á todos los buques de la Escuadra para que ejercitasen su gente en el ejercicio de cañon, lo que igualmente se practicó en la fragata "San Antonio," continuando en la formacion del plano del puerto y sus inmediaciones.

Dia 3 de Enero de 1787.

Fuí á reconocer la isla del Oro que en el dia se halla á medio desmontar y sembrada por Camilo de platanos, maiz, yuca, arroz y algunas otras legumbres que ya estarán quasi en disposicion de cogerse á pesar de ser el terreno bastante pedregoso y por consiguiente de inferior calidad. En las demas islas vecinas de las que hay algunas capaces se han establecido almacenes de polvora y viveres, hospitales de convalecencia y una Sota que habita Camilo en que se estaba acabando su muelle de piedra en donde por razon de ser el fondo bastante acantilado podrán tumbar las lanchas cañoneras y Galeotas con comodidad á repararse y dar sebo y aun embarcaciones de mayor porte.

Se demarcaron estos y los demas islotes que forman en el puerto con sus demas puntas y las de la entrada de Puerto Carreto conviniendo muy bien estas marcaciones con las que demuestra el plano levantado por el Mariscal de Campo y Comandante de Ingenieros de la plaza de Cartagena Don Antonio Arebalo; por cuyo motivo no hago plano separado de este puerto.

Se trabajó á bordo de la fragata en componer las velas y hacer arandelas á las portas porque la precipitacion de nuestra salida no habia dado lugar á hacerlas en Cartagena.

A las 7 de la noche entró la goleta "Chula" con pliegos del Comandante de Concepcion para el de Carolina.

A las 8 h 24' 50" observé el fin de un eclipse que sucedió en Paris á las 1 h 44' 20" de la noche y siendo de 5 h 19' 30" la dife-

que darles les propuso se viniesen con él á Carolina donde se dirijía y en cuyo paraje les aseguró se podía proveer de piloto que los condujese á su destino á cuya oferta había asentido : preguntete si tenía algunas noticias de Europa que pudiesen interesarnos y si había encontrado en su navegación algunos buques y á todo me respondió que nó.

Vuelto á mi bordo supe por los marineros de la lancha (que durante el tiempo que se tardó en tomar las noticias antecedentes de Melendes, trabaron conversación con los de la goleta) que esta traia mucha parte de su cargamento del Guarico y otros efectos que me había declarado no venian en partida de registro y como sé por experiencia que las embarcaciones procedentes de los diferentes puertos de la Habana, isla de Santo Domingo y Puerto Rico rara vez llegan á los puertos españoles de su destino sin haber hecho escala en Jamaica, otros en el Guarico, Puerto Príncipe Francés ó Curazao sospeché desde luego no trajera toda su carga de la Habana aún la registrada y si acaso fuese así consenti siempre traería algunos efectos del Guarico : en consecuencia le puse una guardia de un sargento, un cabo y seis soldados y mandé al Teniente de fragata Don Fernando Murillo hiciese reconocer con escrupulo la carga de dicha goleta y que hallando méritos para apresarla le formase en compañía del contador Don Francisco de Paula Ciebra la correspondiente sumaria.

Dia 5 de Enero de 1787.

Segun oficio que me pasó el Teniente de Fragata Don Fernando Murillo no solo de haberse encontrado en la goleta géneros de contrabando sino de estar haciendo en puerto dicho buque 12 pulgadas de agua por hora, mandé los maestros mayores para que la reconociesen y me dieron parte de ser indispensable alijarla y tumbarla porque las diferentes vías de agua que tenía eran bajas y que consideraban era la causa hallarse las costuras faltas de estopa : todos los documentos que acreditan estos reconocimientos y aún el consentimiento de su capitán para verificar su recorrida y método que se ha usado en el inventario al tiempo de la descarga, como las precauciones al tiempo de volverla á cargar constan por menor circunstanciadamente en la sumaria por cuyos motivos omitiré hacer mas extenso mi diario en esta parte.

rencia en tiempo resulta Carolina al O. de Paris $79^{\circ} 52' 30''$; pero Cartagena de Indias está al O. de Paris $77^{\circ} 46' 15''$ luego Cartagena de Indias á el O. de Carolina $2^{\circ} 6' 15''$.

Por diferentes observaciones con el reloj de movimiento uniforme determinadas, resulta Carolina al O. de Cartagena de Indias $2^{\circ} 17'$ y así lo coloco en mi plano por tener mas satisfaccion en las observaciones hechas con el reloj y no ser considerable la diferencia que entre estas observaciones resulta.

Dia 4 de Enero de 1787.

Fondearon en la madrugada, el ganguil "La Venta" procedente de Rio Sinú con viveres para los establecimientos de cuenta del Rey: la acompañaba una goleta que por su bandera demostraba ser española mercante: hallandose la fragata "San Antonio" muy inmediata á estos buques deseoso de adquirir por mi mismo las noticias que en su navegacion se le podian haber proporcionado, mandé embarcar la lancha y fuimos Don José de Fuertes; el Alférez de Navio, Don Carlos Chacon; el Contador de la fragata, Don Francisco de Paula Ciebra y el primer Piloto Don Miguel Patiño y yó á reconocer dicha goleta y carga y llegados á su bordo pregunté por su capitán y me respondió uno que dijo ser dueño de la goleta y carga llamado Don Felipe Melendez que habiendo muerto el día anterior el capitán y pilotos que traia llamado Don José Alvarez, en su defecto declaraba que el 1.º de Agosto del año próximo pasado había salido con su goleta nombrada Nuestra Señora de la Candelaria del puerto de la Habana, registrada su carga con destino á Portobelo y Cartagena cuyos renglones se reducian á cera, jabón, loza, aceite, harinas, pasas, verduras en escabeche, vinos, licores, sombreros y algunas otras menudencias; pero que habiendole maltratado un temporal toda la obra muerta de un coitado de la goleta y héchole la fuerza de la mar aventar las estopas bajas le obligó la mucha agua que hacia á arribar al puerto del Guarico para reparar sus averías de donde había salido á los 35 días de su llegada el 19 de Diciembre próximo pasado, que no sabiendo donde se hallaba por muerte de su capitán y piloto Don José Alvarez se encontró hayer tarde con el ganguil del Rey "La Beta" á cuyo patron pidieron un práctico y no teniendo aquel ninguno

Dia 6 de Enero de 1787.

Entró la Goleta particular española nombrada "San José y las Animas," su capitán Don José Gonzalez : conducia de Portovelo 70 hombres de tropa para el fuerte de Carolina, los que hice transportar inmediatamente con nuestras lanchas á su destino.

Se pasó el resto del día en descargar la goleta "Candelaria" y quedó en el dia pronta á tumbar en el siguiente su carga : se colocó en un almacen del Rey, obligando á su dueño á no apartarse del paraje en que se depositó.

Dia 7 de Enero de 1787.

Como la Goleta Candelaria carecia de facultativos propios para ejecutar la recorrida asintió su Capitan la hiciesen los calafates y carpinteros de la Escuadra quedando su dueño en la obligacion de pagarles á estos individuos sus jornales en el caso de no ser declarada presa en Cartagena.

Quedó este dia recorrida una banda de la goleta, y pronta á tumbar mañana de la otra.

Se ejercitaron las tripulaciones en el ejercicio de cañon y la tropa despues en el de fusil y se concluyeron las arandelas de la portería de la fragata.

Dia 8 de Enero de 1787.

Se concluyó la recorrida de la Goleta "Candelaria" y en la noche se cargó entregandose por inventario de cuanto contenia como de su aparejo y casco, el piloto Dn. Luis Espinosa quien me dejó un recibo y hecho cargo de su pliego de registro, sumaria, correspondencia y demás papeles pertenecientes á su comision, debe conducirla á Cartagena á disposicion del Excmo. Sr. Virey de Santa Fé. Se le dió para precaver todo insulto 10 hombres de tropa del rejimiento de Cartagena de la que regresaba á su cuerpo parte en la "Candelaria" y la demás con un oficial en la Goleta particular de Don Manuel Gonzalez que de mi orden no debia separarse de la Goleta Candelaria hasta llegar á su destino, auxiliándole en su navegacion en cuanto pudiese necesitarlo.

Fondeó á las 8 de la noche la balandra "Santiago" de estos guarda costas, del porte de diez cañones del calibre de á 3 con 64 hombres de tripulacion incluidos 15 de tropa del regimiento de la Princesa, el capitan del mismo cuerpo Don Miguel de Olivera y el Cadete Don Francisco Gonzalez: mandaba dicha balandra el piloto graduado de Alférez de la Real Armada Don Fabian Abances, con orden del Sor. Virrey para unirse á los demas buques de mi mando: habia salido el 6 del presente mês de Cartagena con pliegos para el Comandante de Carolina y para mí del Excmo. Sor. Virrey.

Día 9 de Enero de 1787.

Enteramente habilitada la goleta "Candelaria" de víveres, aguada y leña dió la vela con la goleta de Gonzalez á las 9 de la mañana que se llamó el viento algo más á la tierra que los días anteriores (en los que hemos experimentado Nortes y Nornordestes bonancibles) de modo que sin bordear salieron para Cartagena.

Despaché con acuerdo del Comandante del Establecimiento Don Antonio Vazquez (que vino á mi bordo á pagarme la visita) la goleta "Chula" para Mandinga y Concepcion con algunos auxilios de la balandra "Casildea" que se hallaba en el último muy maltratada de resultas de una barada y las ordenes competentes para que debiendo seguir con mi expedición el Teniente de mar y guerra Don Juan Antonio Ferro, Comandante del bergantin "Coro" destinado en Carolina vino á reemplazarle Don Manuel de Echandía dejando este el mando de su buque (que era la goleta "Amable Margarita") á su segundo.

Se me prevenia por las ordenes que me remitió el Excmo. Sor. Virrey por la balandra "Santiago" pasase un oficio del Capitan del puerto de Cartagena Don Tomas de Sierra para que se transfiriese de su aportadero de Concepcion al de Mandinga con el bergantin "San Joaquin" de su mando celando con el mayor cuidado de reconocer frecuentemente la punta de S. Blas yá con su bergantin yá con su lancha cuando el tiempo se lo permitiese pidiendo al comandante del Establecimiento de Mandinga los auxilios que necesitase de municiones y de gente y que en el caso de presentarsele fuerzas muy superiores que intentasen desembarcar en la costa no espusiese el honor del pabellon; pero si, avisase con

la mayor celeridad y por cuantos conductos le fueran dables todo lo ocurrido á los Comandantes de los demas Establecimientos y al Excmo. Sor. Virey de Santa Fé, y que despues de practicadas las recomendaciones precisas á los insurgentes que intentasen atacar los dominios de S. M. se defendiese hasta la extrema en el caso de ser insultado, cuyas ordenes llevó tambien la goleta "Chula", comunicando copia literal de ellas al Excmo. Sor. Virey.

Concluido el reconocimiento de los varios puntos que contenian mis instrucciones respecto á Carolina formé seguidamente las reflexiones siguientes por parecerme las mas ventajosas á los intereses del Rey y adecuadas á formar con menos costo con prontitud y facilidad unas poblaciones que en lo sucesivo podrán hacer honor á la Nacion y viso en el mundo por su opulencia.

Dejando aparte describir la figura y defensa de Carolina de que precisamente se tienen circunstanciadas noticias y planos pasaré á tratar de la situacion local, calidad de su terreno, figura y tamaño de sus casas, ocupaciones de sus habitantes, defectos que he notado, exponiendo los medios que me parecen mas convenientes para remediarlos.

El Fuerte de Carolina situado á la orilla de la mar (en el fondo de una ensenada y al abrigo de un morro elevado que lo domina á cortisima distancia) en terminos que esta se introduce por la estacada cuando las brisas son fuertes, y que por razon de ser el fondo muy acantilado revienta la mar con extraordinaria violencia por cuyos motivos no pueden arrimarse las embarcaciones menores á socorrerlo. Fundado este establecimiento sobre una playa de arena jaspeada entre los dos rios Aglatomate y Aglacenique, el primero que baña los cimientos del fuerte y el segundo distante una milla, ambos muy pantanosos hacen á mi ver el suelo de este Plan muy mal sano, tanto por las cienegas de que abundan estos rios que por el retroceso del sol que levantando mucho vapor de las continuas aguas y natural humedad del suelo vuelven á recaer sobre las casas por falta de ventilacion. Sin duda que la facilidad de poderse establecer en una desmontada que aunque de poca extension es la única que se encuentra en el distrito del puerto, parece convidó á los que fueron á plantear el Establecimiento á elegir con preferencia este sitio para fundarlo, mayormente en la estacion en que recalaron que era la de vendabales en que la mar que siempre bata la playa se experimenta algo mas bonancible en aquel tiempo del año.

La poblacion se halla encerrada y sin ventilacion que así se puede decir por las altas y dobles estacadas que forman las fases del Fuerte cuyo circuito es en el dia demasiado pequeño no digo para contener con comodidad las diferentes clases de gentes que en él viven ; pero ni aún la mitad de la guarnicion ; sus casas hechas de caña y cubiertas de palma son en corto número, muy pequeñas y bajas de techo, mal hechas y peor colocadas, sin metodo, unas encima de otras y sin ventilacion de cuyos defectos es muy natural se sigan las enfermedades epidémicas porque es indispensable se comuniquen con mas facilidad las malas influencias de unos á otros. Los hospitales son por el mismo tanor, y los Almacenes que no desdica su construccion de la de las Casas son incapaces de conservar los viveres y utensilios largo tiempo.

Las ocupaciones de la tropa en este Establecimiento se reducen á hacer la guardia el dia que le toca y pasar lo demas del tiempo tendidas ó jugando á los naipes, de cuya inaccion resulta como del poco esmero que se tiene en su aseo corporal, cuando no enfermedades mucha disposicion á adquirirlas, la falta de accion, la mucha comida y bebida de que se hallan siempre mas que exorbitantemente provistos los establecimientos les empozan los humores y da lugar á que la imaginación ociosa les figure inaguantable un destino que les debia parecer comodo y les es lucrativo, olvidan su oficio y pierden por instantes el vigor con que llegaron.

Aunque es de mi obligacion ser censor de los defectos tambien me manda la justicia sea panegirista de lo bueno que halle. En el dia está la poblacion que no decir el piso bastantemente areado y el desmonte hecho en el circulo del Fuerte á distancia de dos tiros de fusil bastante claro pues se están acabando de quemar los troncos y sus raices en cuya disposicion (ademas de quitarles á los indios un parapeto, á cuyo abrigo suelen hacer fuego sin ser expuestos ni vistos) se purifica el aire y se obviará vuelvan á retoñar.

Contribuye mucho á los defectos que se notan en la tropa particularmente en la europea el disgusto con que ella y sus oficiales miran el destino y las continuas conversaciones que sobre el particular se les oyen desde que se les destina á Carolina y es notoriamente público que muchos de los que han tenido hasta el presente este destino solo se han ejercitado en comerciar y jugar y así me sorprende como no es apetecible la guarnicion de Carolina pues aun

los que no han jugado ni hecho comercio gozando sobre su sueldo mensual la mitad mas de aumento por via de gratificación han ahorrado en un parage que no les puede originar los mismos gastos que Cartagena donde no se puede hacer el servicio con la misma comodidad en el vestir.

Permitaseme la reflexion de que las estacas no son las que deben defender esta poblacion : dos ó tres ejercicios á la semana con los oficiales á la cabeza de sus compañías desde las 5-½ hasta las 7 de la mañana : este ejercicio, esta corta fatiga hecha con el fresco de la mañana no puede ser sino muy sana y provechosa, destierra la pereza del soldado, lo mantiene en aquel ardor guerrero que lo ennoblece y le dá cada dia mas vigor para obrar contra los enemigos del Rey cuando se presenta la ocasion recordandole cual es su oficio : este es el verdadero Fuerte y la unica estacada capaz no solo de contener sino de destruir los indios y por último las estacas son solo madera y por consiguiente cuerpos inanimados que en el sitio y en la situacion presente solo sirven para tener amedrentados como en un corral hombres que hacen profesion de valor y de nobleza de espíritu : he notado que el soldado hace el servicio casi desnudo ; no pretendo lo haga con casaca ni empolvado pero si á lo menos con una chaqueta y unos calzones largos de los que suelen usar los marineros : cuyo traje ademas de ser decente es muy propio para hacer cuando se ofrezca entradas en el monte y comodo en el excesivo calor que se experimenta en estos dias sufragando mas que suficientemente este gasto el aumento de la media paga que se les dá cuando por otra parte economizan los uniformes.

No puedo comprender los motivos que han obligado hasta ahora á los Comandantes de Carolina á consentir se les mande de Cartagena tanta tropa y particularmente europea la que á mi ver es inutil para subsistir sana y robusta largo tiempo en este pais si no hacer salidas ni expediciones y si es para resguardo del plan respecto á que los indios carecen de artilleria con que destruir y quemar las estacadas : los cañones y pedreros que baten la campaña por la parte del rio y los demas parajes demontados es mas que suficiente defensa para el manejo de este corto número de piezas : no se necesita del crecido pie de á lo menos 800 hombres que siempre ha tenido el fuerte entre sanos y enfermos : luego es inutil el soldado aún se hacen expediciones y si es para formar establecimientos

una vez dueños del terreno solo se necesita de un corto número de tropa que prefijaré en otro paraje de este diario: el militar se hizo para conquistar y destruir: rara vez le toma apego al país ganado: entra y sale de él con la misma indiferencia: al contrario, el colono es el mejor soldado, en primer lugar su industria y constante aplicación en la cultura del terreno que le ha proporcionado la suerte le hacen utilísimo al Estado y en segundo miran aquel suelo como su patria y único móvil para hacerse ricos, á cuya felicidad aspiran y consienten luego que la tierra empieza á remunerarles con sus producciones el fruto de sus rurales tareas, y por último este colono establecido con su familia perdería mil veces la vida antes que abandonar su casa, sus mugeres, hijos y el terreno que le proporciona la subsistencia y sobre el que tiene fundada la esperanza de sus mayores adelantamientos.

Las otras convendría se hiciesen por asientos con particulares y el Rey las conseguiría á menos costo mejor hechas y con mas brevedad y se ahorraria una porcion crecida de jornales que consume diariamente en los obreros de diferentes clases que están ociosos la mayor parte del tiempo.

Será muy del caso poner el abasto de carnes de vaca solamente en manos de particulares prefiriendo para la eleccion el que hiciese mas gracia, se le prefijaria el precio á que deberá vender la libra de carne al Rey como al particular en todo tiempo: será pues de su cuenta y riesgo traer con privilegio exclusivo dichas carnes para el consumo de la poblacion: dará sus fianzas para pagar una multa que se le impondrá en el caso de llegar á faltar por su culpa la carne de vaca en Carolina ó en cualquiera otro establecimiento.

Impuesto cualquiera, por lo que llevo anteriormente dicho, de la mala situacion del Fuerte el que á mi ver por esta razon y lo malsano del suelo es inutil, así como la poblacion, tanto por los defectos notados como por la inmediacion de la espesura de las intrincadas y montañas que la rodean y parece amenazar el puerto con sus ruinas, dejando á la penetracion de los hombres inteligentes si lo que está á la vista y descende á la mar es de esta naturaleza (no digo tosca pero parece natural que el terreno interior sea aun muy elevado) sirviendole de base (para contener por medio de estas barreras el equilibrio de las aguas) Carolina, por la parte del N. como Puerto Principe por la parte del Sur.

No habiendo podido el Excmo. Sr. Virey de Santa Fé, conseguir la reconquista ó destruccion de los indios Darienes con las mas eficaces providencias, auxilios increíbles de tropas, municiones de boca y guerra, toda clase de embarcaciones con cuanto le han podido y es imaginable poderse franquear á los comandantes de los Establecimientos con indecible generosidad, abundancia y prontitud, siendo un enigma inaveriguable para cuantos quieran especulizar las causas y sumamente peligroso asignar los motivos con invencibles fundamentos sin exponerse á herir la conducta de muchos hombres respetables por su caracter y buen nombre trataré solamente de los medios que practicaria si me hallase con facultades para verificar mis pensamientos, sin pretender sean los mas acertados ni seguidos; pero si los mas sinceros y propios á un vasallo que solo anhela y trabaja por el mayor interes del Rey, felicidad de sus compatriotas y reconocimiento debido á su protector el Excmo. Sr. Virey á quien he merecido la confianza de inspeccionar asuntos tan arduos y tan superiores á mis cortas luces y experiencia.

Vuelvo á repetir aunque pase la nota de tedioso que mis deseos son de acertar y que confieso el empeño muy superior á mis fuerzas y á los muchos y muy profundos conocimientos de que carezco y piden asuntos tan arduos, de tan delicadas y escrupulosas consecuencias.

Así, guiado del buen deseo de cumplir con mi obligacion diré con vendria que en planicie muy saludable y ventajosa (v. g.) desde el cerro de San Fulgencio en direccion á la presente poblacion, se formase el establecimiento distribuido en cuatro ó mas calles bien anchas, colocando las casas á regular distancia unas de otras construidas de mas extension y altura, en mayor número proporcionado al de sus habitantes, que se debe procurar siempre las vivan con comodidad: deberán quedar los pisos suspendidos del suelo 7 á 8 pies para precaverlas de la humedad, con cuyas cualidades estaran mas resguardadas, gozarán de mas ventilacion y por consiguiente de salud

Los almacenes, cuarteles para la tropa y particularmente los hospitales deben tener mas extension, comodidad y solidez que los actuales como edificios en cuya construccion se debe poner el mayor cuidado por la importancia de sus usos.

La casa del Gobernador ó Comandante se colocará en el centro de la ciudad de la cual debe quedar terreno suficiente para que se hagan los ejercicios de enseñanza y se celebren los actos de revista mensual.

En el frente que mira á la mar se situará como mejor convenga una bateria con 6 cañones del calibre de á 24 y se estableceran en los 4 ángulos de la poblacion 4 Fortines con 6 cañones cada uno del calibre de á 8 cuyas fortalezas deberán estar un tiro de cañon lo menos avanzadas á las casas de modo que por cada frente se encuentre el enemigo entre dos fuegos los que sin dificultad se cruzarán: Cien hombres de tropa de las milicias y pardos y cincuenta artilleros son suficientes para poner á cubierto el Establecimiento de todo insulto. Distribuida la guarnicion en todos sus puestos debe tener su alojamiento cómodo en cada Fuerte, pues estos se deben considerar como otros tantos cuarteles de los cuales no debe separarse la tropa particularmente de noche aun la que no esté de fatiga para que por este medio se hallen siempre las fortalezas avanzadas dotadas de su gente y municiones prontas para defender la poblacion á cualquiera hora que se presente el enemigo.

Los pobladores vivirán con confianza y seguros á la vista de unas fortalezas á que siempre podrian acudir con sus armas propias (que deberan tener y asignarse mas adelante) á defender la causa comun, sus mugeres, hijos, hogares y haciendas: sin duda que se me hará al parecer con justicia la objecion de que se aumentarán gastos, responderé que ni deben ser crecidos si se atiende á que se hallan ya provistos los establecimientos de muchas cosas de las que se proponen y pueden necesitar y yo preguntaré si el Rey gasta menos en el dia en mantener la tropa, pobladores y embarcaciones que tiene para el surtido y resguardo de los cuatro fuertes, á fé que les probare que nó y como estas cosas dependen de calculos cuya demostracion es invencible omitiré probar el exceso de gastos por lo tanto para que se obviasen muchos y cesasen los innumerables y crecidos que por tales los graduo en el dia y quasi insoportables será muy acertado respecto á que se ha de permanecer en estos paises, se remitieren á Carolina, del Sinú ciento y cincuenta familias en calidad de pobladores, y de la clase de mulatos y negros á estos se les podrá habilitar de armas de fuego y demas de hachas y machetes, bien entendido que los nuevos ha-

bitantes se hallarian provistos de armas para su defensa con los cuales se presentarian en cada acto de revista mensual quien por este medio estará cerciorado de tener cada poblador sus armas en estado de servicio. Las hachas y machetes solo las usarán para los desmontes indispensables que deberan verificarse antes que todo y que manejando esos trabajos sujetos mañosos é inteligentes se conseguiran con prontitud y á poca costa aunque ignorándose los medios parezca imposible esta proposicion si se atiende á lo mucho que le han subido al Rey los muy cortos que se han practicado hasta la presente.

La propagacion de estas familias, y aun de otras noticiosas de las ventajas del nuevo terreno daria margen á que voluntariamente se transfiriesen muchos poco á poco con lo cual insensiblemente y en corto tiempo se conseguiria hacer muy vasta esta poblacion: á esto se agrega que con las seguridades que dan muchos de los rios y abundantes minerales de oro y excelentes maderas tal vez se arriarian algunos sujetos acomodados á pasar con sus negros para fundar haciendas y todos juntos disputarian con ventaja sus terrenos y posesiones.

Quizas los indios hallando buen cuartel, concurriran á comerciar, para esto era preciso agasajarlos desde el principio, no estorbarles sus pesquerias particularmente las del carey que miran todos ellos con entusiasmo, no saquearles sus casas ni robarles sus conchas y tratarles con aquella humanidad propia de nuestro caracter nacional y de la religion que profesamos: este ha sido el método que han seguido los ingleses para conservar la buena acogida que tienen con los indios: de este modo tal vez lograríamos como aquellos su amistad: conseguida esta se pensaria con seguridad lo que mejor conviniera: este es mi sentir y el modo mas conducente, de ganarles las voluntades y de desterrar el odio mortal que nos profesan, como el de adquirir cuantas noticias se desean al internar en sus pueblos al intento con las seguridades que ahora no tenemos: no digo por esto nos fiáramos enteramente de sus promesas y palabras pues las que parecen mas sagradas suelen salir fallidas, la desconfianza es el medio mas seguro de acertar y solo lo digo con el fin de aprovecharnos y destruirlos si fuese necesario.

En todas partes hay gentes infelices deseosas de que se les proporcionen medios para fomentar sus familias; la integridad y

método de los jueces y alguna corta gratificación podrá muy bien hacer ver á los vecinos de sus jurisdicciones las utilidades que les resultarian estableciéndose en estos distritos tan pingües: para esto conviene se les estimule á los jueces, á que cada uno por su parte se empeñe en remitir cuantos pueda.

El terreno es imponderablemente fructífero y se puede asegurar prestaria á los colonos con su aplicacion, bienes superabundantes y los demas auxilios de primera necesidad como Maiz, Plátano, Yuca, Batata, Algodones, cañaverales y cacaguales cuyos frutos á excepcion de los tres últimos se producen y he visto ya en la isla del Oro en mucha abundancia, á pesar de ser el terreno de inferior calidad al de la Tierra-firme por lo escarpado y pedregoso: cuanto se siempre producirá este piso; pudiéndose asegurar que en el término de 8 á 9 meses lo mas tendrian estos habitantes todo lo necesario para su manutencion y otros fines de ingreso, sin que hubiere necesidad de darles nada de cuenta del Rey.

Seria muy del caso para consolidar los principios del Establecimiento de estos colonos darles algunas vacas, cabras, puercos de cria y un corto número de gallinas.

En los establecimientos mas florecientes siempre se ha considerado el colono ó agricultor como el primer hombre de la colonia, todo es para él, y el todo lo hace y la codicia que tenemos de sus frutos nos obliga á atravesar los mares con innumerables riesgos y fatigas: es para este colono que vamos en busca de negros al Golfo de Guinea, para él trabajan nuestras fábricas y manufacturas: para él empleamos la mayor parte de nuestros cerratos y desvelos; abandonamos la quietud de nuestras familias y aun esponemos nuestras vidas por su conservacion. Quien dudará que nos interesa fomentarlo, asistirlo y ponerlo al abrigo de todo insulto y el miedo de perder el fruto de su industria y de su tráfico. Parece deber, la primera ventaja que se les proporcione á estos colonos la franquicia de derechos en los géneros, los que deben recibir precisamente desde Cartagena y Portobelo y como ningun establecimiento puede subsistir sin un número proporcionado de mercaderes industriosos, estas franquicias exitarán los deseos de algunos para irse á establecer, cuando sepan que á lo menos por 10 años estan exentos de semejante carga de cuyas ventajas se reintegraria el Rey en lo sucesivo; pues espirando el tiempo de la concesion habrá sin duda mayor número que

puedan pagar los derechos al Rey aumentando crecidamente los ingresos del Real Erario.

Aun antes de haber estado en Carolina ni experimentado por consiguiente su temperamento el que segun comun sentir debia de ser temible á cualquiera que le cupiese la desgraciada suerte de haberle por destino, nunca me imaginé que habiendo la misericordia de Dios producido la tierra para que la viviese el hombre existiese en toda ella parage tan mal sano que con solo pisarlo bastase para darle muerte: sin embargo este concepto se deberia formar del clima de Carolina si diésemos asenso á todos los que han tenido aquel destino: sea que se hayan vuelto enfermos ú sanos: el clima de Carolina es (no diré mejor porque parecerá locura, aunque así lo siento) lo mismo que el de Cartagena y demas parages de la costa desde Morro hermoso hasta Chagres y lo probaré.

En tan cortas distancias igualmente expuestas á las brisas y situadas las diferentes poblaciones que se hallan entre Morro Hermoso y Chagres en muy inmediatos paralelos igualmente cálidos y humedos por las muchas lluvias y rigurosos ardores del sol que se experimentan en semejantes alturas con tal cual excepcion particular, no pueden sin unos motivos muy extraños hallarse notables diferencias. Quisiera que me dijeran si Cartagena, El Sinú, Portobello, Chagres y Panamá han sido tan sanos cuando se empezaron á desmontar y poblar, si lo son en el dia y si por razon del crecido número de Europeos y criollos que han muerto y continnan de perecer hemos abandonado unos parages que no nos producen mas que cargas, pues tenemos que mantenerlos con los situados que se remiten de otros parages para su subsistencia: los hemos abandonado por ventura? no por cierto: es constante que estos climas no prueban á los Europeos como el en que nacieron y se criaron; pero que mucho, vuelvo á decir, les sean contrarios á la salud si lo mismo les sucede á los hijos de la tierra; agreguese á esto los excesos en la comida y en la bebida: llenarse de licores y comestibles conocidamente de naturaleza diametralmente opuesta; la inacción, desnudez, dormir al relente de la noche sobre un terreno encharcado, sin abrigo ni fresguardo para gozar de mas frescura, son á mi ver suficientes motivos para originar gravisimas enfermedades á que seguirán consiguientemente la muerte del mayor número aún en los paises mas sanos.

Tenemos la gloria de ser autores del descubrimiento de las lanchas cañoneras cuya admirable invencion ha sido generalmente adoptada por todas las naciones maritimas de primer orden y de cuya indispensable utilidad he sido testigo durante la pasada guerra en el bloqueo de Gibraltar: Se ha perfeccionado este genero de baterias flotantes en terminos de que en corto número se hacen temibles aun á los navios de segundo rango como son los de 74 cañones.

Sus utilidades son muy generales y sirven para batir en brecha una plaza ó defenderla colocandolas avanzadas, protegen un desembarco, cubren una retirada, guarecen las partidas que van á hacer agua y leña, sirven con viento y en calma, se aguantan muy bien á la mar, presentan objeto pequeño á los fuegos del enemigo necesitan de poca gente para su manejo, son de corta consideracion sus carenas, exigen cuasi ningún consumo de arboladura, velamen y pertrechos y son muy respetables y temibles á cualquiera embarcación por la fuerza del calibre de su cañon que regularmente es de á 24; aunque para estos Establecimientos en tiempo de paz bastará lleven solo de á 18 con cuyo alivio padecerán menos y serán de mas duracion.

Diez lanchas cañoneras construidas por el plan de las ejecutadas en Europa para el sitio de Gibraltar pues las que se han hecho en la Habana dedican de aquellas son mas que suficientes para el resguardo de los Establecimientos. Se destinarán dos en cada fuerte y dos en Cartagena para el reemplazo de las que necesiten reparos de consideracion y se tripulará cada una con 26 hombres incluso su patron y práctico; ademas se destinarán dos goletas como la "Chula" y otra de su porte que deberan recorrer la costa por fuera y se tripularán con gente de las propias lanchas á las que avisaran de cualquiera buque de mayores fuerzas que se le presenten para que estén prevenidas aquellas á hostilizarlo. Estas goletas cuyo armamento se reducirá á 10 ó 12 pedreros y algunas armas blancas y de chispa deberán ser muy veleras, pues en sus pies deben fiar la prontitud de sus avisos y reconocimiento continuo de los parages de su crucero. Estas embarcaciones las tenemos en el dia y la construccion de cada lancha cañonera considero pueda ascender su costo á dos mil pesos enteramente habilitada de cuanto necesite para navegar.

Prescindiendo de la superioridad de las fuerzas de estas embarcaciones á las que tenemos en el día y de su utilidad cuyas ventajas no admiten replica y comparemoslas por lo que respecta al ahorro del Real Erario con los gastos que en el día ocasiona un número crecido de embarcaciones guarda-costas y se verá exorbitante sin ser su uso de mayor utilidad es muy fácil presentar un presupuesto de los gastos mensuales y se sorprenderá cualquiera inteligente de ver los consumos que exigirán estas embarcaciones mandadas las mas por hombres imperitos, llenos de vicios, faltos de subordinacion, sin metodo ni conocimiento práctico de la economía que debe reinar en los buques del Rey á quienes no se le puede fiar muchas veces una orden reservada pues muchos ignoran aún las primeras letras, de que tengo por mi misma experiencia, pues me he visto en la precision de dar por escrito una orden reservada del Exmo Sor Virey creyendo seria solo para el Capitan á quien se la dirigia, cuando despues he sabido que para inteligenciarse de ella ha necesitado se la lea un cualquiera pues nunca ha aprendido á leer ni escribir.

Muchos de estos capitanes no reconocen á nadie por su Jefe, fuera del señor Virey y á consecuencia seguidamente abandonan sus cruceros en desprecio de las órdenes mas estrechas (para no separarse de ellos) el día que se les antoja: estropean sus buques y pertrechos por falta de cuidado y de pericia, venden ellos mismos ó dejan vender á sus contramaestres y demas oficiales de campo los efectos del Rey, que tienen á su cuidado, no se lleva cuenta ni razon á pesar de haberla yo procurado con el mayor esmero desde mi llegada: cada uno hace lo que quiere y no conoce mas órdenes ni reglas en todos los diferentes particulares que su capricho.

Queda con el plan propuesto reducido el número de marineros empleados en el Darien para su resguardo marítimo á doscientos y cincuenta hombres que no llega á la tercera parte de los que se hallan en actual servicio.

Se ahorraria el Rey el crecido número de pagas y manutencion de tantos contramaestres, prácticos, cirujanos, Capellanes y Contadores y aún de muchos pilotos, con cuya reforma se logrará surtir el crucero de barlovento de hombres útiles y escogidos y en fin solo diré que me es muy fácil cuando lo exija la necesidad que solo ascenderán los gastos del plan que propongo á menos de la decima parte de los que tenemos en el día y quedarán los establecimientos

mucho mas bien resguardados: confieso que es un ramo en que se me hará la justicia pues debo tener alguna inteligencia al cabo de 18 años que principié esta carrera en cuyos diferentes ramos he procurado imponerme cuanto han sido capaces mis conocimientos: que ademas llevo ya 18 meses de Comandante del ramo de guarda costas en Cartagena y como me parece conozco prácticamente lo que para en él omite tratandose de reforma el vindicar particularmente la conducta de nadie: conozco solo se desea el remedio sin desacreditar ninguno de los empleados que podrán hallar su acomodo y subsistencia en otras ocupaciones, sin serle tan gravosos y perjudiciales al Rey como lo son en el día.

Todo cuanto consumen las embarcaciones en el dia se trae del extranjero á crecido coste y nada basta para tener muy imperfectamente armados los buques que se hallan en actual servicio porque destrozan y consumen infinito estas embarcaciones. Las carenas son muy costosas, no solo por los muchos materiales que es preciso expender en ellas; pero aún mas por los sueldos de la maestranza y crecido pié que se necesita para dar abasto á las continuas y precipitadas carenas que piden estos buques sencillos que la mar estropea con facilidad y trabajan sin intermision ni descanso.

Los establecimientos de Caiman, Concepcion y Mandinga están construidos por el mismo método que el de Carolina y así la poblacion participa de las malas influencias de los arboles que los rodean porque aún los desmontes están demasiado inmediatos á las casas: así se nota igual mortandad que á los principios de la fundacion, en los pobladores: solo con la diferencia que en unas estaciones se experimentan las enfermedades con mas rigor que en otras y con variedad de tiempo en cada parage. Todos los fuertes se hallan colocados á la orilla de la playa y en cuanto al tenero de las embarcaciones solo es bueno en Mandinga pues en Concepcion y en Cayman están tan desabrigados los buques, que fondeados en tiempos de brisas reciben los golpes de mar por las bordas. Los defectos que se notan en la poblacion y regimen de Carolina son los mismos que en los otros tres fuertes que es cuanto puedo decir por las conformes noticias que siempre han dado los que han fondeado en ellos: lo que demuestra igualmente el plano á primera vista por su colocacion.

Día 10 de Enero de 1787.

A las 10 de la mañana hallandonos pronta la Escuadra hice señal de dar la vela lo que ejecutaron todos los buques de ella y zafó de las puntas que forman al puerto ceñia para el N. á ganar hasta la Latitud de $9^{\circ}41'$ para dar resguardo á las islas Mulatas cuya cordillera de islotes y bajos es la que sale muy al N. hasta Punta de San Blas lo que conseguido seguiremos en demanda de Puerto Velo.

Se reconoció que la fragata estaba en mejor linea de agua y con efecto los demas buques no le sacaban ventaja pues aunque salian mas á barlovento la fragata aventajaba á todos en el andar y esto se puede decir equiyale :

Del medio día del 10 al del 11 de Enero de 1787.—Variacion N. E. 6°

A las 3 de la tarde se relevó Isla del Oro del S. O. $\frac{1}{2}$ O. y la de Pinos al O. 2° S. corregidos por cuya marcacion quedó en Latitud N. $8^{\circ}54'$ y en la Longitud del Meridiano de Tenerife de $298^{\circ}18'$

A las $5\frac{1}{2}$ se tomarón 2 rizos á la gavia y velacho y uno á la sobremesana tanto porque estaba el viento fresco como porque la fragata andaba mas que los demas buques y que el cariz daba esperanzas de que la noche sería aturbonada por cuya razon hice señal á los demas buques de tomar rizos.

Anocheció la Escuadra unida y amanecimos lo mismo habiendo mantenido toda la noche el farol de popa encendido para conservar la union.

A las $7\frac{1}{2}$ hice señal de largar los rizos á las gavias y seguidamente la de hacer fuerza de vela por estar el tiempo bonancible y el viento flojo.

A las 8 viramos la vuelta del O. $\frac{1}{2}$ N. O. sin haber ocurrido otra novedad hasta el medio día.

Al medio día observé en $9^{\circ}25'33''$ de Latitud N. la que solo difiere de la llegada por estima $1'27''$ y habiendo navegado en esta singladura al angulo directo de 40° en el primer cuadrante, distancia 41 millas, quedo en la Longitud de $298^{\circ}44'33''$ y me demora la isla de Pinos al S. O. $\frac{1}{2}$ distancia 17 leguas y lo mas N. de las islas Mulatas al O. 7° N. distancia $25\frac{1}{2}$ leguas.

Del medio día del 11 al del 12 de Enero de 89.

Variacion 6° 30' N. E.

Continuamos al medio día ciñendo con todo aparejo mura á estribor para elevarnos al N. y dar resguardo á las islas Mulatas, el viento N. N. O. bonancible: á las 5 de la tarde viendo que la fragata andaba más que los otros buques de la Escuadra aferré los juanetes cargué la mayor é hice á la Escuadra señal de union.

Anocheió con el tiempo cubierto, viento N. $\frac{1}{2}$ N. O. bonancible mar tendida del N. y las embarcaciones unidas: á las 12 de la noche hice señal de virar por medio de faroles y cañonazos y á las 12 $\frac{1}{4}$ lo ejecutamos por avante presentando la proa N. N. E.

Amaneció el cielo y horizonte claro, viento N. N. O. fresquito, mar del N. y las embarcaciones unidas: á las 6 reviramos tomando la vuelta del O.

Al medio día observé el O. en 9° 28' 06" de Latitud Septentrional: trabajé la estima y hallé de diferencia al N. de la observación 4' 27". Corregí con meridiano de estima y diferencia observada, de cuyo calculo resulta haber navegado esta singladura al angulo directo de 87° en el 4° cuadrante 53 $\frac{1}{2}$ millas siendo la longitud de la fragata 297° 51' 03".

Me demora la punta mas N. de las islas Mulatas al O. N. O. corregida distancia de 26 millas; por Longitud observada con el reloj de movimiento uniforme me hallo mas al E 34 $\frac{1}{2}$ millas.

Del medio día del 12 al del 13 de Enero de 87. Variación 6° 30' N. E.

Continuamos al medio día con las 6 principales, viento fresquito por el N. proa al O. N. O.: la Escuadra unida: á la 1 $\frac{1}{2}$ hizo el bergantín "Amistad" señal de averia en las vergas indicando por un-gallardete en la verga de trinquete ser su daño en ella: como nos hallabamos á barlovento de él y algo adelantados, viramos y mandé arribar sobre él y estándole á su voz me dijo tener partida la verga de trinquete por la cruz cuya averia no podía reparar tan facilmente en la mar: en efecto, tomé el partido de darle mi verga de respeto de gavia que venia pista á la medida de la suya de trinquete y sin echar la lancha al agua porque la mar era gruesa se la arrié por mi popa con un cabo y la cogió; á las 4 $\frac{1}{2}$ de la tarde ya tenia mareado su trinquete el bergantín: hice la señal de tomar rizos y yo los tomé todos porque nadie me seguía llevando la misma vela que los demas.

Anocheió la mar gruesa, viento medianamente fresco y la

Escuadra unida : á las 7 hice señal de virar lo que ejecutamos quedando con proa al E. N. E. y á la 1 de la noche hice la misma señal y reviramos en vuelta del N. O. $\frac{1}{2}$ O.

Amaneció el tiempo claro, el viento que demuestra la tabla, mar de él y los demas buques de la Escuadra por la popa á regular distancia. A las 7 se largó un rizo de la gavia y á las 12 se llamó el viento al N. E. $\frac{1}{2}$ N. y viramos hasta el N. O. por cuyo rumbo ganamos Latitud y vencimos la distancia de nuestra situación á la de Portovelo dandole resguardo á las Mulatas y á las aguas que por las observaciones del reloj averigué nos tiraban extraordinariamente para E. S. E.

Al mediodia observé la altura meridiana del O. por la que concluí ser la del Polo Septentrional $9^{\circ} 53'$ y tuve de diferencia con la estima al S. de ella $8'6''$: corregí con el meridiano de estima y diferencia observada con cuyos datos hallo haber navegado en esta singladura al angulo directo de 49° del cuarto cuadrante, distancia de 38 millas, siendo la longitud de la fragata de $297^{\circ} 21' 33''$.

Me demora la parte más N. de las islas Mulatas al S. distancia de 16 millas y la Punta de San Blas al S. O. $\frac{1}{2}$ S. distancia de 27 millas; pero por la Longitud observada (que apreció mas) me hallo al E. del punto de estima 44 millas.

Del medio día del 13 al del 14 de Enero de 87. Variacion N. E.^o. 8

Continuamos al medio dia con las 6 principales proa al N. O. $\frac{1}{2}$ O. viento N. E. $\frac{1}{2}$ N. fresquito: la Escuadra unida; á las 4 de la tarde aferramos el velacho y sobremesana porque iba refrescando el viento y andabamos mucho: al anohecer se aferró la mayor y se cargó la gavia, nos quedamos con solo el trinquete y viendo á las 10 de la noche que se mantenía el viento cada vez mas, teniendo de vencer la distancia á Punta de San Blas y no poder colocarla por observacion, ni seguir la costa hasta Portovelo para reconocerla á satisfaccion hice señal de capear con papa-higos ciñendo para el N. de vuelta y vuelta hasta que amaneciese: á pesar de la gruesa mar y mucho viento se mantenía perfectamente la fragata á barlovento, de todos los buques sin recibir dentro agua por los golpes de mar y muy descansada en los balances y cabezadas por cuya razon no trabajaba nada por sus palos ni por las jarcias, y de un gobierno finisimo mantuve farol encendido en popa toda la noche. A las 5 $\frac{1}{2}$ de la mañana amanecieron los buques de la Escuadra bastante distantes,

les hice señal de union y yo arribé á reconocer la tierra con proa al S. haciendo poca vela para se me incorporen los demas buques de la Escuadra. A las 7½ de la mañana viendo que las embarcaciones de la conserva no estaban distantes largué toda vela haciendo señal á las embarcaciones de seguirme con fuerza de vela, de modo que á las 8½ de la mañana reconocí puuta de San Blas, cuyo longitud observé dejandola determinada en 297° 31' 20" de Tenerife, desde donde fuimos haciendo el plano hasta Portovelo y siguiendo la costa á corta distancia viendola á toda satisfaccion pues aunque la brisa ahurosa mucho la costa como la barajamos á corta distancia se veian hasta las piedras pequeñas de la playa: es la costa bastante alta y sigue mas á las inmediaciones de Portovelo, el aspecto es agradable como lo demas de la costa porque las muchas aguas mantienen los arboles siempre frondosos y verdes. La punta de San Blas es baja y remata su extremo á la mar con una lengüeta anegadiza á cuya inmediacion tiene 5 islotes entre los cuales y la costa hay paso para embarcaciones pequeñas: el mayor de estos islotes se llama Cayo Francés y todos ellos son sucios á pesar de poderse pasar á media milla de distancia de ellos: de aquí sigue la costa al O. creciendo su altura y de dicho punto á la Punta Garrote corre la costa O. 5° N. y E. 5° S y detras de la última á distancia de una legua está Punta de Todo Fierro que forma la parte del N. de la entrada de Portovelo.

Al medio-día observé la altura meridiana del O. que situa la fragata en Latitud N. 9° 49' diferencia de la estima 13' 30" y habiendo recalado al alto del Rio Culebras que á la misma hora demoraba al S. S. E. 2° S. me hallo por dicha Latitud y marcacion en la Longitud de 296° 44°: tuve de diferencia en recalada con la estima 25' 23" que me consideraba mas O. y por el Reloj 2' 21" al E. de la marcacion y demoraba Farallon sucio al O 12° S.: diferencia 37'

Del medio dia del 14 al del 15 de Enero de 87. Variacion S N. E.

Al medio dia continuamos con fuerza de vela barajando la costa á corta distancia: las demas embarcaciones unidas: á las dos arribamos al O. S. O. y á las 3 al S. O. y á las 5 conseguimos ponernos N. S. con farallon sucio entre él y la costa á distancia de 2 millas escasas. Trabajé la estima desde el medio dia hasta esta hora y con

viene con levisima diferencia con la verdadera situacion en que nos hallamos con la fragata : seguimos en demanda del puerto y pasamos entre el Drak y Salmedina, consiguiendo á las 6 de la tarde estar inmediatos á Punta de Fierro donde por venir atrasadas las embarcaciones de la Escuadra di fondo á un ancla en 14 brazas de agua y fango, demorandonos el Drak al N. O. $\frac{1}{2}$ O. ; la poblacion de Portobelo al E. y la isla de Fuente Ventura al S. O. todo de la aguja : á poco rato fueron llegando todos los demas buques de la Escuadra y les hice señal de que cada uno procurase á espía y remolque ganar el fondeadero del Puerto dando mi lancha al bergantín para que pudiese efectuarlo en la noche como efectivamente lo consiguieron menos la fragata que se mantuvo toda la noche fondeada en el mismo parage hasta que el bergantin hubiese concluído su faena.

A las 10 de la noche vino á bordo el Ayudante del Gobernador de Portovelo con dos pliegos que este le habia entregado para que me los diese en mano propia y eran del Capitan General de Panamá con noticias que me daba de las diligencias que habia tomado para que una partida de gente se uniese conmigo por tierra en la bahia del Almirante y Bocas del Toro, de ello hablaré mas por extenso en el día siguiente : y pasamos la noche sin mas novedad.

Sigue el dia 15 de Enero de 87.

Luego que amaneció principió la faena de espíarme ; fué larga y muy penosa por los continuos aguaceros y viento fresco de proa á que se agrega que la corriente del Rio desembocaba á la mar con violencia : se mantuvo la tripulacion sin desayunarse ni comer hasta las 4 de la tarde que llegamos al fondeadero distante mas de una legua de la Punta de Todo Fierro : despues que hubieron corrido las tripulaciones en atencion á la fatiga del dia mandé se les diese un poco de aguardiente con lo que quedaron muy contentos, como yó en considerar en cuan poco aprecio ponen los trabajos mas recios : quedando amarrados N. S. en 8 brazas de fondo, su calidad fangoso : el ancla de la Esperanza apeada y tomada la bitadura á su cable.

Asegurados los buques de la Escuadra mandé al Teniente de fragata Don Fernando Murillo á tierra para cumplimentar de mi parte al caballero Gobernador Don José de Fuentes quien le entregó con los pliegos del Excmo. Señor Virey la contestacion al oficio

de la noche anterior en que le aviso el recibo de los que me habia dirigido del Capitan General de Panamá quien me avisa que en su oficio con fecha de 24 de Diciembre hallarse prevenido por ordenes del señor Virey de mi expedicion y que en su consecuencia ha despachado un expreso al Gobernador de Veraguas para que hiciese pasar por tierra alguna partida de gente á unirse con mi Escuadra en las Bocas del Almirante: incluye la contestacion del Gobernador de Veraguas y este queda en practicar las mas eficaces diligencias á este fin que duda se consiga tanto por la distancia y dificultad de pasar en medio de algunas tribus de indios bravos que median entre Veraguas y el puerto de reunion como por la falta de prácticos que dirijan la ruta y conozcan estos caminos: remata su oficio el Gobernador de Panamá con la copia de las ordenes que tiene dadas al Comandante de Chagres para que nos provea de los prácticos de la costa que puedan hallarse, de los que solo existen al presente uno, llamado Manuel Blanco y está pronto en Chagres á su disposicion: contestamos con esta fecha por expreso al Capitan General de Panamá exponiendole que para emprender las diferentes comisiones que S. E. habia puesto á nuestro cuidado se hacia preciso nos comunicase antes puntuales noticias de lo que hubiese adelantado el Gobernador de Veraguas sobre el despacho de la gente y las esperanzas que podian tener de conseguirse el fin si los obstaculos que la dificultaban con la época poco mas o menos en que se hallaría en la bahia del Almirante dicha partida para poder formar con estas noticias nuestras combinaciones con algun fundamento.

Despachamos una chata á Chagres pidiendole á aquel Comandante nos remitiera en ella al práctico Manuel Blanco y los pliegos que para nosotros le habia remitido el Comandante General de Panamá y demas que hubiera podido conseguir: solo vino el primero y el derretero, el que he leído con particular cuidado y confrontado con las noticias que dá el práctico Manuel Blanco, concuerdan en muy poco ó nada desde Portovelo: no se encuentra puerto hasta las Bocas del Toro y que la estacion presente es la peor que se experimenta en estos parages insiatiendo en que no debo verificar mi salida si acaso hago animo de ir á ellas hasta fines de Marzo.

Dia 16 de Enero de 87

Desde este día hasta el 27 del mismo mes, pasamos los inter-

medios en hacer las cofas de la fragata que entró en este puerto con las suyas rendidas : como tres vergas que se le hicieron al bergantín " Amistad " por hallarse las suyas podridas, refrescamos nuestras aguadas, oreamos nuestros víveres, hicimos leña y quedamos á disposicion de dar la vela.

Dia 17 de Enero.

Vino el Gobernador de Portovelo, Don Felix Martinez Malo á bordo de esta fragata á pagarnos la visita y á su despedida se le saludó con 9 cañonazos, segun ordenanza, se hizo señal á los buques de la Escuadra de leer las leyes penales, hucer zafarrancho de limpieza y ejercicio de cañon.

Dia 19 de Enero.

Desde el 17 no ocurrió novedad particular y se empleó el dia en disponer la artilleria empavesando y engalanando la fragata para mañana.

Dia 20 de Enero.

En celebridad del cumpleaños del Rey Nuestro Señor se engalanaron y empavesaron los buques de la Escuadra. y esta fragata arreglada á ordenanza hizo triple salva de 21 cañonazos á las horas acostumbradas de salir el sol, al medio dia y al ponerse el sol á cuya hora se arrió el engalanado.

Tuve á comer los Comandantes de los demas buques y se brindó á la salud del Rey y demas personas reales.

Dia 21 de Enero.

Entró en este puerto procedente del de Cartagena la balandra particular Nuestra Señora del Carmen, su Capitan Don Miguel de Leon quien condujo correspondencia del puerto de su salida para este, y los pasajeros el Teniente Don José de Indaburu con su muger y un hijo, quienes por Panamá se conducen á Quito de orden del Rey.

Dia 22 de Enero.

No ocurrió novedad particular en este dia.

Dia 23 de Enero.

Entró el bergantin "Princesa" del Establecimiento de Mandinga, traia 16 enfermos que hice conducir al Hospital : vino á bordo de esta fragata su capitan el Piloto Don Francisco Sanchez que me hizo presente hacia el bergantin mucha agua y que necesitaba de alguna carne salada de cuyo genero padecia mucha escasez.

Dia 24 de Enero.

Dispuse fuesen los maestros de calafates y carpinteros de la Escuadra á reconocer el bergantin "Princesa" de cuyo reconocimiento me informaron era preciso recorrerle las cubiertas, cintas y obras muertas y componerle las bombas que tenia muy mal tratadas del continuo uso á que le obligaba la mucha agua : en la tarde fueron todos los calafates y carpinteros de la Escuadra á trabajar al "Princesa."

Dia 25 de Enero.

Se continuaron con la mayor actividad las obras del bergantin "Princesa."

Dia 26 de Enero.

En la tarde de este dia quedaron concluidas las obras del bergantin "Princesa" y se le remitieron 7 barriles de carne salada, alguna leña y agua que necesitaba y quedó pronto para dar la vela para su apostadero.

Dia 27 de Enero.

Al amanecer dió la vela para Mandinga el bergantin "Princesa" : se concluyeron nuestras cofas y se pusieron quedando aún dos vergas del "Amistad" por concluir y nuestra lancha ha estado todo el dia haciendo agua.

Dia 28 de Enero.

Entró la balandra particular "Santa Yrene" su capitán "Juan Roche," vecino de Mandinga, sin tener novedad especial. Este día, cansados de esperar noticias del Capitán General de Panamá para nuestra salida á las Bocas del Toro y considerando por otra parte que el tiempo prefijado á los ingleses para la evacuación de la Costa de Mosquitos estaba para espirar, determiné de acuerdo con Don José de Fuertes que en el caso de no haber resultados de Panamá en lo restante del mes presente, para llevar á un mismo tiempo las dos comisiones á debido cumplimiento, convenimos en separar nuestras fuerzas, quedando la fragata y bergantín "Amistad" con las debidas instrucciones, de lo que debía practicar el Teniente de fragata Don Fernando Murillo, á cuyo cuidado dejamos el resguardo de la costa, mientras que Fuertes y yó con la balandra y la Goleta nos dirigiamos á Bluefields para tratar con Hodson.

Dia 29 de Enero.

Mandé á mi Mayor de ordenes Don Juan Antonio Ferro á la balandra "Santiago" para que hiciera dar castigo de cañón á un marinero de dicho buque por haberselo justificado habia robado algunos viveres del Rey y algunas prendas de sus compañeros: se hizo la bandera á popa y se tiró un cañonazo que se le cargó en su asiento á cuya señal concurrieron las lanchas con gentes de los demás buques de la Escuadra para ser testigos del castigo.

Dia 30 de Enero

Este día se concluyó una de las vergas de la "Amistad" y en la tarde recibí un pliego del Capitán General de Panamá que con fecha del 18 me escribe insertandome un oficio que le pasa el Gobernador de Veraguas, quien en su visita habia tenido la fortuna de encontrar establecido en San Francisco de la Montaña al práctico inglés Juan Paterson, quien se había ofrecido á conducir en el término de 10 ó 12 días á las Bocas del Toro la partida que se destinaba á unirse con nuestra expedición en aquella bahía debiendo servirnos mutuamente de señal de reconocimiento una bandera blanca en el tope mayor de la embarcación de mayor porte y corres-

ponder ellos con candeladas: tambien incluye el Capitan General de Panamá un diseño de la costa dado por Paterson (sin arrumbamiento alguno) desde Chagres á Rio de San Juan y con las copias de las certificaciones que los Tenientes de Navio Don Juan Antonio Gastelu y Don Francisco de Vargas, dieron á dicho práctico que les acompañó en los años de 76 y 77, en el reconocimiento que fueron á hacer de la costa de Mosquitos desde Chagres á Rio Tinto con la balandra "Pacífica," en cuya virtud solo me ocupé en nuestra-habilitación, sin pérdida de tiempo, sin pensar yá en dividir nuestras fuerzas, sino llegar todos juntos á las Bocas del Toro á unirnos con Paterson.

Día 31 de Enero.

Se contestó por expreso al Gobernador de Panamá daríamos la vela instantaneamente para unirnos con Paterson en la bahia del Almirante, donde conjeturaba poder estar del cinco al seis del mes de Febrero próximo, respecto á la corta distancia.

Día 1º de Febrero, de 87.

Quedamos totalmente prontos para dar la vela lo que mediante Dios efectuaremos mañana habiendo pasado dos oficios al Gobernador de Portovelo, el uno para que nos remitiese á las Bocas del Toro cualesquiera pliego que por su conducto nos dirigiesen el Exmo. Sr. Virey ó Gobernador General de Panamá, y el otro para que los enfermos que se hallan restablecidos á la llegada de D. Andrés de Caperuchiqui se los entregase con un oficio en que le prevenia reservadamente los parages donde me hallaria para unirse á los buques determinados.

Día 2 de Febrero de 87.

Tuvimos calma y aguaceros por lo que no pudimos dar la vela.

Día 3 de Febrero.

Aclaró un poco el tiempo y aunque el viento estaba muy flojito dimos la vela á las 9 del día: fuimos barajando la costa á distancia de media legua hasta las 7 de la noche que estando á la vista de Cha-

gres (hasta cuyo parage llegabamos levantando el plano), mandé orzar para fuera para ganar altura ciñiendo para el N.

Desde el medio dia del 3 de Febrero de 87 al del 4 Von. ob^a 9.º 30' N. E.

Al medio dia nos hallabamos saliendo de los puntos que forman el puerto y á la 1½ estando tanto avante con ellas é inmediatos todos los buques de la Escuadra, descargué el puño de sotavento de la mayor y mandé gobernar al O. ¼ S. O. para ir reconociendo y enfilando todos los parages de la costa que conducian á la formacion del plano.

A las 2½ demarqué Farallon sucio al N. E. 8º E. y los Farallos de Duarte al Angulo de 64º con el 1º. Cuadrante R^{oa}. corr^{oa}. con 8º 30' de variacion N. E. averiguada en Porto Velo por repetidas observaciones de Azimut.

Siendo mi punto de salida por las antecedentes marcaciones la Latitud Septentrional de 9º 34' y la Longitud de Tenerife de 296º 12'.

A las 4 de la tarde amuré la mayor y trinquete y á las 5 mandé gobernar al O. cuyo rumbo indiqué por señal á toda la Escuadra.

Anocheció el tiempo cubierto y aturbonado: mar gruesa del E.: la Escuadra unida y la tierra á la vista y á regular distancia: continuamos toda la noche al rumbo dado viendose la fragata en la precision de llevar la mayor parte de la noche sus gavias arriadas para que los demas buques pudieran seguirla.

Amaneció en los terminos que anocheció y á las 6 arribamos del S. O. ¼ S. y dije á la balandra y bergantin fuesen á reconocer la tierra por estar muy ahumada y á las 7½ empecé á forzar de vela.

Al medio dia observé la altura meridiana del O. la que corregida situa la fragata en Latitud N. 9º 26' 57" y habiendo trabajado la estima se diferencia esta de aquella en 9' 27" al S. de la observada corregi con diferencia observada y maximo de estima quedando en la Longitud de 294º 26' 30" que concuerda con cortisima diferencia con la que me dá el Reloj de Longitud de Arnold y del que tengo entera satisfaccion pues hace dos años que me sirvo de él sin interrupcion, reconociendo frecuentemente su movimiento el que he experimentado ser muy igual, constante é isocrono.

Me demora por estima y observacion la Punta Valiente al S. O. distancia de 5 leguas y la Isla del Escudo al S. E. ¼ S. distancia de 4 leguas escasas,

Del medio dia del 4 al del 5 de Febrero de 87—Var^a 9^o. N. E.

Continué al medio dia segun demuestra la Tabla, con todo aparejo, la balandra y bergantin adelantados en vuelta del S. E. y la Goleta inmediata á nosotros.

A las 2½ de la tarde se vió la tierra al S. S. O. distante de 4 á 5 leguas muy cubierta de brumazon: á las 3½ se reconoció ser la isla del Escudo y determinamos por las malas apariencias del tiempo y que no nos quedase el recelo de pasar parte alguna sin reconocerla, de arribar á pasar la noche fondeados al S. de la isla del Escudo, desde donde dista Punta Valiente que forma el principio del E. de las Bocas del Toro 7½ leguas. Experimentamos desde que avistamos la tierra que las aguas corrian con violencia para el E. N. E. en cuya consecuencia hice señal de prepararse á dar fondo y de seguirme todas las embarcaciones por la popa de la fragata: á las 6 nos pusimos E. O. con la isla que costeamos por la parte del S. á la distancia de 1½ milla sondando en 10 y 11 brazas de agua, arena y cascajo: no nos arrimamos más apesar de ser bien corta la distancia á la tierra por razon de un arrecife que sale de la punta del E. como cosa de ½ milla en vuelta del E. S. E. en el cual aunque hay bastante fondo revienta la mar que llega muy tendida del N. E.

Luego que dimos prudencialmente resguardo á dicho arrecife, empezamos á orzar para el O. ¼ N. O. para coger la mediania de la isla; pero á poca distancia que tuvimos andada, calmó llamandose seguidamente el viento al O. S. O. y nos precisó á dar fondo conociendo por marcaciones á la tierra no tiraba la corriente con fuerza hacia el E. Dejamos caer el ancla de estribor á las 7½ de la noche en 10 brazas de agua: la misma calidad de fondo: fueron llegando las demas embarcaciones de la Escuadra á quienes se les quedó calma en el mismo parage que á la fragata y les obligó á fondear á regular distancia: nos demoraba la punta de E. de la isla al N. ¼ N. E.

Trabajé la estima desde el medio dia hasta las 6 de la tarde que me hallaba en el paralelo de la isla y halló haber navegado al S. 21 millas y para el O. 6 de que resultaba por observacion y estima el centro de la isla al O. de Portovelo 1^o 55' y en Latitud N. 9^o 5' 47" pero atendiendo á que la singladura pasada nos llevaron las aguas hacia el N. cerca de 10 minutos y que en las 6 horas desde el medio dia me echarian mucho mas por la inmedicacion de la costa

en donde hemos experimentado corren con mas violencia las aguas, les doy 6 minutos en las 6 horas, quedando hasta nuevas rectificaciones, determinado el centro de la isla en Latitud de 9° 12' N.

Desde que fondeamos y sentimos el viento de tierra por O. S. O. duro y á rafagas empezaron los aguaceros fuertes los que han continuado toda la noche, aumentando nuestro cuidado la mucha mar del N. E. de la cual no habiamos podido abrigarnos con la isla por haberse quedado el viento.

Sigue el día 6 de Febrero de 1787.

Amaneció con repetidos aguaceros y así nos mantuvimos todo el día y noche que se llamó el viento al O. N. O. teniendo siempre la gruesa mar del N. E.

Día 6 de Febrero de 87.

Continúan las aguas y vientos del O.: la mar del N. E. y la Escuadra sin novedad: á las 8 del día viendo que á poniente se afirmaba y que los buques trabajaban demasiado por la mar que se encontraba con el viento y la corriente; pregunté á los comandantes de la Escuadra si convendría dar la vela: me respondieron que nó: de cuyo parecer han sido los prácticos asegurandome que de levar nos ibamos antes de 2 días á Portobelo, lo que me obligó á mantenerme en este mal fondeadero esperando por instantes me faltase algun cable.

A la 1½ de la noche vino un chubasco con viento fresco por el O. S. O. el que hizo faltar el cable al bergantin "Amistad," obligandole á dar fondo á otra ancla inmediatamente.

Día 7 de Febrero de 87.

Amaneció lloviendo con viento por el O. y así continuó hasta las 10 del día que se quedó el viento y despejó el nublado permitiendome observar al medio día 9° 8' de latitud septentrional.

A las 3½ de la tarde se llamó el viento al N. fresco, y deseando tomar abrigo de la isla, dí la vela con los buques de mi mando para la punta del S. O. de la isla, habiendo el Bergantin levado el ancla, cuyo cable le habia faltado la noche anterior por cerca del arganeo,

Fuimos á distancia de una milla costeano por la parte del S. de la isla por 6 y 7 brazas de agua, fondo arena gruesa y cascajo : A las 5½ dió fondo la Escuadra en 6 brazas de agua, cascajo, demorando la Punta del S. O. de la isla al N. O. $\frac{1}{2}$ O. y la del E. al N. E. de la aguja, distancia de su mediania una milla.

Así que dejé caer el ancla fui con el piloto en la lancha á reconocer el fondeadero y á tiro de piedra de la fragata para tierra hallé la misma agua pero mejor calidad de fondo de arena fina y reconocí que se puede atracar á tierra desde la mediania de la isla para el O. á tiro de fusil en donde hay 4 brazas de agua, arena fina y tomando el fondeadero de 5 brazas se está sin mar y abrigado del 1.º y 4º cuadrante; pero me han dicho los prácticos que en tiempo de S. E. que suele ventar con fuerza en los meses de Mayo, Septiembre y Octubre, es mejor fondeadero á la parte del N. O. en donde aún ahora hay menos mar siendo el fondo y en calidad igualmente bueno, como hemos reconocido en varias salidas que hicimos en la lancha para el reconocimiento de la isla.

Dia 8 de Febrero de 1787.

Todo este dia se mantuvo el viento del O. con sus acostumbrados aguaceros, fuimos á reconocer la isla y no pudimos atracar por la parte que mira á nuestro fondeadero: doblamos la punta S. O. y entre ella y otra que sale del N. de esta hay una especie de ensenada que es el fondeadero en tiempo de S. E. Saltamos en tierra, corrimos la playa por esta parte y hallamos una choza bastante maltratada la que sin duda es abrigo de los indios que vienen de la costa á la pesca de la tortuga en los meses desde Marzo hasta Junio: hay buena agua en esta ensenada y la misma y con mas abundancia á la parte del S. E. respecto de este parage: tiene infinidad de cocales, algunos pericos ligeros de los que se cogieron algunos y bastante pescado de todas calidades: mandé hacer candelada por si la gente de Paterson lograra vernos, en la punta del S. O. desde donde se vé con bastante claridad la costa que sigue á Punta Valiente.

Dia 9 de Febrero de 87.

Amaneció en los mismos términos que los dias antecedentes :

teniéndome la pertinacia del tiempo en un continuo desasosiego : conocia que dar la vela era exponerme á perder lo que tenia grangado por la mucha corriente que experimentamos al E. y E. S. E. desde nuestra salida de Portobelo : sin embargo me pareció que la balandra y goleta por ser buques mas barloventadores y calar menos agua podrian ganar con bordos las Bocas del Toro por lo que les mandé dar la vela dando instruccion reservada á Don Fabian Abances de lo que debia hacer en Bocas del Toro si lograrse dar fondo en Bocas del Toro ó Bahía del Almirante, siendo mi mayor anhelo dar socorro á la partida que venia por tierra y consideraba ya muy próxima á la Laguna de Chiriquí.

Se continuaron las candeladas en tierra y el reconocimiento de la isla y puntos de costa-firme que se pudieron relevar con las lanchas para continuar la formacion del plano que se me ha encargado.

Dia 10 de Febrero de 1787.

Continua el tiempo con la misma tenacidad y á las 4½ de la tarde vimos volver la balandra y goleta á coger el fondeadero, pues no lograron separarse de nosotros mas de dos leguas y sinó determinan arribar no pudieran remontar la isla, ni incorporarse con nosotros en muchos dias : á las 5½ dieron fondo inmediatos á esta fragata y viniendo á bordo el Capitan de la balandra dijo que el recelo de sotaventearse por la violencia con que experimentó las aguas para el E. le habia traído al fondeadero como el poco viento.

Dia 11 de Febrero de 87.

Este dia se mantuvo bastante claro con ventolinias variables del 3º y 4º cuadrantes : mandé las lanchas á la isla que hiciesen una candelada bastante grande en la Punta del S. O. de la isla con el fin de que se mantuviese toda la noche ; por si la partida de tierra lograbá verla : se mantuvo encendida hasta las 4 de la mañana y algunos faroles en los topes ; pero un fuerte aguacero apagó la candelada á esta hora.

La tarde de este dia observamos haberse quedado la corriente y mandé inmediatamente á la balandra y goleta dar la vela para continuar la comision que les tenia encargada lo que ejecutaron á las 3 de la tarde.

Día 12 de Febrero de 1787.

Amaneció con agua y viento flojo del 3er. cuadrante el que se afirmó luego por el O. N. O. volviendo la corriente con mas violencia que nunca á correr para el E.

A las 10½ volvieron la balandra y goleta de arribada pues las corrientes les hicieron perder en los bordos lo que el dia antes habian adelantado, de suerte que á pesar de las mas vivas diligencias se vieron precisados á tomar al medio dia este fondeadero.

De noche se mantuvo el viento por el N. E. ¼ N. flojo.

Día 13 de Febrero de 87.

Se mantuvo este dia como el anterior aunque con menos corriente y considerando el atraso que se seguía á mi comision por seguirme la pertinacia del tiempo impidiendome efectuarla con la eficacia y presteza que deseaba determiné con acuerdo de los Comandantes de los demas buques y el de los pilotos y prácticos de la Escuadra dar la vela no yá para correr la costa; pues claramente conocí por las salidas de la balandra y goleta que será imposible grangear para el O. mientras los tiempos se mantuviesen como hasta aquí, sino para desatracarnos de ella y ganar hasta la latitud de 10° 30' ó hasta hallar las brisas, pues la mar que siempre experimentamos tendida del N. E. me aseguraba no estarian lejos: agregandose á estas reflexiones las de que la partida de tierra necesita socorro, nuestros viveres se van acabando sin tener de donde reemplazarlos y las continuas aguas pudren las jarcias y velas de las embarcaciones sin tener repuestos bastantes para resistirlas mas tiempo: Parecieron á todos muy bien estas justas reflexiones y quedamos de acuerdo en dar la vela al siguiente dia, si el tiempo lo permitia.

Día 14 de Febrero de 87.

Amaneció nublado y lloviendo como los dias antecedentes: el viento por el O. S. O. fresco, la mar gruesa del N. E. lo que me hacia esperar que á pocas leguas de remontar para el N, encontraria la brisa: aunque la corriente tiraba con extraordinaria violencia para el E. S. E. como nos lo demostraba el escandallo que á pesar

de 15 libras de plomo se lo llevaba la corriente sin dejarlo hasta llegar al fondo: sin embargo de todas estas contrariedades el deseo de llegar á las Bocas del Toro: los malos tiempos que habíamos experimentado desde que fondeamos en el Escudo y el aburrimiento de no ceder las aguas, corrientes, y vientos constantes del O. S. O. en los nueve dias que hacia estabamos en aquel parage; que los enfermos se aumentaban cada dia, disminuyendose los viveres con mucho deterioro y pérdida considerable de ellos, determiné levarme é hice la señal de dar la vela lo que efectuamos á las 10½ gobernando al S. E. hasta rebasar el arrecife de la isla, dandole á esta resguardo lo que conseguido ceñí en vuelta del N. O. con dos rizos tomados á cada gavia á causa del mucho viento y continuos chubascos.

Sin embargo de las continuas aguas y nublados que experimentamos, el tiempo que estuvimos fondeados, pudimos hacer algunas observaciones aprovechando las claras en que descubria el sol y dejamos colocado el centro de la isla en Latitud Septentrional de 9° 10' y en Longitud de Tenerife de 294° 29' con arreglo á las observaciones hechas con el Reloj Marino de Arnold N° 52.

Del medio dia del 14 Febrero al del 15,—Variacion N. E. 9°.

Continuamos al medio dia con las gavias sra. dos rizos y el trinquete: la Escuadra unida: á la 1 se demarcó la isla del Escudo al O. S. O. con. dist.^a de 3½ leguas á las 2½ de la tarde: viramos por avante y faltó el estrobo de la driza de la verga mayor: á las 2 se acabó de componer y amuré la mayor: á las 4 se volvió á marcar lo mas O. de la isla del Escudo á el O. S. O. 8° S. y lo mas E. al S. O. 6° O. corregidos y distamos de su centro 3½ leguas, por cuya marcacion quedó en Latitud N. 9.° 24' y en Longitud de Tenerife de 294° 52.'

Anocheció con repetidos aguaceros y amaneció lo mismo, no cesando de llover en toda la noche: á las 6½ llamé á la voz al Bergantín y balandra para que respecto á tener prácticos que decian haber estado en Bocas del Toro fuesen á reconocer la tierra y me avisasen luego que se hubiesen asegurado pues el práctico que me mandó el Gobernador de Panamá decia que no las conocia por fuera y que solo estando dentro de la Bahía del Almirante ó Laguna de Chiriquí podría dar razon de algunos parages: sin embargo con el

socorro de los planos y algunas otras noticias que habia podido adquirir, aunque todo muy imperfectamente por no ser frecuentados estos parages por los Españoles y por nadie en la estacion presente mandé á las dos embarcaciones gobernasen al S. O. 5° S. á cuyo rumbo de la aguja me demoraban por mi punto : á las 10 del dia hizo señal el Bergantin de haber reconocido la tierra la que vimos igualmente desde la fragata á las 10½ y aunque estaba muy ahumada remarcó al S. ¼ S. O. á las 11½ : habiendonos acercado se descubrió algo más y se presentaba la parte de la costa que se veia yá tendida del N. O. al S. E. como distancia de 5 leguas : se marcó la Punta del N. O. de ella al S. 12° O. obligandonos el viento que improvisamente saltó del O. á poner la proa al S. S. O. : la parte del S. E. de la costa se relevó al S. 7° E. y quedamos con las principales ciñendo cuanto permitia el viento que venia á fugadas fuertes con aguaceros.

Al medio dia se demarcó la Punta del N. O. al S. 20° O. y la del S. E. al S. de la aguja : distantes de la 1.ª que era la mas inmediata como 3 leguas, la que aseguraban todos los prácticos (menos Manuel Blanco porque no la conocia) que era la Boca del O., última tierra que se veia al S. E. : la del medio ó del N. porque se presentaba hacia esta parte una abra que parecia ser la entrada de alguna de las bocas : como estabamos á la vista de tierra ella nos demostraba claramente la fuerza con que las aguas nos llevaban para el E. aumentando su violencia á proporcion que nos ibamos acercando á la costa.

Sin embargo de que la estima difiere muy poco de la posicion que resulta á la fragata por el punto de marcacion que me situa en la Latitud de 9° 30' y en la Longitud de 294° 11" con todo la falta de observacion al mediodia, las corrientes que hemos experimentado á la vista de la tierra y la ninguna certeza que tengo yo particularmente son todas desconfianzas á mi parecer demasiado bien fundadas para no poder hacer uso de la marcacion hecha al medio dia para asegurar mi punto por lo cual no hice uso de ella : la tierra que se nos ha presentado a la vista es de mediana altura y aun está entrecortada y no se descubren tierras mas altas detrás lo que nos debe inclinar á que las bahias interiores deben ser muy capaces, pues no se descubren las tierras del fondo que aseguran son altas.

Las configuraciones que están á la vista se hacen tal vez por la

situacion en que nos hallamos ó porque los planos están defectuosos y no son á mi parecer las tierras que se ven las Bocas del Toro que dicen los prácticos aunque sean las inmediatas á algunas de las bahias dichas.

Pero como debo suponer que tres sujetos distintos que han estado en ellas diferentes ocasiones tendran precisamente mas conocimiento de estos parages que yó que por primera vez los veo, me sujeto á su parecer hasta atracar mas de cerca la tierra para reconocerla con entera satisfaccion apesar del malisimo cariz, viento duro y mar gruesa que nos lleva siempre sobre la tierra la que solo presenta rompientes por todas partes, aunque como marinero conozca no deja de haber imprudencia por mi parte á empedarme con las circunstancias dichas; pero me servirá á este arresto de indulgencia los deseos que tengo de cumplir y la necesidad que me obliga á lograr á toda costa un fondeadero en las Bocas del Toro, donde debo considerar á la partida que salió de Sn. Francisco de la Montaña con el práctico Paterson á quien con su gente considero expuesto á las perfidias de los indios y á perecer por falta de viveres y precisamente con muchos enfermos por las continuas aguas y temporales que hemos experimentado en el Escudo y que nos venian de donde debian hallarse precisamente á la sazón.

Del medio dia del 15 al del 16 de Febrero de 87.—Variacion 9° N. E.

Al medio dia seguimos atracando la tierra con las 6 principales y el viento por el O. N. O. unidas las embarcaciones de la Escuadra.

A la 1 se vieron por nuestra proa tres islotes que salen al N. O. de la Punta mas O. que teniamos por la proa á distancia de 2 leguas y media: á las 2 marqué dichos islotes al S. O. 5° O. averiguando que las aguas me llevaron al E. S. E. desde el medio dia cosa de 4 millas.

A las tres viendo la imposibilidad de coger con dia dicha punta tanto por lo que se nos escaseaba el viento como por las corrientes llamé á la voz los prácticos para preguntarles y entre ellos me ofreció Jacobo que tenia á mi bordo hacerme dar fondo antes de la noche en la Boca que se presentaba á sotavento y aseguraba era la del N. en donde decia haber estado: sin embargo pregunté á los demas para no partir de ligero y me respondieron que aunque

nunca habian estado por aquella boca habian visto entrar embarcaciones inglesas y holandesas por ella de bastante porte, con estas seguridades mandé arribar y me puse á pesar de la gruesa mar á tiro de fusil de la tierra gobernando al S. E. E. Consentí efectivamente en que aquella fuese una de las entradas porque el sabia que se nos presentaba al S. era bastante semejante en su configuracion á la que demostraba el plano que tenia del Coronel Hodson ; pero mudandose la figura de la tierra á proporcion que nos ibamos arrimando á dicha Boca solo fui descubriendo debajo de la fragata rompientes y peñascos que me horrorizaron en la gruesa mar.

Considerabame en esta situacion cuando á las 5½ que ya se arrimaba la noche que presentaba malisimas apariencias me dice Jacobo que aquella no es la Boca y que se habia equivocado porque aún estaba 3 leguas más al E. : aseguro que me cortó sin ser arbitro de responderle una palabra y viendome rodeado de bajos sobre los cuales podiamos todos parecer solo pensé en los medios de procurar salvar las embarcaciones, del inminente peligro en que se hallaban con cuanta vela pudimos aguantar para separarnos de la tierra y ver si podiamos despues de zafos grangear lo perdido

Anocheció con las peores apariencias : la mar muy gruesa y el viento calmado para mayor cuidado mio de modo que detenidos por la marejada ganabamos muy poco para el N.

Ya desengañados del conocimiento de la tierra, por haber aunque confusamente avistado la isla del Escudo al E. ¼ N. E. de la aguja, confirmé la ignorancia de los prácticos, pues la punta que demarqué al medio dia al S. 20° O. á distancia de 3 leguas era Punta Valiente que viene á ser la mas occidental de las que forman las Bocas del Toro y nuestra arribada fue entre esta Punta y la occidental del Escudo donde no hay entrada alguna.

A las 6 demarqué la punta occidental del Escudo al S. E. 5° E. á distancia de 2 leguas cuya marcacion me pone en Latitud N. 9° 20' y en Longitud 294° 15'.

Se mantuvo el viento variable y flojo hasta las 10 de la noche que principió á ventar por el N. furioso. La noche obscurisima, aguaceros continuos y chubascos sin cesar yá de una parte yá de otra. Confieso que ha sido la noche de mas pesar que he pasado en la mar procurando salvar la fragata é ignorando la situacion de los demas buques que no veia apesar de tener faroles encendidos

con el mayor cuidado pidiendo á cada uno su situacion sin poderla descubrir: el que atiende lo que es mi oficio y sepa los cuidados de un comandante que lleva en si la responsabilidad de cuatro buques y el malogro de una comision de tanta consecuencia como la mia se hará cargo de lo que padeceria mi espiritu toda esta noche: nunca el dia ha sido mas deseado pues á cada momento pensaba se estrellase la fragata y que otro tanto sucederia á los demas buques.

Amaneci6 y el tiempo se mantenia lo mismo, y6 haciendo diligencias para ganar Latitud para volver á atracar la tierra luego que se sosegara el tiempo: las embarcaciones estaban separadas; pero á proporcion que fue entrando el dia se fueron descubriendo muy á sotavento mio: me fue preciso arribar para unirme con ellas aunque sentia una vara de terreno que perdia para sotavento: llegué á la voz y me contó cada una de sus averías. La balandra que se anegaba y no tenia bastante gente para dar á la bomba: la goleta, que temia irse por ojo; el bergantin, que las jarcias le habian faltado en la noche y que se recelaba á cada momento se le viniesen los palos abajo: solo, la fragata, gracias á la misericordia de Dios, apesar de los esfuerzos de vela que habia hecho toda la noche, no habia padecido la menor averia y con esta prueba me aseguraba de tener debajo de los pies un barco valiente, andador y barloventador que siempre era de mucho consuelo en cualquiera conflicto.

Al medio dia no pude observar por el espeso nublado que habia y por la estima llego á Latitud N. $9^{\circ} 44' 30''$ y á la Longitud de $294^{\circ} 31' 15''$; pero por Longitud observada quedo en la de $295^{\circ} 01' 15''$ y me demora por esta la isla del Escudo al S. O. distancia de 12 leguas, resultando que desde ayer á las 6 de la tarde me llevaron las aguas para el E. 10 leguas.

El no haber podido observar la altura meridiana del Sol no me permite tener una segura certeza de este punto: sin embargo, la experiencia de estos dias me asegura que el curso de las aguas ha sido de E. S. E. y no hay duda que mi Latitud llegado al medio dia debe de ser próximamente 10 minutos menos de la que señala la estima, y con esta confianza y la que tengo del Reloj day por bien colocada la fragata en Latitud Septentrional de $9^{\circ} 34'$ y en Longitud de Tenerife de $295^{\circ} 01' 15''$

Del medio dia del 16 al del 17.—Variación N. E. 9°.

Hemos quedado al medio dia con trinquete y gavia sobre ú^o rizo, unida la conserva: á las 3 se vio confusamente la tierra que ve del S. E. al S. O. de la aguja y nos pusimos en vuelta del S. $\frac{1}{2}$ S. O. con ánimo de atracarla y reconocerla: á las 3 $\frac{1}{2}$ observé la Longitud por el reloj y me encuentro por ella 10 leguas al E. de la estimá, las mismas que me han traído las aguas para al E. desde las 6 de la tarde de ayer; á las 4 $\frac{1}{2}$ cargué la mayor para que se me incorporase la Escudra que venia atrasada: á las 5 estando á la voz pregunté que tierra decian los prácticos era la que estaba por la proa porque de los dos de esta fragata, Jacobo se hallaba enfermo y Matúel Blanco decia que no estando muy cerca no podia conocerla por ser corto de vista; los de la Goleta y Balandra convinieron en que eran las tierras de Veraguas y el del Bergantin dijo, era tierra de Bocas del Toro: este, estaba muy distante de lo que los demás imaginaban; pues por la observacion del Reloj sin embargo de no haber observado Latitud al medio dia, no me quedaba duda que la tierra que me demoraba al S. S. E. de 5 á 6 leguas es Coclé ó mas bien la Punta de Escribanos. A las 6 viré por avante en vuelta del N. $\frac{1}{2}$ N. E. Viento N. O. $\frac{1}{2}$ O. y demarqué Punta de Escribanos al S. S. E. 5° S: corr^o dist^o 6 $\frac{1}{2}$ leguas cuya marcación me pone en Latitud Septentrional de 9° 15' y en longitud de Tenerife de 295° 04'.

Amaneció, cielo y horizonte cargados de celageria gruesa con repetidos chubascos: la mar gruesa de N. N. E. viento dicho y las embarcaciones unidas: á las 6 $\frac{1}{2}$ amuré la mayor, tomé el 2.º rizo de las gavias y se encendió un farol á popa. Pasé la noche en continuas turbonadas con viento tan variable que yá calmaba, yá soplaba con violencia, haciéndome en el discurso de la noche sufrir cinco contrastes, temiendo de esta inconstancia del tiempo una irremediable averia. Amaneció con muy mal semblante, el viento variable como en la noche, la mar gruesa, tendida y picada del N. N. E. lo que atormentaba demasiado estos buques y mas á las embarcaciones de la conserva, asegurándome la balandra y goleta que yá no podian resistir pues si duraba aquella gruesa mar recelaban abrirse con los balances: estando yá la gente de la goleta enteramente cansada de dar á la bomba y viendo que era temeridad esforzarme en resistir al tiempo determiné á pesar de los vivos deseos que siempre me

A las 9 avisó el que estaba de vigia en el tope verse una vela á barlovento sin que pudiese todavía divisar la calidad de su aparejo: hice señal á los buques de la Escuadra de prepararse á combate y seguidamente la de forzar de vela ciñendo todo lo posible: á las 11 reconocí con anteojo ser la embarcacion avistada una fragata grande que ceñía de la misma vuelta que nosotros: todo mi conato se dirigió á ganarle el barlovento para que luego que hubiese reconocido sus fuerzas pudiese ponerme á su voz y atacarla si era necesario.

A las 12 viré por, avante y demarqué la entrada de Portovelo al N. E. 4° E. y la isla Naranjos al E. 9° S. corr.º dist.º de la última como una legua.

Del medio dia del 18 al del 19 de Febrero de 87.—Variacion 9° N. E

Quedamos al medio dia virados con todo aparejo y lo mismo hizo la fragata: avistada la balandra y goleta algo adelantadas y á barlovento haciendo toda la posible diligencia para hablar á la fragata: el bergantin sigue la vuelta encontrada por sotavento: á las 3 viramos en vuelta del E. $\frac{1}{2}$ N. E.; viento N. $\frac{1}{2}$ N. E. fresquito: á las 4 $\frac{1}{2}$ consiguieron la balandra y goleta coger en medio la fragata avistada y reparando sus movimientos observé que cargó su mayor poniendo por delante la sobre mesana sin duda para hablarse: á las 6 demarqué los Farallones de Duarte al N. E. $\frac{1}{2}$ E. y la entrada de Portovelo al E. N. E. 5° E: todo corr.º dist.º de la última como 2 $\frac{1}{2}$ leguas.

A esta hora despues de haber hablado la balandra y reconocido la fragata, se destacó la goleta á dar parte y llegando á mi voz á las 6 $\frac{1}{2}$ dijo ser una fragata inglesa mercante sin armamento alguno que venia de Bluefields con carga de maderas para Londres, que traia 14 hombres de tripulacion y habia rendido en el temporal que nosotros experimentamos su palo de trinquete por lo que pedia se le permitiese entrar á componerse en Portovelo. La balandra se quedó custodiandola esperando mi contestación por la goleta y fué de que se mantuviese toda la noche á su costado y le dijera al Capitan de la fragata inglesa que nos siguiera hasta por la mañana, que averiguada su averia y reconocidas las circunstancias de su navegacion la conduciríamos á Portovelo y se le permitiria componerse en la entrada del puerto, apesar de las ordenes estrechas que habia para

acompañaron de desempeñar esta comision, el tomar puerto de cuyo parecer han sido los Comandantes de los demas buques; pues seguramente de no arribar nos exponíamos á un desastre: á las 6½ puse señal de arribar á imitacion de comandante y lo ejecuté al E. 5° N. para ir á Puerto Velo y aguardar allí la estacion de navegar por esta costa la que me aseguran es innavegable hasta últimos de Marzo ó principios de Abril. A las 8, se llamó improvisamente el viento al N. ¼ N. E. y lo cení por babor: á las 9 se vio la tierra al S. E. ¼ E. de la aguja á distancia de 5 leguas.

Al medio dia demarqué la Punta de Miguel de la Borda al S. ¼ S. E. corr^o dist^a de 3 á 4 leguas y seguí reconociendo la costa para el mejor asiento del plano que voy levantando. Resulta de la diferencia que resulta entre el punto de estima y el demarcado que las aguas me han traído para el E. ¼ S. E. desde ayer á las 6 de la tarde 38 millas: cosa que parece increíble.

Del medio dia del 17 al del 18 de Febrero.—Variacion N, E.9°

Continué al medio dia en vuelta del E. 5° N. con las 6 principales, las gavia sobre dos rizo, viento S. ¼ N. E. fresquito, la mar picada, y tendida del N. E. aunque muy benigna y la Escuadra unida.

A la una largué un rizo de la gavia y viré por abante, en vuelta del N. O.: á las 4, reviré ciñendo el N. por babor: á las 6 demarqué Punta de Chagres al E. S. E. y las sierras de Miguel de la Borda al S. corr^o dist^a de Chagres como 5 leguas.

Anocheció con celajes densos y muy mal semblante por el 3^{er}. cuadrante: la mar picada, del N. E. Viento N. Fresquito: las embarcaciones por la popa á regular distancia: á las 4½ vi la tierra del E. como á 2 leguas de distancia y viré por avante ciñendo por estribor el viento N. ¼ N. E.

Amaneció el cielo claro, horizonte acelajado, viento dicho, mar de él, las embarcaciones inmediatas por nuestra retaguardia, menos el bergantin que está algo atrasado y la tierra por la popa á distancia de 3 leguas: al salir el sol se demarcó la quebrada de Chagres al ángulo de 41° y Punta de Brujas al 70°: ambos del 2° cuadrante distancia de la costa 4 leguas; á las 7 viré por avante proa al E.

E. para ir corriendo la costa con el fin consabido de enmendar lo defectuoso que se hallan los planos que tenemos de toda esta costa.

que ninguna embarcacion extranjera pudiese arribar á nuestros puertos á menos que vengan yendose á pique y que se le proveeria de los viveres que necesitase para seguir su viage : á las 8 se encendió el farol á popa á cuya hora un escaseo de viento nos hizo tomar por avante y seguimos hasta las 9 al E. N. E. que reviré hasta las 2 que volví á cambiar el bordo.

Amaneció acelajado, viento N. $\frac{1}{2}$ N. E., las embarcaciones de la Escuadra y fragata inglesa por mi sotavento á distancia de dos leguas : á las 6 demarqué Farallon sucio al E. 5° S. y el Drak al S. S. E. : corr^o dist^a del 1^o 3 leguas.

En esta singladura no experimentamos corrientes considerables.

A las 6 $\frac{1}{2}$ me puse en vuelta del S. E. y luego á proporcion que me atraqué á la tierra fui arribando á pasar entre el Drak y Salmedina poniendo la señal de arribar á Portovelo, cuyo fondeadero tomé á las 11 $\frac{1}{2}$ del dia haciendo quedar en la Boca del Puerto la fragata inglesa, á cuyo bordo destiné un sargento, un cabo y 12 hombres de tropa del regimiento de la Princesa, para que nadie entrase ni saliese de ella sin mi consentimiento y mandé que la balandra "Santiago" quedase auxiliandola á su costado para la observancia de esta providencia.

Nos amarramos N. S. en 9 brazas de agua, fango demorando el castillo de San Carlos al E. y Buenaventura al S. O. $\frac{1}{2}$ S. de la aguja.

Sigue el dia 19 de Febrero de 87.

Quedó al medio dia toda la Escuadra fondeada y sin pérdida de tiempo descenvergué para resguardar el velamen de las continuas aguas que estamos esperimentando : á las 3 de la tarde vino el Piloto y Contra maestre de la Goleta á darme parte que dicho buque se iba á pique y fue menester mandarle á toda prisa las lanchas de la Escuadra, tanto para que la descargasen como para que la ayudasen á achicar el agua que hacia que pasaba de nueve pulgadas por hora para llevarla á varar cuanto antes y asegurar el barco por lo pronto lo que se consiguió á la 1 de la noche.

La balandra pidió bombas y gente; pues con la suya no le bastaba para contener el agua que hacia y tambien se le auxilió. Se pasó todo el dia y la noche en continuos chubascos y viento, no cesando de trabajar : se da parte de nuestra arribada al Gobernador de Portovelo.

Día 20 de Febrero de 87.

Fuè por la mañana con Don Tomas O'Neil á la fragata inglesa á tomar declaracion al Capitan, y las noticias regulares que se acostumbra: la declaracion, fue la siguiente que extendiò al pie de la letra copiada del original que en mi presencia hice escribir por el Interprete de lenguas extrangeras de Cartagena Don Thomas Oneill.

" El 15 de Julio de 1786 saliò de Bristol la fragata el Ricardo, su Capitan Rafael Watson y llegó á la isla de Granada en 12 de Septiembre, de donde saliò el 10 de Octubre; llegó el 16 del mismo á S. Thomas de donde saliò el 10 de Noviembre para Bluefields, á donde llegó el 17 de Noviembre. Saliò de Bluefields el 9 de Febrero, su carga, caoba, palo moralete y zarzaparrilla, cuya cargazon pertenece á Hoggson. Las noticias que este dá de Bluefields son que todos los habitantes de aquel parage se han ido y unicamente han quedado dos familias, la una, del Coronel Hodson y la otra del Capitán Wadd: tambien dice que en los otros establecimientos se estaban esperando algunos transportes de Jamaica para conducir algunas familias habitantes en aquella costa que han quedado; que Coronel Hodson no se regresaba á Europa, porque estaba confiado en la proteccion del Sr. Virrey de Sta. Fé le permitiria quedarse allí con su familia: que en su consecuencia habia comprado una goleta y un bergantin: que la goleta habia como dos meses la habia mandado á Filadelfia á buscar harinas para enviarlas á Cartagena, noticioso de lo caras que las estabamos comprando en Jamaica y que él pensaba ir á ver al Sr. Virrey con el bergantin tocando antes en Bocas del Toro, donde parece intentaba labrar una casa, á cuyo fin le tenia casi cargado de maderas cortada al propósito para ella. Fragata Ricardo, al ancla en la entrada de Portovelo á 20 de Febrero de 1787."

Habiendome hecho presente se hallaba escasisimo de viveres particularmente de carne salada que no tenia ninguna, pues habia consumido la que sacó de Londres sin haberse podido hacer de ninguna en Bluefields donde para mantener la gente en los últimos dias antes de su salida se vió en la precision de matar y salar un caballo cuya carne habia 3 dias se le habia acabado, le di un barril de carne salada y otro de tocino con alguna agua y leña con la qual quedó surtido en esta parte y empezó á poner su palo.

Volví á mi bordo y mandé se quitasen todas las estopas, brea,

clavazon y tablas que tuviesen los buques de la Escuadra para empezar sin dilacion á carenar la goleta que era la que pedia mas urgente atencion.

Se le dió aviso al Comandante General de Panamá de nuestra arribada y motivos que la habian causado, pidiendole mande al Gobernador de Veraguas envíe viveres á Paterson para que se mantenga en la bahia del Almirante hasta que vayamos haciendole volver al mismo destino en caso de haber verificado su retirada.

Dia 21 de Febrero.

Se empezó á trabajar en la goleta y hallandose pronta la fragata inglesa á las 2 de la tarde, se le sacó la tropa que la custodiaba y se hizo á la vela para Jamaica; sin haber ocurrido mas novedad en este dia.

Dia 22 de Febrero de 87.

Se consumió la carena de la Goleta, en la que han hallado reconociendo sus costuras vacias de estopa: entró á las 3 de la tarde la balandra guarda costas llamada "Casildea." Salió de Carolina el 17, en donde dejó la fragata "Fortuna" que con registro de caudales salió de Cartagena para Cadiz el 21 de Enero y que la fuerza de las brizas habiendola sotaventado del Puerto de Cartagena hallandose á barlovento de Carolina determinó fondear en este para no verse en la precision de tomar el de Portovelo, cuya determinacion sin duda era la mas acertada y fue de la aprobacion del Exmo. Sr. Virrey quien habia mandado con las noticias de su arribada volviese dicha fragata á Cartagena acompañada de la nombrada "Ntra. Sra. de los Desamparados" y de la "Casildea" la que venia recorriendo los establecimientos en busca del Capitan del Puerto de Cartagena y Comandante del bergantin "San Joaquín," Don Thomas de Sierra para que sirviese de práctico; y en cuya inteligencia habiendo la "Casildea" tocado en Mandinga y no habiendo alli hallado al Sr. Joaquín que salió para el apostadero de Punta San Blas doce dias antes de su llegada, vino hasta este puerto á ver si por casualidad lo hallaba en él: venia dicha balandra haciendo mucha agua.

Día 23 de Febrero de 87.

No pudo ejecutar su salida la "Casildea" por no haberselo permitido el tiempo y se continuó la composición de la goleta sin haber ocurrido mas novedad.

Día 24 de Febrero de 87.

Salió la balandra "Casildea" para Mandinga á continuar su comision y de allí debe ir á Carolina á juntarse con la fragata "Fortuna" para seguir á Cartagena en consecuencia de las ordenes del Exmo. Sr. Virrey para quien entregamos un pliego dando noticia de nuestra arribada y descalabros acontecidos en la Escuadra.

Día 25 de Febrero de 87.

Se continua recorriendo la goleta con todos los calafates de la Escuadra y uno de tierra que por su avanzada edad es casi inutil.

Día 26 de Febrero de 1787.

Salió para el Sinú la balandra mercante de Roche en busca de víveres á quien di una carta para entregar en Carolina á Don Manuel de Echandia pidiendole me remitiese en dicha balandra algunos quintales de sebo de cuyo genero abundaba en el almacen de Guardacostas en Carolina y me hacía suma falta.

Día 27 de Febrero de 1787.

Entró al amanecer la balandra mercante "Ntra. Sra. del Carmen" su capitan Miguel Ortiz, procedente de Cartagena, de donde salió el 22 con registro (y correspondencia del público, para este puerto) de mercancías secas y algunos viveres: trae la noticia de haber fondeado en Boca-Chica el dia antes de su salida la fragata "Fortuna" y de haberse perdido el correo último sobre Boca-Chica; pero que salvó la correspondencia y gente: el nombre del correo es Florida Blanca.

Se pasó el dia en reconocer el puerto y sondar la canal que conduce á la "Caldera" á la que pusimos valizas para después de terminada la goleta conducirla por ella á darle fuego y sebo. Es la menor agua de esta canal nueve pies, fango muy suelto y de ancho

tiene dos cumplidos de lancha en lo mas estrecho que es siempre la punta de dicha entrada.

Dia 28 de Febrero de 87.

En todo este dia quedó lista la goleta á dar la primera quilla y bien avalizada la Canal que conduce á la " Caldera " que es carenero de este puerto. En tiempo que Dn. Jorge Juan la reconoció tenia 4½ brazas de agua; pero el rio con las arenas que arrastran las corrientes la tienen perdida sin que le hallase mas agua que los nueve pies dichos.

Dia 1º de Marzo de 1787.

Fue el piloto de esta fragata Dn. Miguel Patiño á conducir la goleta á la " Caldera " y se tumbó; dio felizmente su primer quilla y reconocimos que el agua iba á menos.

Dia 2 de Marzo de 87.

Estuvo todo el dia lloviendo y no se pudo hacer nada en la goleta. Pedí al Gobernador un cuarto en la habitación que ha dejado vacia el oficial Real Dn. Tomás Barragan para que se desembarque el pan de la Escuadra y reconocer todos los viveres, á fin de separar lo que se habia averiado como para cerciorar los de los viveres buenos que le que quedan á la Escuadra para en su virtud tomar las providencias correspondientes que permita el pais.

Dia 3 de Marzo de 87.

Se continuaron las carenas de la goleta y bergantín y en la noche de este dia recibimos un pliego del Gobernador de Panamá en que inserta el oficio que le pasa el Gobernador de Veraguas con fecha del 24 del próximo mes pasado, acompañando el diario del práctico Paterson y sargento Manuel de Ferry que habiendo salido de San Francisco de la Montaña el 18 de Enero para las Bocas del Toro y regresaron en 16 de Febrero desde el rio San Pedro inmediato á Punta Valiente (que es la que forma la parte Oriental de las Bocas del Toro) por las invencibles dificultades, tropiezos, falta de viveres y enfermedades que experimentaron en este viaje, cuyo diario insertó el Gobernador de Veraguas para justificación del práctico.

Se mantiene lloviendo y ha refrescado el viento en terminos de no poder dar la segunda quilla la goleta.

Dia 4 de Marzo de 1787.

Este dia á las 4 de la mañana se despachó por expreso al Comandante General de Panamá un pliego en que unanimes Don José de Fuertes y yó considerando que las mismas dificultades acaecieran á la partida si verificase de nuevo la salida sin poderse juntar con nosotros en ningun tiempo en las Bocas del Toro, cerciorada por el diario de Paterson que la costa adama de ser inaccesible por sus riberas ó interior fragosidad, nos aseguraban que desde Chagres hasta Punta Valiente se habia reconocido interiormente por dicha partida y exteriormente por nuestra Escuadra que la vino reconociendo á cortisima distancia desde Bahía del Almirante sin encontrarse parage en donde pueda prudentemente guardarse ninguna embarcacion: fuimos de parecer de pedir al Comandante General de Panamá nos remitiese por el camino mas corto á Portovelo el práctico Paterson á quien recogeria Don Fernando de Muriello en su bergantina y con el se dirigiria á las Bocas del Toro, donde probablemente á un mismo tiempo nos encontraríamos á nuestra vuelta de Bluefields á cuyo tiempo podria el bergantin llegar á dicha bahia, determinando nuestra salida para Bluefields luego que se concluyan las carenas y habilitacion de la balandra y goleta al primer instante de buen tiempo, cuya determinacion participaremos al Exmo. Sor. Virrey por la balandra mercante la "Soledad," su Capitan Manuel Blas, que con registro debe salir dentro de pocos dias para Cartagena.

El tiempo continua aún peor que ayer por lo que no se ha hecho nada en la goleta pues la mucha agua impide que se le dé fuego.

Dia 5 de Marzo de 87.

Viendo que las carenas de la goleta y balandra apesar de los esfuerzos que hacemos no pueden finalizar con aquella prontitud que deseamos y que en el temporal han perdido muchos viveres particularmente del pan, á todas las embarcaciones mandé se pusiese la gente á media racion pues en esta no teniamos ni aun el recurso de darsela en dinero porque esta totalmente exhausta de ella y que es sin duda alguna que la remesa de viveres que tenemos pedida al

Exmo. Sr. Virrey y esperamos no podrá estar en esta antes de nuestra salida, solo de este modo podemos precaver el vernos en la última necesidad de perecer por falta de viveres ó malograr la expedición.

Las 24 horas se las llevó lloviendo y ventando.

Día 6 de Marzo de 87.

Se recibieron mil y quinientos pesos del Capitan Ayarza para distribuir un real en plata en lugar de pan á cada individuo de los que gozan racion en la Escuadra, cuya providencia se acostumbra tomar cuando las embarcaciones del Rey se hallan en puerto y se ven en precision de conservar el pan, tanto por la escasez que pueden tener de este genero como porque consideran poderles faltar para cumplir sus expediciones.

Concluimos nuestras cartas que dirigimos al Exmo. Sor. Virrey por la balandra "Soledad" la que á pesar de hallarse pronta no ha podido ejecutar la salida por el mal tiempo.

Le participo á S. E. los acontecimientos de nuestra expedición y de Paterson cuyo diario se le incluye con copias de los oficios recibidos del Gobernador de Panamá y Veraguas y nuestra contestacion al primero con la determinacion de hacer venir al practico Paterson quien deberá en el bergantin "Amistad" ir á unirse con nosotros en las Bocas del Toro: agregase á estos oficios la copia de la libranza que por duplicado se le dio al Capitan Ayarza para que el Exmo. Sor. Virrey se la haga satisfacer en Cartagena por aquellas tesorerías, pues la de esta ciudad se halla totalmente exhausta de caudales y el pueblo en la mayor miseria.

Esta mañana amaneció calma y se dió la segunda quilla á la goleta de modo que por la maestrauza quedó concluida.

Día 7 de Marzo.

Fue el piloto de esta fragata á sacar la goleta de la Caldera y conducirla al fondeadero en que se hallan los demas buques de la Escuadra, habiendo quedado estanca y recorrida lo mejor que ha sido posible con los auxilios que teniamos en los buques y los que ha proporcionado el pais, de modo que hemos quedado sin estopa, sin sebo y sin brea y concluida casi toda la clavazon.

Dia 8 de Marzo de 1787.

A las ocho de la mañana salió de este puerto para el de Cartagena la balandra "Soledad," su carga cacao: conduce la correspondencia de este puerto y el de Panamá con los oficios que remito á V. E.: lleva enfermos el 2º Guardian del bergantín "Amistad" Juan Planel y el Patron de lancha del mismo buque Juan Jrun.

Se ha dado alquitran á las Vergas pendientes, espigas de los palos y masteleros de esta fragata.

Dia 9 de Marzo de 87.

Ha entrado la balandra de S. M. la "Miaulina," su capitán Don Gregorio Cabrera: salió de Cartagena el 27 del pasado y arribó á Carolina con pliegos del Exmo. Sor. Virrey, plata y viveres: se detuvo en Carolina 3 dias y me trajo pliegos de S. E. contestando á mi arribada y de transporte un Ayudante de esta plaza, el Sargento Mayor de la de Cartagena que pasa á Panamá y Don José Antonio Vallejo que vá de Gobernador á la ciudad de Cuenca.

Dia 10 de Marzo de 87.

Entró en este puerto la Goleta Chula precedente del de Cartagena de donde salió el 7 del presente mes con orden del Exmo Sor. Virrey para que Dn. José Fuertes y yo nos retiremos inmediatamente á Cartagena igualmente que el Teniente de fragata Dn. Fernando Murillo y el Alférez de navio Dn. Carlos Chacon, dejando en este crucero las balandras "Santiago" y "Miaulina" y dando el mando de la fragata á un oficial de mi satisfaccion para que la conduzca con el bergantín "Amistad" á Carolina, en virtud de cuya orden me vi en la precision de entregar el mando de este buque á Dn. Fernando Murillo que era el único oficial que me quedaba por hallarse gravemente enfermo Don Carlos Chacon y Don Juan Antonio Ferro: le pasé el correspondiente oficio á Murillo arreglado á lo que me prevenia su S. E. para que con la prontitud posible dé la vela para Carolina con la fragata y bergantín en donde trasbordará al "Coro" ó á otro buque que necesite ir á carenarse á Cartagena á donde debe dirigirse sin pérdida de tiempo.

Hasta el día 19 me detuve arreglando los buques y dando las órdenes é instrucciones competentes á Don Fabián Abances y el 30

teniendo evacuadas todas estas diligencias; di la vela en la goleta "Elena" para Cartagena llevando enfermos al Teniente de Mar y Guerra Don Juan Antonio Ferro y al Piloto Don Miguel Patiño y no lo hice con Don Carlos Chacon por no permitirlo su gravísima indisposición y poca comedidad que tenia en la Goleta.

(firmado) *Luis Arguedas.*

NOTA—M.^a 25 de Febrero de 1807—Merece reflexionarse sobre las longitudes observadas que dá este Diario pues difieren de las que nos comunicó su autor en 1799, bien que entonces mismo nos manifestó que le merecian poca confianza como que careció de comodidad y tiempo para dedicarse á estos trabajos y los hizo por mera afición, lo que de todos modos es laudabilísimo.—Nosotros conocemos perfectamente por buenas observaciones las longitudes de Cartagena y Portovelo que son:

Cartagena O. de Cadiz.....	69° 13'
Portovelo.....	73° 19'

Diferencia.....	4° 07'
-----------------	--------

En el día 3 de Febrero saliendo de Portovelo dá su longitud observada y reducida á Cadiz es de.....	74° 07'
---	---------

Diferencia al O. de la verdadera ú error del reloj....	.. 48'
--	--------

De suerte que pondrán ser medianos ó buenos algunos de estos Establecimientos siempre que se tomen las diferencias entre puntos inmediatos; pero como nada dice el Diario acerca de si se conocia por observaciones exactas el movimiento del reloj y su estado respectivo á los meridianos de salida queda mucha duda en el valer de estas observaciones.

La Longitud de Carolina es buena á saber 2° 04' O. de Cadiz; pero esta misma dá idea del desarreglo del reloj que mostró 13 minutos en los ochos dias de la salida de Cartagena.

Es copia exacta del original que se conserva en la Biblioteca del Depósito Hidrográfico, la cual ha sido tomada para el Excmo Sr. D. A. B. Cuervo con el regio beneplácito.

Juan de Izaguirre.

Bibliotecario.

Madrid, 27 de Enero de 1868.