



UNIVERSIDAD DE GRANADA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA Y ARTES

ESCUELA INTERNACIONAL DE POSGRADO

**SABERES Y CONOCIMIENTOS NÁUTICOS EN EL CARIBE
NEOGRANADINO**

JUAN FELIPE PÉREZ DÍAZ

GRANADA – ESPAÑA

JUAN FELIPE PÉREZ DÍAZ

TESIS PARA OPTAR AL TÍTULO DE DOCTOR EN HISTORIA Y ARTES

DIRECTOR

RAFAEL LÓPEZ GUZMÁN

UNIVERSIDAD DE GRANADA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA Y ARTES

ESCUELA INTERNACIONAL DE POSGRADO

GRANADA - ESPAÑA

2019

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Juan Felipe Pérez Díaz
ISBN: 978-84-1306-384-3
URI: <http://hdl.handle.net/10481/58263>

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación no hubiera sido posible de llevar a buen puerto sin el apoyo de muchas personas, el respaldo institucional y la ayuda económica de diversas entidades en Colombia y España.

Mi familia, nuclear y extensiva, ha sido un pilar fundamental para no desistir en esta etapa de vida profesional. Esposa, hijos, madre, hermano, suegros, tíos y primos estoy seguro de que no hace falta listar sus nombres para que sepan que todos siempre están en mis pensamientos. Quiero que sientan este trabajo como suyo y aprovecho para reiterarles lo importante que son en mi vida y lo mucho que los amo.

A mi director de tesis, Don Rafael López Guzmán, le agradezco su confianza, respaldo y desde luego su paciencia. Reconozco la importancia de su dirección y consejos durante todo el desarrollado del programa doctoral. Deseo que el trabajo colme sus expectativas y que su participación haya sido una experiencia enriquecedora para su vasto conocimiento de Iberoamérica.

De especial ayuda para la materialización del estudio fue la beca de la Asociación Universitaria Iberoamericana de Posgrado (AIUP) y la subvención económica, otorgada en el año 2016, a la entidad colombiana Fundación Proyecto Navío “F.P.N.” por parte del programa ADAI (Iberarchivos) para desarrollar el proyecto “*Patrimonio inmaterial marítimo colombiano. Búsqueda de saberes y conocimientos náuticos neogranadinos en los fondos documentales del AGN*”. Para mis compañeros de trabajo de la Fundación Jorge A. Rodríguez, Omar Peña, Jimena Lobo Guerrero, Jazmín Pabón un afectivo saludo.

También fue de gran utilidad el apoyo laboral y académico otorgado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). Del Instituto agradezco a todo su personal de planta y contratistas y me permito resaltar el compañerismo y ayuda de Beatriz Rincón, Lorena González, Lorena Gacharna, Olga L. Riveros, Carol Castro, Yady Rodríguez, Diana Díaz, Teresa López, Fernanda Ramos, Juan Manuel Díaz, Fernando Montejó, Andrés López, Jorge Gamboa, Nicolás Jiménez y, por supuesto, a todo el Grupo de Arqueología y al director Ernesto Montenegro Pérez. Además, gracias al respaldo institucional del ICANH, pude dirigir y gestionar los dos simposios internacionales de Historia Marítima celebrados en Colombia, en octubre de 2016 y septiembre – octubre de 2017, junto con la historiadora Nara Fuentes. De los ponentes

del simposio deseo expresar mi gratitud por la confianza, apoyo y conocimientos adquiridos a Carla Rahn Philips, Ovidio Ortega Pereira, Gerardo Vivas Pineda, Mauricio Nieto, Juan Carlos Mejías Taverro, Flor Trejo, Weilder Guerra, Manuel Lucena Giraldo, Hazel Robinson, Edburn Newal Robinson, Adelaida Sourdis, Antonino Vidal Ortega, Leonardo Morena, Ana Isabel Márquez, Alfredo Surroca, Adolfo Meisel Roca, Stella Cáceres y Alberto Abello (QEPD.).

Deseo agradecer la amabilidad y oportuno servicio de todos los funcionarios y personal de los archivos y bibliotecas consultadas durante el desarrollo de la investigación. Reconocimientos especiales en Colombia a Marcela Rodríguez, Fabio Castro, Mauricio Tovar y demás empleados del Archivo General de la Nación de Bogotá, a José Luis Vargas en el Archivo Histórico de Antioquia de Medellín y a Martha Jeanet Sierra de la Biblioteca Luis Ángel de Arango del Banco de la República en Bogotá. En España resalto el trabajo de los funcionarios del Archivo General de Indias, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Archivo del Museo Naval de Madrid, Archivo Naval de Cartagena, Archivo Militar de Segovia, Biblioteca de la Real Academia de Historia, Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, Archivo Municipal de Cartagena y al Sr. Agustín Pacheco del Archivo General Militar de Madrid.

A nivel académico, me interesa expresar mi gratitud durante la estructuración y redacción de la tesis a los colegas y amigos: Jessica Mejía, Katherine Mejía, María Paula Corredor, Nelson Rodríguez, Francisco Cabezos Almenar, Sergio Utrera, Valeri A. Torres, Yohana Rodríguez, Gloria Yepes, Ivonne Suarez, Juan Guillermo Martín y Javier Rivera. Buena parte del trabajo se ha proyectado y forjado con base a sus oportunos consejos y saberes.

Finalizó manifestando el mayor agradecimiento a mis amigos de travesía Kathe y Jesi, Keny J. Calderón, Francisco Blanco, Natalia Ramírez, Johnny Bolívar y familia. Es una alegría para mi contar con ustedes y estaré presto a acompañarlos en cualquier rumbo que quieran tomar, por difícil que este fuese. A todos ¡muchas, muchas gracias!

ABREVIATURAS

ACEGCGE	Archivo cartográfico y de estudios geográficos del centro geográfico del ejército (Madrid - España).
AGI	Archivo General de Indias (Sevilla - España).
AGMAB	Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (Viso del Marques - España).
AGMM	Archivo General Militar de Madrid (Madrid - España).
AGMS	Archivo General Militar de Segovia (Segovia - España).
AGN	Archivo General de la Nación (Bogotá - Colombia).
AGS	Archivo General de Simancas (Valladolid - España).
AHA	Archivo Histórico de Antioquia (Medellín - Colombia).
AHNCL	Archivo Histórico Naval de Cartagena Levante (Cartagena - España).
AMCL	Archivo Municipal de Cartagena de Levante (Cartagena - España).
AMN	Archivo Museo Naval (Madrid - España).
BNC	Biblioteca Nacional de Colombia (Bogotá - Colombia).
BNCH	Biblioteca Nacional Chilena (Santiago - Chile).
BRAH	Biblioteca de la Real Academia de Historia (Madrid - España).
BVD	Biblioteca Virtual de Defensa.
CCGE	Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército (Madrid - España).
ICANH	Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
PARES	Portal de Archivos Españoles.

ÍNDICE

ABREVIATURAS.....	6
1. INTRODUCCIÓN	17
2. JUSTIFICACIÓN	20
3. OBJETIVOS	21
3.1 General	21
3.2 Específicos	21
4. METODOLOGÍA	22
PARTE 1. UN MAR DE CONCEPTOS Y UN OCÉANO DE ESTUDIOS	27
5. RUTA DE NAVEGACIÓN.....	29
5.1 Primera Derrota. El mar, lo marítimo y el maritorio.....	30
5.2 Segunda Derrota. La navegación: saberes y conocimientos náuticos.....	32
5.3 Tercera Derrota. El patrimonio cultural, documental e inmaterial	33
5.4 Las aguas por las que navegaremos	37
6. LOS ESTUDIOS SOBRE LA NAVEGACIÓN ATLÁNTICA EN COLOMBIA	39
6.1 ¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?	40
6.2 Respecto a los textos, sus posturas, limitantes y alcances	65
PARTE 2. LÍMITES DIFUSOS E INTERACCIONES DINÁMICAS	71
7. EL NUEVO REINO DE GRANADA	74
7.1 De real audiencia a virreinato	74
7.1.1 Los mares jurisdiccionales virreinales y los puertos marítimos del mar del Norte.....	78
7.1.2 El Apostadero de Marina de Cartagena de Indias	81
7.1.3 Los centros de aprendizaje, formación y difusión de los saberes y conocimientos náuticos neogranadinos	86
7.1.4 Tipos de embarcaciones	88
8. EL MARITORIO CARIBEÑO ÍSTMICO NEOGRANADINO.....	100
8.1 El Darién en contexto (siglo XVI al XVII).....	103
8.1.1 ¿Qué es el Darién?.....	105
8.1.2 La región y su geografía.....	109
8.1.3 La explotación del territorio y su división político-administrativa	112
8.1.4 La población vernácula	115
8.1.5 Interacciones humanas	118
8.1.6 Consideraciones sobre las narrativas históricas darienitas.....	128

1. MAPA. 1761 - MAPA GENERAL DE LA COSTA QUE INTERMEDIA ENTRE LAS PLAZAS DE CARTAGENA Y PORTOBELO Y LA DE PANAMÁ Y GOLFO DE SAN MIGUEL PARA LA INTELIGENCIA DE SUS SITUACIONES, LOS DE LOS RÍOS, YSLAS, PUERTOS Y LA DE GOLFO DEL DARIÉN E YSTHMO DE ESTE NOMBRE QUE COMUNICA LA AMÉRICA MERIDIONAL CON LA SEPTENTRIONAL ..	378
2. MAPA. 1761 - MAPA GENERAL DEL GOLFO DEL DARIÉN O DE URABÁ SITUADO EN LA PARTE SEPTENTRIONAL DE LA AMÉRICA MERIDIONAL ENTRE LAS PROVINCIAS DE PANAMÁ Y CARTAGENA.....	379
1. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR DE LA BAHÍA DE CALIDONIA QUE MANIFIESTA SU FIGURA, EXTENCIÓN, FONDO Y TERRENO DE SUS YMMEDIACIONES.....	381
2. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR DE LA BAHÍA DE LA CANDELARIA QUE MANIFIESTA LA FIGURA EXTENSIÓN Y FONDO DE ELLA, COMO TAMBIÉN EL TERRENO DE SUS YMMEDIACIONES	383
3. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR QUE COMPREHENDE UNA PARTE DEL RÍO CAYMÁN Y TERRENO DE SUS IMMEDIACIONES PARA LA INTELIGENCIA DE EL QUE SE HA ELEGIDO PARA LA ERECCIÓN DE UN NUEVO FUERTE	385
4. PLANO. 1761 - PLANO Y PERFILES DE LA CASA FUERTE PARA VIGÍA QUE SE PROPONE CONSTRUIR EN EL CERRO DE SAN CARLOS.....	387
3. MANUSCRITO. 1763? - DESCRIPCIÓN DE LA COSTA DEL DARIÉN DESDE LA PUNTA DE SAN BLAS A CAYMÁN.....	389
4. MANUSCRITO. 1785 - TROPAS Y OFICIALES PARA LA EXPEDICIÓN DEL DARIÉN.....	405
5. MANUSCRITO. 1785 - DIARIO DEL BRIGADIER DON ANTONIO ARÉVALO DE LO PRACTICADO EN LOS TRES ESTABLECIMIENTOS DE CAYMÁN, MANDINGA Y LA CONCEPCIÓN.....	416
5. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DEL FUERTE PROVINCIONAL DE SAN RAFAEL DE MANDINGA FORMADO DE ESTACAS PARA LA PROTECCIÓN Y DEFENZA DE LA NUEVA POBLACIÓN DE SAN ELÍAS Y TERRENO CONTIGUO EN QUE ÉSTA PODRÁ FORMARSE A SU TIEMPO	472
6. PLANO. 1785 - PLANO GENERAL DE LA ENSENADA Y SURGIDERO DE MANDINGA, PARA LA INTELIGENCIA DEL TERRENO ELEGIDO EN QUE SE HA HECHO EL FUERTE PROVINCIONAL DE ESTACADA DE SAN RAFAEL QUE DEVE DEFENDER EL NUEVO ESTABLECIMIENTO DE SAN ELÍAS	474
7. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DE UNA PARTE DEL RÍO DE CAYMÁN QUE DESAGUA EN EL GOLFO DEL DARIÉN.....	475
8. PLANO. 1785 - PLANO DE PARTE DEL RÍO CAYMÁN PARA LA INTELIGENCIA DEL DESEMBARCO EN LA ORILLA HIZQUIERDA ENTRANDO	477
6. MANUSCRITO. 1785 - SEGUNDA EXPEDICIÓN PARA ESTABLECER LA POBLACIÓN DE CAROLINA DEL DARIÉN.....	479

9. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DEL TERRENO QUE OCUPA EL CAMPAMENTO DEL EXÉRCITO DE OPERACIONES DE LA CAROLINA DEL DARIÉN.....	568
7. MANUSCRITO. 1786 - ÓRDENES AL GOBERNADOR DEL DARIÉN AVISÁNDOLE EL AUXILIO DE 150 HOMBRES QUE SE LE ENVÍA AL MANDO DEL TENIENTE CORONEL DON LUIS DE LA CARRERA.....	570
8. MANUSCRITO. 1787 - DIARIOS N° 3 Y N° 6 SOBRE LOS ESTABLECIMIENTOS EN EL DARIÉN POR ANTONIO DE ARÉVALO.....	575
9. MANUSCRITO. 1787 - PACIFICACIÓN GENERAL DE LOS INDIOS DEL DARIÉN, CELEBRADA EN 21 JULIO DE 1787	593
SECCIÓN ANEXO 2 DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA (1769 - 1840) TRASCRIPTACIONES DON JUAN ANTONIO FERRO Y FONSECA	601
10. MANUSCRITO. 1769 - TABLAS DE LAS VARIACIONES DE LA AGUJA DESDE LOS PUERTOS DE CADIZ, Y FERROL A LOS DE LA CONCEPCION DE CHILE, Y CALLAO DE LIMA	603
11. MANUSCRITO. 1771 - YNSTRUCCIÓN DE LO QUE HAN DE OBSERVAR LAS DOS EMBARCACIONES DE GUERRA, A SABER EL NAVÍO NOMBRADO SAN LORENZO Y LA FRAGATA DENOMINADA SANTA ROSALÍA, EN EL VIAJE QUE BAN A HACER DESDE ESTE PUERTO DEL CALLAO CON EL FIN DE REJISTRAR ALGUNAS ISLAS, Y COSTAS DE ESTE MAR DEL SUR CONFORME A LAS ÓRDENES DE SU MAJESTAD Y RESOLUCIONES DE ESTE SUPERIOR GOBIERNO DEL PERÚ, TOMADAS POR SÍ, Y CON DICTAMEN DEL REAL ACUERDO	604
12. MANUSCRITO(S). 1773 A 1788 - LIBROS DE TRIPULACIONES Y CONTADURIA. LIBROS MATRICES DE PILOTOS DE LA ARMADA EN CARTAGENA [DE LEVANTE].....	611
13. MANUSCRITO. 1788 - TRATADO DE NAVEGACIÓN	613
14. MANUSCRITO. 1779 - DERROTA PARA YR EN TIEMPO DE YMBIERNIO A TENERIFE, DE ALLÍ A PUERTO RICO, Y DE ESTE Á EL DE SANTO DOMINGO, A EL DE LA HABANA POR LA CANÁL VIEJA, Y DE EL DE LA HABANA A EL DE VERACRUZ.....	689
15. MANUSCRITO. 1779 - NOTICIA DE LA COSTA DE CARACAS DESDE PUNTA DE ARAYA HASTA LA BARRA DE MARACAYVO	691
16. MANUSCRITO. 1779 - DESCRIPCION DE LA COSTA SEPTENTRIONAL DEL RIO DE LA PLATA DESDE EL CAVO DE SANTA MARIA HASTA LA ENTRADA DE SANTA LUCIA 5 LEGUAS AL O.....	692
17. MANUSCRITO. 1785 - DIARIO DE NAVEGACIÓN DEL ALFÉREZ DE FRAGATA DON JUAN ANTONIO FERRO, COMANDANTE DEL BERGANTÍN EL CORO.....	693
18. MANUSCRITO. 178[8?] - ROBERTO HODGSON. COPIA NUMERO 75. DIARIO DE LA LAGUNA DE BOCA DEL TORO, Ó DRAGO	702
19. MANUSCRITO. 1786 - FERRO JUAN ANTONIO, SU NOMBRAMIENTO DE CAPITÁN DE MAR Y GUERRA.....	706

20.	MANUSCRITO. 1787 A 1788 - FERRO JUAN ANTONIO, SU DESIGNACIÓN DEL CÁPITAN DEL PUERTO DE CARTAGENA, EN REEMPLAZO DEL EXTINTO TOMAS SIERRA	707
21.	MANUSCRITO. 1788 - FERRO JUAN ANTONIO SALE DE CARTAGENA CON UNOS NAVÍOS, EN COMISIÓN A LA COSTA DE MOSQUITOS.....	708
22.	MANUSCRITO. 1790 - TENIENTE DE MAR Y GUERRA HACE RELACIÓN DE SUS MÉRITOS Y SERVICIOS PARA SOLICITAR LA TENENCIA DE CITARÁ	709
23.	MANUSCRITO. 1796 - FERRO JUAN ANTONIO, TENIENTE DE LA MARINA, GRADUADO EN LA ACADEMIA DE CARTAGENA, Y QUE PASÓ AL SERVICIO DE LA MARINA DE CARTAGENA DE INDIAS, SU RECLAMO SOBRE EL RECONOCIMIENTO DEL SUELDO DE SU GRADO AL REGRESAR A ESPAÑA	713
24.	MANUSCRITO. 1796 A 1798 - JUAN ANTONIO FERRO, AGREGACIÓN	717
25.	MANUSCRITO. 1797 - FERRO JUAN ANTONIO, CAPITÁN DE MAR; COMUNICACIÓN DEL GOBERNADOR DE CARTAGENA, SOBRE DESTINACIÓN DE DICHO OFICIAL.....	735
26.	MANUSCRITO. 1797 - NORMAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NAVÍO.....	736
27.	MANUSCRITO. 1802 A 1805 - DIARIO DEL VIAJE DEL TENIENTE JUAN ANTONIO FERRO Y EL CURA PEDRO PARDO, EN LA EXPLORACIÓN DE LA VÍA DEL CARARE; ADJUDICACIÓN DE TIERRAS EN LA MISMA REGIÓN Y PLEITOS POR ELLAS	737
28.	MANUSCRITO. 1811 - PREFIXACION EN QUE DEBEN CELEBRAR LA SALIDA DE LA BAHIA DE CADÍZ LOS NAVIOS DE TRANSPORTES DE TROPAS QUE VIAJÁREN Á LOS PUERTOS QUE ADELANTE SE MENCIONAN, Y LOS MAS OPORTUNOS PARA SUS REGRESOS, ATENDIENDO Á LAS ESTACIONES MAS ADAPTABLES Á SALUD EN LOS DIVERSOS CLIMAS QUE DEBEN TRANSITAR PARA EL LOGRO FELIZ DE LAS EXPEDICIONES	744
29.	MANUSCRITO. 1811 - DERROTAS, NOTICIAS, Y AVISOS IMPORTANTES DESDE LA BAHIA DE CADIZ PARA LAS AMERICAS	747
30.	MANUSCRITO. 1812 - PETICIÓN DE JUAN ANTONIO FERRO, TENIENTE DE GRANADEROS DEL REGIMIENTO FIJO DE CARTAGENA, PARA LA RESTITUCIÓN DE DINEROS QUE SE LE DEBEN POR SU REGRESO DE LA COMISIÓN AL CAMINO DEL CARARE	757
31.	MANUSCRITO. 1833 - ALUMNO DE LA ESCUELA NÁUTICA DEL APOSTADERO DE MARINA DE CARTAGENA. DONDE SE LE CONCEDE EL RETIRO DEL SERVICIO.....	763
32.	MANUSCRITO. 1840 - FERRO JUAN, SU NOMBRAMIENTO DE CAPITÁN DE LA TERCERA COMPAÑÍA DEL BATALLÓN DE INFANTERÍA DE LA GUARDIA NACIONAL AUXILIAR DE LA PROVINCIA DE BOGOTÁ, EN VIRTUD DE UN OFICIO DEL GOBERNADOR DE BOGOTÁ DE 26 DEL PRESENTE.....	764

33. MANUSCRITO. 1840 - FERRO JUAN, SU NOMBRAMIENTO DE CAPITÁN DE LA TERCERA COMPAÑÍA DEL BATALLÓN DE INFANTERÍA DE LA GUARDIA AUXILIAR DE BOGOTÁ765

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.	1722 - Plan Geográfico del Virreinato de Santafé de Bogotá, Nuevo Reino de Granada, por Francisco Antonio Moreno y Escandón.....	76
Figura 2.	1805 - Detalle de la infraestructura portuaria del Arsenal de Cartagena de Indias.....	84
Figura 3.	Navíos o barcas de los indios que ellos llaman canoas.....	90
Figura 4.	19?? - Canoas en cercanías de Cartagena de Indias.....	91
Figura 5.	19?? - Barquetona en el río Sinú.....	91
Figura 6.	19?? - Canoas aborígenes marítimas con vela.....	93
Figura 7.	19?? - Posible tipología de canoa flechera.....	95
Figura 8.	1834 - Plano para una flechera de guerra.....	96
Figura 9.	1833 - Plano de una embarcación menor para su construcción – lancha cañonera.....	97
Figura 10.	196? - Goleta <i>Persistence</i> de la isla de San Andrés.....	99
Figura 11.	1787 - Plano de las Islas de Barlovento y Tierra-Firme.....	102
Figura 12.	Colgante precolombino <i>Darién</i>	107
Figura 13.	1785 - Parte del istmo de Panamá y golfo del Darién.....	109
Figura 14.	1807 - Camino terrestre, fluvial y marítimo para ir a Panamá desde la provincia de Antioquia por el Mar del Sur.....	111
Figura 15.	1782 - Mapa de la provincia del Darién o Gran Castilla de Oro. Andrés Ariza.....	115
Figura 16.	Territorio y topónimos de las etnias con lengua cueva entre 1500 a 1510. Parte oriental del istmo y región del Darién - meridiano 80 grados al 77 este ...	117
Figura 17.	1700 - Plano del asentamiento escocés de Nueva Caledonia levantado por el Ing. Militar Juan de Herrera y Soto Mayor.....	122
Figura 18.	1793 - Representación de la región del Darién conforme a un plano publicado en 1775 del geógrafo británico Tomas Jefferis - Autor desconocido.....	127
Figura 19.	1784 - Plan de la estrategia militar a realizar en el Darién presentada por el Cap. Don Antonio de la Torre y Miranda.....	153
Figura 20.	1761 - Croquis de la expedición efectuado por Zapatero.....	161
Figura 21.	1761 – Detalle de los datos geográficos y batimétricos tomados durante la expedición en la bahía de la Candelaria.....	175
Figura 22.	1862 - Detalle de una canoa del río Sinú expuesta en el Museo Naval de Madrid.....	178
Figura 23.	1785 - Plano de la ensenada y fuerte de Mandinga.....	188
Figura 24.	1785 - Plano de la ensenada y fuerte de La Concepción.....	188
Figura 25.	1785 - Plano de la bahía y fuerte de La Carolina.....	189
Figura 26.	1785 - Plano particular del puerto y fortificación en el campo del Darién.....	200
Figura 27.	1788 - Plano de parte de la costa del mar del norte del Darién para la inteligencia de la navegación de los buques que la custodian.....	207
Figura 28.	1788 - Mapa del golfo e istmo del Darién para la inteligencia de las nuevas fundaciones.....	208
Figura 29.	1785 – Mapa del Nuevo Reino de Granada en el que se ubica la provincia de Citará.....	234
Figura 30.	1796 – Carta del río Magdalena desde su desembocadura hasta el puerto fluvial de Honda.....	237
Figura 31.	1796 – Mapa del camino terrestre del puerto de Honda a Bogotá.....	238

Figura 32.	18?? – Detalle de la localización del río Carare y su área de influencia....	241
Figura 33.	18?? – Mapa de la región del Carare.....	242
Figura 34.	Detalle de texto escrito por Juan Antonio Ferro en un folio de uno de sus libros.....	245
Figura 35.	1809 – Plano del camino de Carare efectuado por Juan Antonio Ferro para el virrey Amar y Borbón	246
Figura 36.	Detalle de folios del manuscrito <i>Normas para la construcción de un Navío</i> con firmas de J. A. Ferro y A. R. Jare	253
Figura 37.	Detalles de folios con perfiles costeros escritos por Juan Antonio Ferro ..	256
Figura 38.	Detalles de manuscritos en los que se ha modificado la firma de Juan Antonio Ferro manipulados	257
Figura 39.	Primer folio del tomo 1 de los manuscritos del AHA vinculados a Juan Antonio Ferro	258

LISTA DE TABLAS

Tabla 1.	1761 - Temas establecidos por Zapatero para analizar la expedición	160
Tabla 2.	1761 - Registros documentales y cartográficos oficiales de la expedición en el Darién.....	168
Tabla 3.	1785 – Fuerza naval y militar destinada en la segunda expedición del Darién en la bahía de Carolina (Nueva Calidonia)	194
Tabla 4.	1769 a 1811 - Documentación náutica redactada y vinculada con Juan Antonio Ferro y Fonseca.....	255

“estoy convencido de que el mundo se divide entre los que saben contar historias y los que no, así como, en un sentido más amplio, se divide [...] entre los que obran bien y los que obran mal [...] Esas personas que tienen aptitudes innatas suelen contar [historias] hasta sin proponérselo, tal vez porque no saben expresarse de otra manera. Yo mismo [...] soy incapaz de pensar en términos abstractos. De pronto me preguntan en una entrevista cómo veo el problema de la capa de ozono o qué factores, a mi juicio, determinarán el curso de la política latinoamericana en los próximos años, y lo único que se me ocurre es contarles un cuento”.

Gabriel García Márquez.

1. INTRODUCCIÓN

Los hechos pasados son la materia prima del conocimiento histórico y los registros escritos, como los manuscritos o mapas, fuentes importantes para su reconstrucción y análisis. De hecho, en la actualidad, los documentos de tiempos históricos conforman el patrimonio documental de una nación y también, muchos de sus contenidos hacen parte esencial del patrimonio cultural del género humano. En esa lógica, no parece inapropiado asegurar entonces, que, en las investigaciones de las ciencias humanas que indagan la relación del hombre con los entornos marítimos de tiempos pretéritos, el valor que proporcionan los documentos históricos resulta invaluable.

Precisamente el estudio que aquí se presenta quiere materializar las afirmaciones enunciadas en el párrafo anterior. Para ello, se redactó una monografía en la que la documentación histórica y las referencias de hechos pasados vinculados con la náutica y la navegación atlántica del siglo XVIII entre América y Europa, fueron determinantes en el proceso investigativo.¹ En efecto, la localización y análisis de un variado conjunto de documentación histórica y cartográfica, permitió no sólo aportar en el conocimiento sobre el proceso de poblamiento, comunicación y difusión del conocimiento especializado del otrora virreinato del Nuevo Reino de Granada (parte del actual territorio de la república de Colombia), sino también, facilitar el acceso al patrimonio documental de los países de España y Colombia, resignificando los contenidos de los textos históricos con el propósito de generar nuevas formas de relacionamiento con la historia y los entornos marítimos.

¹ Apartes de este escrito fueron publicados como un artículo titulado “¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?”, *Revista Cambios y Permanencias* 9, n°. 2 (2018): 285-326.

Antes de iniciar a describir las partes de las que se compone este documento, se ha considerado pertinente, reseñar dos premisas empeladas para la redacción del escrito. Una, es que la delimitación temporal establecida no pretende generar una ruptura abrupta del tiempo histórico, en la que no se pueda hacer alusión a épocas o sucesos preliminares o posteriores de los siglos XVI, XVII y XVIII. Así, cuando se remite a un pretérito remoto o un pasado reciente se hace sólo con el propósito de reforzar la línea argumentativa y narrativa histórica desarrollada. Es preciso anotar, además, que buena parte de la selección de bibliografía empleada para contextualizar el territorio y los sucesos históricos objeto de estudio, corresponde a trabajos que focalizan sus análisis en el siglo XVIII. Tiempo establecido como marco temporal de la investigación.

La segunda premisa está relacionada con el criterio de inclusión y profundización analítica en determinadas áreas del conocimiento, así como la puesta en valor de algunas narrativas históricas y autores, en detrimento de otros. Aunque se intentó ser lo más inclusivo y descriptivo posible, el marco espacial y temporal seleccionado es lo suficientemente amplio y complejo, como para pretender agotarlo en un texto como el aquí elaborado. De tal modo que se ha intentado presentar y relacionar la mayor cantidad de datos posibles para que el lector tenga un panorama amplio y lo suficientemente ilustrativo del territorio, el tiempo, temas y personajes trabajados. Se es consciente que en el escrito para algunos tópicos no se ha profundizado, pero, en compensación, se han incluido las referencias bibliográficas pertinentes para que el lector pueda indagar en sus áreas de interés posteriormente.

En lo que respecta a la estructura del texto y presentación de la investigación se han creado cinco partes interrelacionadas. Inicialmente, se incluye la justificación, objetivos y metodología de la monografía. Apartados que guardan concordancia con el proyecto doctoral aprobado por la Universidad de Granada. Seguidamente, se encuentra la primera parte denominada *un mar de conceptos y un océano de estudios*, compuesta por dos capítulos en los que se presenta el marco conceptual y el estado del arte. En el apartado teórico se desarrollan y articulan los conceptos trabajados a lo largo del escrito como son el: mar, lo marítimo, el maritorio, la navegación, la náutica, los saberes y el conocimiento, así como las diferentes concepciones y manifestaciones del patrimonio cultural como son: el documental, el marítimo y el inmaterial. Para el estado del arte, se ha decido efectuar una revisión bibliográfica de un importante grupo de textos iberoamericanos, en los cuales se tratan los temas de la navegación atlántica en el Nuevo

Reino de Granada para vislumbrar ¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación Atlántica en Colombia? El ejercicio de revisión bibliográfica culmina con una reflexión respecto a la forma como las narrativas académicas han ponderado o invisibilizado ciertos temas, grupos humanos y territorios en la construcción del pasado histórico relacionado con el mar del actual territorio colombiano.

En la segunda parte, rotulada como *límites difusos e interacciones dinámicas*, se contextualiza el marco espacial, temporal y cultural de la investigación. También está compuesta por dos capítulos; uno para el Nuevo Reino de Granada y el otro para la región ístmica del Darién. Para ambientar el territorio del virreinato hispánico conocido como la Nueva Granada, se han empleado datos históricos directamente relacionados con su espacio marítimo Atlántico. De esta forma, para este territorio, se ha construido una historia resumida que permite entender algunos aspectos relacionados con su jurisdicción, entidades de gobierno, personajes ilustres, centros de aprendizaje y los tipos de embarcaciones que surcaban sus mares durante el periodo que hizo parte de las posesiones de ultramar de la monarquía española. Para el caso del Darién, epicentro de la investigación y parte integral del virreinato neogranadino, se ha optado por elaborar una historia más detallada, en la que es posible vislumbrar a esta región como una frontera hostil, en la que el deseo de control de sus espacios marítimos y zona continental fue determinante en los procesos de interacción entre los grupos humanos de Europa, África y América. También, para la región del Darién, se ha profundizado en la reseña de la mayor cantidad de datos vinculados a temas náuticos o navales, sin perder de vista otros puntos neurálgicos de los sucesos históricos referenciados y objeto de estudio.

Del “arte” de navegar a la “militarización científica” de la navegación es el nombre dado a la tercera parte del documento. Esta sección al igual que las tres partes precedentes se compone de dos capítulos, que fueron redactados a manera de *estudios de caso* y en los que se hace un análisis náutico² de las expediciones militares y marítimas de 1761, 1785-1788 en el Darién y sobre la vida y obra del piloto y militar español Don Juan Antonio Ferro y Fonseca. Estos temas se seleccionaron en función no solo de guardar completa relación con el objeto de estudio de la investigación sino también, por el volumen y características náuticas de los contenidos la documentación histórica

² Se define como análisis náutico la interpretación de los contenidos de la documentación histórica, tanto datos explícitos como implícitos, vinculados con los aspectos técnicos y sociales de la navegación efectuada por europeos y aborígenes durante el siglo XVIII.

referenciada, los vínculos del personaje histórico con las expediciones darienitas y el virreinato del Nuevo Reino de Granada y, además, por ser áreas del conocimiento poco trabajadas académicamente.

La cuarta parte, correspondiente a la sección de conclusiones del escrito monográfico, se ha denominado *la navegación en tierras americanas, una actividad mestiza*. Aquí, como es apenas lógico, se consignan y se reflexiona sobre los resultados obtenidos con el desarrollo de la investigación en sus diferentes apartados. Finalmente, se encuentra la quinta parte, nombrada *documentos de ayer y hoy*, que ha sido subdividida en dos grandes bloques de información. El primero, corresponde al apartado bibliográfico en donde los textos han sido organizados en fuentes primarias, primarias impresas y secundarias. El segundo bloque es la sección de anexos en la que se incluye material cartográfico y la transcripción de la documentación histórica trabajada para la redacción de la tercera parte del trabajo. Para facilitar la consulta y localización de los manuscritos transcritos, el apartado de anexo se ha subdividido en dos secciones. Una de las campañas militares y marítimas en el Darién y la otra, de Don Juan Antonio Ferro y Fonseca. En cada sección los manuscritos han sido ordenados cronológicamente. De otra parte, los textos incluidos en los anexos relacionados con los diarios de campaña de las expediciones militares y marítimas de 1785 y 1787, la firma del tratado de paz entre españoles y cuna en 1787 y toda la documentación de Juan Antonio Ferro son inéditos. Igualmente, es la primera oportunidad que un escrito académico se recopila toda la documentación de las expediciones del Darién de 1761 y la de 1785. Teniendo en cuenta estos aspectos, así como los objetivos de la investigación doctoral, los anexos son considerados como un resultado más del escrito que el lector tiene en sus manos.

2. JUSTIFICACIÓN

Aunque el mar ha jugado un papel fundamental en la construcción, desarrollo, transporte y expansión de las sociedades, en Colombia ha sido una constante histórica el desconocimiento de su importancia. Lo anterior puede deberse al hecho de que la construcción del saber histórico en esta materia aún sea incipiente. Tal situación ha generado una invisibilización categórica de las comunidades y de los saberes que se han desarrollado en el mundo marítimo colombiano, así como de sus procesos

históricos, sus manifestaciones socio culturales y posiblemente hasta de sus recursos y potenciales naturales y humanos.

La puesta en marcha de esta investigación se justifica por estimular el reconocimiento y valoración de los documentos históricos como fuente de información única para el estudio de la historia de la navegación marítima en el Nuevo Reino de Granada. También, porque se han efectuado muy pocos trabajos de estas características en Colombia.

En este sentido, se considera que la localización y puesta en valor de las fuentes históricas, su reconocimiento académico y su divulgación pública por medio de su transcripción, contribuirán de una manera efectiva en la consolidación del patrimonio marítimo del pueblo colombiano, haciendo de los documentos históricos materiales dinámicos, que puedan salir a la luz pública para ser leídos, interpretados, apropiados y posiblemente transformados en obras, trabajos y proyectos, es decir, en nuevos saberes y conocimientos.

3. OBJETIVOS

3.1 General

Recuperar y poner en valor, saberes y conocimientos náuticos propios del virreinato hispánico del Nuevo Reino de Granada y su mar Caribe, contenidos en documentación histórica, salvaguardada en archivos históricos y fondos documentales colombianos y españoles, para consolidar el campo del patrimonio marítimo en Colombia, en sus manifestaciones materiales e inmateriales, y construir nuevas relaciones de identidad con el mar.

3.2 Específicos

- a) Realizar una investigación histórica que genere aportes para un mejor conocimiento de los principales aspectos de la navegación marítima atlántica del siglo XVIII, en el Nuevo Reino de Granada.
- b) Identificar, caracterizar y analizar el tipo de relaciones que se establecieron entre los saberes y conocimientos náuticos, nativos y foráneos, en parte del espacio marítimo caribeño del Nuevo Reino de Granada.

- c) Transcribir y digitalizar alguna de la documentación histórica más relevante que se encuentre durante el desarrollo del estudio para su divulgación y fácil acceso.

4. METODOLOGÍA

Múltiples factores afectan el proceso de “re-construcción” del pasado. Entre estos se encuentran el tipo de fuentes consultadas, los métodos empleados para efectuar esta labor, el estado en que se encuentren, la objetividad, la subjetividad, su interpretación, fines y usos de quienes los interpretan. Así las cosas, es justo precisar que lejos se está de obtener veracidad absoluta respecto a la interpretación acerca de los textos a los que se tiene acceso.

Desde la perspectiva de los profesionales que “hacen historia”, analizar el pasado de un territorio y sus habitantes, basándose en los contenidos de los documentos escritos, resulta una empresa ardua y delicada. Se trata de traer al presente eventos del pasado, a través de la lectura de documentos en los que, a veces, se omitían y otras tantas se incluían hechos tanto ciertos como inciertos. No obstante, los lineamientos teóricos y metodológicos permiten al investigador aproximarse al documento desde una perspectiva académica, de manera que no se den muchas oportunidades para cometer errores.

Establecer, entonces, una metodología adecuada sin perder de vista los problemas planteados se convierte, no sólo en una premisa académica sino, también, en una apuesta creativa sobre una temática poco trabajada en Colombia; un país con una fuerte relación de sus grupos humanos con los espacios marítimos a través del tiempo, que, en tiempos presentes le ha dado la espalda a sus mares en diversas esferas.

Así las cosas, se desea que la metodología de esta investigación además de estructurarse para dar respuesta a los objetivos investigativos pueda ser también un plan de acción de corto, mediano y largo plazo para re-construir y contribuir en el conocimiento en torno a temas náuticos y navales de la Nueva Granada.

Una vez identificado el objeto de estudio y definidos los intereses de investigación, metodológicamente se contemplaron tres etapas de trabajo. La primera respondió a la localización y revisión de fuentes documentales; la segunda correspondió al análisis y correlación de los datos obtenidos en las fuentes documentales y finalmente, la redacción de un texto monográfico.

Para la revisión de fuentes documentales se planteó localizar, catalogar, sistematizar y transcribir información histórica relacionada con el objeto de investigación. Para ello, se consultaron dos tipos de fuentes documentales. Una, denominada *fuentes primarias*, que corresponde a los manuscritos, crónicas, mapas, planos, grabados, dibujos y pinturas generados tanto en América como en Europa con la llegada de los primeros conquistadores europeos al Nuevo Mundo hasta mediados del siglo XIX. Además, se consideraron como *fuentes primarias impresas*, la documentación histórica, como manuscritos y mapas, publicados en ediciones impresas recientes. También se incluyó dentro de esta categoría, los diccionarios técnicos antiguos empleados.

La búsqueda de fuentes primarias se ejecutó en archivos históricos de Colombia y España. En el territorio colombiano se consultaron en la ciudad de Bogotá al Archivo General de la Nación (AGN) y la Biblioteca Nacional de Colombia (BNC) en Medellín, el Archivo Histórico de Antioquia (AHA). De otra parte en España, se efectuaron pesquisas en el Archivo General de Indias (AGI) (Sevilla), el Archivo General de Simancas (AGS) (Valladolid), Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB) (Viso del Marqués), Archivo del Museo Naval (AMN) (Madrid), Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH) (Madrid), Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército (CCGE) (Madrid), Archivo Naval de Cartagena de Levante (ANCL) (Cartagena), Archivo Municipal de Cartagena de Levante (AMCL), Archivo General Militar de Segovia (AGMS). Además, recurrentemente se consultó de forma remota (vía Internet) la documentación histórica cargada en el Portal de Archivos Españoles (PARES), la Biblioteca Virtual de Defensa (BVD) y la Biblioteca Nacional Chilena (BNCH).

El otro tipo de fuente documental consultada fue rotulada como *fuentes secundarias* y corresponde a textos, investigaciones y literatura especializada, que basa sus interpretaciones y resultados en fuentes primarias. Un destacado grupo de trabajos históricos, antropológicos, culturales, económicos, marítimos, náuticos, navales y arqueológicos conformaron esta fuente para la investigación. Sobre estas fuentes se efectuó una lectura crítica y análisis profundos para dar contexto a los datos obtenidos por medio de la consulta de las fuentes primarias.

De especial relevancia para la consecución de literatura especializada fueron los fondos documentales del Centro de Arqueología Subacuática (CAS) del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH) (Cádiz), Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) (Bogotá), Biblioteca Luis Ángel Arango (BLAA) (Bogotá) y las

bibliotecas personales de los investigadores Gerardo Vivas Pineda (Caracas) y Juan Carlos Mejías Taverro (Toledo).

Ahora bien, durante el proceso de redacción del texto monográfico para complementar la línea argumentativa expuesta y, facilitar la comprensión de los términos náuticos, geográficos o históricos empleados se consideró conveniente incluir en notas al pie la definición de la mayoría de las voces técnicas usadas, conforme las desarrollan otros autores o en su defecto, como se presentan en diccionarios técnicos antiguos.

En lo referente al proceso de transcripción paleográfica se efectuó tomando en consideración las normas internacionales y en las siguientes tres etapas:

- 1) Transcripción línea a línea de los manuscritos seleccionados en un programa procesador de texto, manteniendo la organización y anotaciones originales de los documentos.
- 2) Revisión de los textos transcritos.
- 3) Diagramación de los textos para su inclusión en los anexos, posterior impresión y así facilitar el ejercicio de lectura y consulta. A continuación, se relacionan las principales características del proceso de transcripción efectuado.

Además, durante el proceso de transcripción se tomaron en consideración los siguientes aspectos:

I. Ortografía

1. Las letras conservan su valor fonético o literal.
2. Letras c, s y SS. se transcribieron según aparecen en la documentación. Sin embargo, en los textos transcritos para facilitar la lectura y comprensión se eliminó de la cedilla que, aunque debía ser sustituida únicamente por z, pasó a ser c, z o s según el caso que correspondiera a la palabra actual. De otra parte, en los documentos que contenían nombres extranjeros provenientes del francés, se conservó la cedilla.
3. La letra y se conservó en las palabras con el valor fonético de i como, por ejemplo, en Caymán.
4. Se respetó el uso indistinto de las letras b y v en el documento.
5. La h superflua se mantuvo, pero no se suplió cuando no se encontró.
6. La r mayúscula (R) con valor fonético de doble r (rr) se transcribió con esta última grafía, excepto al comienzo de una palabra.

7. Las letras dobles se mantuvieron en los casos de SS y nn.
8. Se conservaron las grafías f, g, j, h, ph, th, x. Ejemplo: fecho, muger, bojío, hebrero, Phelipe, theniente, dixo.
9. Las contracciones del, della, dello; desta; ques, questa, etc., se conservaron según su grafía original.
10. Se restituyó la virgulilla cuando fue necesario.
11. El signo copulativo & se transcribió como y, por ser la forma más usada en el documento.

II. Puntuación

1. Se modernizó la puntuación. De esta manera, los dos puntos fueron sustituidos por comas cuando así lo precisaba el texto. También se suspendieron comas innecesarias y se agregaron las indispensables para el entendimiento de los documentos.

III. Mayúsculas y minúsculas

1. El uso de palabras mayúsculas y minúsculas se actualizó. Se desarrollaron los símbolos de las direcciones Norte, Sur, Oeste, Este conservando la mayúscula inicial. Además, se conservaron los nombres en mayúscula de algunos lugares teniendo en cuenta si su complemento hacía parte del nombre propio del lugar o era sólo su determinante. Por ejemplo, Río de los Cocos, a diferencia de río Caymán. También se mantuvo la mayúscula en la abreviatura Dn que, según las normas de ortografía actual, debe escribirse en minúscula, porque el título de Don en la época era honorífico y de ninguna manera despreciable.

IV. Separación de palabras y frases

1. No se mantuvieron las uniones contrarias a la morfología de las palabras ni la separación indebida de las letras de una palabra.

V. Acentuación

1. Se restituyeron los acentos siguiendo las normas de ortografía actual.

VI. Abreviaturas

1. Las abreviaturas se desarrollaron completando las letras omitidas según la forma más usada en el documento. Su restablecimiento se hizo en cursivas y no en corchetes para facilitar la lectura de este.
2. Cuando la interpretación de una palabra fue dudosa, se puso un signo de interrogación entre corchetes después de dicha palabra.

VII. Signos tipográficos

1. Las tachaduras del texto original se escribieron entre corchetes reconstruyendo las palabras tachadas, de igual forma se incluyeron los anexos del autor al texto original.
2. Cuando el texto no pudo interpretarse debido a una tachadura, quemadura o roto, se hizo la advertencia con las palabras roto, quemado, ilegible, etc., entre corchetes.
3. Los elementos marginales del texto se transcribieron en su posición original intentando respetar los esquemas y anotaciones del documento. Los cuadros se reconstruyeron buscando que su organización quedara lo más parecido posible al original.
4. Las firmas autógrafas se anotaron con la palabra firmado entre corchetes; las firmas autógrafas rubricadas, con la palabra rubricado entre corchetes; y las rúbricas solas con la palabra rúbrica entre corchetes.
5. Las palabras claramente escritas, pero en forma incorrecta o incomprensible, se siguieron de la palabra sic entre corchetes.
6. Los espacios dejados en blanco se consignaron con las palabras en blanco entre corchetes.
7. Se consignó la foliación del documento original cuando la tenía y cuando no, se le atribuyó una empezando por el número 1.

VIII. Diccionarios

Con el propósito de facilitar la comprensión del texto se añadieron, como notas de transcripción, las definiciones lexicográficas de las palabras en desuso, que podían confundir su significado con el actual, palabras técnicas o que merecieran algún tipo de mención especial. Para ello se usaron las definiciones de diccionarios teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Se utilizó el diccionario más cercano a la época en que se desarrolló el texto.
2. Cuando no había una definición cercana, se incluyó la de un diccionario posterior que lo incluyera.
3. Para términos técnicos se utilizaron diccionarios o documentos especializados.

PARTE 1.
UN MAR DE CONCEPTOS Y UN OCÉANO DE
ESTUDIOS

“Lámase *mar* a una vasta colección de agua salada que ocupa una gran parte del globo que habitamos.

El todo de los mares ó la vasta extension de las aguas, que sin interrupcion circunda los grandes continentes, se denomina propiamente *occeano*.

El oceano tiene una significación precisa, y se dice del mar en general por oposición á los mares encerrados en las tierras. El oceano no rodea ménos el Nuevo Mundo que el Antiguo; pero á los mares comprendidos en ciertos espacios de tierra, el nombre de oceano no conviene”

Tratado de Navegación, 1787.³

5. RUTA DE NAVEGACIÓN

Este trabajo plantea recuperar *saberes* y *conocimientos* náuticos de un territorio y una época determinada, contenidos en documentación histórica salvaguardada en archivos, para consolidar el campo del patrimonio marítimo y construir nuevas relaciones de identidad con el mar.

Para cumplir con tal proyecto y haciendo uso de analogías referente al tema de estudio, en primera instancia, se requiere marcar una ruta de navegación con el propósito de orientarse y no perder el rumbo en el mar de conceptos que confluyen en esta investigación.

Durante la travesía, habrá que transitar en tres importantes derrotas⁴: **el mar, la navegación y el patrimonio cultural** y aprovisionarse de términos que complementan y enriquecen estas áreas del conocimiento como son lo marítimo, el maritorio, los saberes y conocimientos náuticos y el patrimonio cultural marítimo, documental e inmaterial.

Finalmente, es necesario proyectar la manera cómo se ha pensado que se interrelacionan los puertos de salida y destino, haciendo claridad, en los rumbos y las

³ Josef de Mendoza y Ríos, *Tratado de Navegación*, Tomo 1 (Madrid: Imprenta Real, 1787), 37.

⁴ Entendiendo derrota como: “El camino que debe hacerse, y el que en efecto se hace, ya sea por uno ya por distintos rumbos, para trasladarse de unos puertos a otros [...] **Dar la Derrota**: Decidir y determinar la dirección o direcciones que han de seguirse en algún viaje o comisión [...]”, *Diccionario Marítimo Español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas* (Madrid: Imprenta Real, 1831), 209.

formas cómo se sortearán las dificultades que se presentan para llevar a buen término la investigación.

5.1 Primera Derrota. El mar, lo marítimo y el maritorio

La palabra mar, viene del latín *mare* que significa masa de agua, sin que se haga distinción entre agua dulce o salada. Actualmente, de manera técnica, el mar es considerado un cuerpo de agua salada que es más pequeño que el océano, y usualmente está localizado donde la tierra y el océano se encuentran, es decir, que está parcialmente rodeado por tierra.⁵

Sin embargo, el mar es mucho más que grandes volúmenes de agua salada, tiene además sus propias características geológicas, climatológicas y dinámicas en las que intervienen los ecosistemas marinos. Sumado a estos aspectos, en el mar también se involucra todo un campo de acción humana, en el que se encuentran diversidad de actividades como la alimentación, los ritos, la obtención de recursos, los viajes, el transporte, el comercio y el ocio, por nombrar algunas.

Tal universo de factores, particularidades y relaciones es necesario de ser considerado para poder vislumbrar al mar como:

un conjunto indisociable en el que participan, por un lado, cierta combinación de objetos geográficos, objetos naturales y objetos sociales, y por el otro, la vida que le colma y anima, es decir, la sociedad en movimiento. El contenido (la sociedad) no es independiente de la forma (los objetos geográficos), y cada forma encierra una fracción de contenido. El espacio por consiguiente, es un conjunto de formas, cada una de las cuales contiene fracciones de la sociedad en movimiento.⁶

Así, el mar es un contexto complejo en el cual las condiciones materiales y las construcciones simbólicas son dos caras de la misma moneda. De tal modo que, para poder estudiar alguna especificidad en el mar, como puede ser el rastrear saberes y conocimientos náuticos de un pueblo, se requiere ajustar el catalejo⁷ con el ánimo de observar los espacios marinos, más precisamente, desde un enfoque de territorio, o mejor, de *maritorio*.

⁵ Información obtenida del sitio web de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos de América (NOAA).

⁶ Milton Santos, *De la totalidad al lugar* (Barcelona: Editorial Oikos-Tau, 1995), 127.

⁷ “Catalejo: Instrumento óptico para aclarar los objetos distantes, muy conocido y de uso muy importante a bordo”, *Diccionario Marítimo*, 152.

Si el territorio⁸ comprende las formas simbólicas y las jurídico-políticas en que la sociedad se apropia de un espacio terrestre, el concepto de maritorio apuntaría a las mismas dimensiones, pero en relación con el mar. Para Chapanoff, el *maritorio* es

aquel espacio marítimo que a lo largo del tiempo ha sido habitado, confiriéndole la condición cultural donde algo tiene lugar o puede tenerlo. El maritorio así entendido es un escenario cualificado de conducta y acción, conocido, usado e imaginado. Al asociarse con usos y usuarios (habitantes), se constituye en un referente de identidad.⁹

Así, el *maritorio* opera en conjunción con el tiempo, se constituye en las dinámicas y trayectorias usuales, permitidas, imaginadas e inclusive ilegales que se terminan asentando, frente a determinados usos y expectativas en torno al mar.

Si bien este concepto es de uso reciente, especialmente en estudios relacionados con temas de patrimonio inmaterial¹⁰, es útil para investigaciones que requieren enfocarse en las apropiaciones socioculturales del mar, tanto en las relaciones, respecto al espacio acuático y sus entornos, como en las acciones y los medios materiales usados para tal fin.

Lo anterior sugiere que determinado *maritorio* funciona como un sistema territorial y patrimonial que permite observar la confluencia de las “diversas relaciones entre factores pragmáticos (económicos, tecnológicos, productivos) y cognoscitivos (distintas racionalidades que han entrado en juego)”¹¹ en un momento histórico específico.

En consecuencia, para un acercamiento investigativo de lo marítimo es importante contemplar.

- Las actividades humanas directamente inducidas “desde” y “en relación con” el medio marítimo (producciones marinas, transporte marítimo, ocio costero, etcétera) que dan lugar a una maritimización de las economías y modos de vida costeros.

⁸ “El territorio envuelve siempre, al mismo tiempo [...], una dimensión simbólica, cultural, a través de una identidad territorial atribuida por los grupos sociales, como forma de ‘control simbólico’ sobre el espacio donde viven (siendo también por tanto una forma de apropiación), y una dimensión más concreta, de carácter político disciplinar: una apropiación y ordenación del espacio como forma de dominio y disciplinamiento de los individuos”, en Rogério Haesbaert, *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade* (Río de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004), 93-94.

⁹ Miguel Chapanoff, “El mundo invisible: identidad y maritorio”, en *Revisitando Chile: identidades, mitos e historias. Cuadernos Bicentenario*, comp. por Sonia Montecinos (Santiago: Presidencia de la República, 2003), 243.

¹⁰ Nara Fuentes Crispín, “Imaginario geográfico de la independencia. Periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco”, *Memoria y sociedad* 15, n.º. 31 (2011): 50-64; Francisco Ther, “Configuraciones del Tiempo en el Mar Interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los Territorios Marítimos”, *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n.º. 23 (2011): 67-80.

¹¹ Francisco Ther, “Configuraciones del Tiempo”, 68.

- La incidencia sobre el marco sociocultural, derivada de todo tipo de acción llevada a cabo sobre el medio litoral y marítimo, por parte de los diversos colectivos donde destacan las de orden productivo, las relacionadas con el ocio y aquéllas de tipo legislativo.¹²

5.2 Segunda Derrota. La navegación: saberes y conocimientos náuticos

La navegación es un proceso náutico en el que se tiene como objetivo conectar los puertos de salida y llegada de una travesía, durante la cual, se deben salvar variados problemas como la apropiada fijación de rumbos, el posicionamiento del buque en el agua y la superación de los obstáculos naturales y humanos que amenazan el desplazamiento de nave.¹³ La náutica, se define como “la ciencia o el arte de navegar [...] compuesto del pilotage y la maniobra, y también por el pilotage solo”.¹⁴

En efecto, la náutica es considerada ciencia porque se sustenta en *conocimientos y saberes* físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, y astronómicos, entre otros; y como arte por el ingenio que debe tener un navegante para afrontar los peligros inherentes a la navegación. De tal manera que el empleo de este término integra todos los aspectos técnicos y sociales asociados con la navegación, tanto en mar, ríos o espacios lacustres.

Dentro del conjunto documental salvaguardado en archivos históricos acerca de lo marítimo, se encuentran aspectos relacionados con la náutica, factor que constituye una de las principales fuentes de conocimiento para aquellos que desarrollan investigaciones sobre los entornos y sociedades marítimas. Es sabido que si bien dentro de la documentación histórica buena parte de sus contenidos refieren a una “información institucionalizada” -recolectada con fines de organización y seguimiento administrativo, judicial, militar y comercial- también en éstos, se consigna información vinculada a la necesidad de contar las vivencias y las impresiones personales, en otras palabras, “la vida dentro del marco institucional”.

Es factible que, a la hora de emprender una revisión documental para estudiar la náutica, se pueda llegar a reconocer tanto la información institucionalizada como los

¹² Juan Rubio-Ardanaz, *Antropología y Maritimidad. Entramados y Constructos Patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao* (Bilbao: Museo Marítimo Ría de Bilbao, 2014), 28.

¹³ Definición construida con la asesoría del historiador marítimo y naval Gerardo Vivas Pineda, quien brindó una importante asesoría durante el desarrollo de esta investigación.

¹⁴ *Diccionario Marítimo*, 378.

relatos vivenciales. De hecho, creemos que es posible llegar a discernir en los documentos históricos, entre lo que puede ser catalogado como un *conocimiento* o un *saber* de la actividad de la navegación.

Para tal fin y teniendo como referente algunos estudios de las *Ciencias Humanas*¹⁵, se pueden concebir *los conocimientos* como la información “que tiene fundamento a través de la argumentación filosófica sustentada en evidencia lógica, esto es, razonada”.¹⁶ De otra parte, *los saberes* se entienden como construcciones colectivas encaminadas a producir maneras de estar mejor en el mundo; en estos convergen “el sentido común, la sabiduría popular, y los saberes teóricos y prácticos de la realidad social situada culturalmente, o sea, el acontecer diario de los pueblos, los barrios, las ciudades y los países”.¹⁷

En este sentido, los saberes y los conocimientos son dos procesos de recopilación de información que hacen parte de una misma acción humana: hacer inteligible el mundo, tanto conocido como desconocido. Somos conscientes que la labor de distinguir entre una materia u otra no será fácil. Sin embargo, se apuesta a poder recuperar y extraer de los documentos históricos, los aspectos vitales de la relación de las comunidades con lo marítimo, haciendo un análisis de los modos en que se comunica o de la selección de lo expuesto.

5.3 Tercera Derrota. El patrimonio cultural, documental e inmaterial

Si bien el concepto de patrimonio cultural ha sufrido transformaciones según el momento histórico, el espacio geográfico¹⁸ y los intereses de las sociedades o entidades encargadas de definir este tema, es preciso tener en cuenta que, en su base, lo patrimonial se concibe como un legado o herencia.

Es, a partir de este punto en común, que se han construido sus diversas y múltiples acepciones, las cuales se han venido decantando en una concepción de patrimonio en el

¹⁵ Luis Villoro, *Creer, Saber y Conocer* (Madrid: Siglo XXI, 1982); Carlos Sabino, *El proceso de la Investigación*, (Caracas: Editorial Panamo, 2002); Horacio Manrique Tisnés, “Saber y conocimiento: una aproximación plural”, *Acta Colombiana de Psicología* 11, n.º. 2 (2008): 89-100; María de las Mercedes Agüero Servin, “Conceptualización de los saberes y el conocimiento”, *Decisio*, n.º. 31 (2011): 16-20.

¹⁶ *Ibíd.*, 17.

¹⁷ María de las Mercedes Agüero Servin, “Conceptualización de los saberes”, 17.

¹⁸ *La Carta de Atenas* (1931), *de Venecia* (1964) y *de Cracovia* (2000); la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural* (1972), el *Documento de Nara sobre autenticidad* (1994) y la *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* (2003). Ver en Instituto Nacional de Cultura de Perú, *Documentos Fundamentales para el Patrimonio Cultural. Textos internacionales para su conservación, protección, difusión y repatriación* (Lima: Instituto Nacional de Cultura de Perú, 2007).

siglo XXI que ya no solamente abarca lo material y lo monumental, sino que se preocupa cada vez más por valorar las relaciones pasadas y presentes entre lo inmaterial, lo material y lo natural en territorios específicos e, incluso, a nivel mundial, para que estas manifestaciones puedan sobrevivir para las generaciones venideras. Esto significa que el concepto de patrimonio cultural, en la actualidad, le apuesta a la integralidad, a la diversidad y a la pluralidad tanto en su concepción, como en su uso y aplicación.

Para los intereses de este estudio, el concepto de patrimonio cultural debe asociarse con términos provenientes del acervo documental, marítimo e inmaterial de la humanidad, para resignificarse y cargarse de valor.

En 1982, durante la Conferencia Mundial de la UNESCO sobre el Patrimonio Cultural celebrada en México, se enfatizó el valor histórico del patrimonio cultural planteándolo de la siguiente manera:

El Patrimonio Cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida, es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas.

Sin embargo, esta visión al ser discutida y establecida en innumerables políticas públicas y marcos legales en el mundo se ha ido enriqueciendo, adquiriendo además un matiz hacia el futuro, de manera tal que el patrimonio cultural en la actualidad implica una

herencia cultural legada y recibida por una determinada sociedad, herencia que debe incluir todos los elementos culturalmente producidos por el hombre, poseedores de determinadas cualidades y valores que los han hecho permanecer en el tiempo y que contienen los elementos de la identidad cultural de esa sociedad.¹⁹

Al tomar, de esa manera, al patrimonio como herencia cultural, se le otorga un valor social, un carácter construido, vívido, identitario, referente de memoria, propio de un espacio, cargado de dinamismo y en constante transformación, que hace de éste un elemento central del engranaje de toda sociedad en todas sus dimensiones.

¹⁹ Lourdes Gómez Consuegra y Justo Kirenia Pérez, “Reflexiones sobre patrimonio cultural. Lo inmaterial del centro histórico de Camagüey. Patrimonio mundial”, *Apuntes* 24, n°. 2 (2011), 263.

Ahora bien, de los bienes culturales que conforman el patrimonio cultural, los documentos de archivo son, tal vez, los menos visibles a los ojos del público general. El patrimonio *documental* de una nación está conformado por documentos de tiempos históricos, es decir del periodo de la historia humana en el cual se cuenta con documentación escrita²⁰, que, para el caso americano, inician con la llegada de los europeos a América.

Los documentos históricos²¹ que sobreviven al paso del tiempo terminan por constituir lo que se entiende como las fuentes documentales, conservadas y custodiadas en archivos, bibliotecas y hemerotecas. En estas entidades se cuenta con documentos en donde la información se trasmite por escrito, ya sea en textos manuscritos, mecanografiados o impresos y, hacen parte de las fuentes más importantes para la reconstrucción del conocimiento histórico; asimismo, se cuenta con documentos iconográficos en los que se “emplean la imagen, signos no textuales, colores, etc., para representar la información: mapas, planos, dibujos, fotografías, diapositivas, transparencias, microformas, etc.”²²

De igual forma, como el patrimonio cultural comprende las relaciones y prácticas sociales entre los hombres y su entorno, no solo abarca las creaciones materiales, o las huellas de los desarrollos humanos, lo que es considerado el patrimonio material o tangible; sino que incorpora también las tradiciones, o expresiones vivas, heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a las nuevas generaciones tales como las tradiciones orales, los usos sociales, los rituales, los actos festivos, los conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y los saberes y técnicas vinculados al mundo del trabajo, todo esto concerniente al patrimonio *inmaterial* o intangible.

De esta manera, el patrimonio cultural inmaterial comprende

los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas -junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son

²⁰ Brian Fagan y Charles Orser, *Historical Archaeology* (New York: Harper Collins College Publishers, 1995).

²¹ Poder establecer y analizar las relaciones que se construyen entre una comunidad y el territorio donde habita implica mirar hacia el pasado como materia prima del conocimiento histórico, y esto es posible en la medida en que existan documentos que den cuenta de estas. Así, según la UNESCO, desde un punto de vista general, cuenta como documento todo “aquello que consigna algo con un propósito intelectual deliberado”, lo que significa que tienen la función de almacenar información con el fin de “ser utilizados como garantes de ejecución de ciertas acciones a nivel público o privado. Cumplida esta función, el documento pasa a ser histórico, adquiriendo entidad como fuente de información acerca de hechos del pasado”. Unesco, “¿Qué es el patrimonio documental?”, *Oficina de Unesco en Santiago*, <http://www.unesco.org/new/es/santiago/communication-information/memory-of-the-world-programme-preservation-of-documentary-heritage/what-is-documentary-heritage/> (Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2018).

Carlos Alonso Villalobos et al., “El conocimiento del patrimonio arqueológico subacuático desde la perspectiva de las fuentes documentales”, *Revista Ph*, n.º. 73 (2010): 115.

²² Juan Ramón Cruz Mundet, *Manual de archivística* (Madrid: Ediciones Pirámide, 1994), 101.

inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad.²³

Así, los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas y aquellos soportes que los contienen referidos a la navegación marítima son lo que se entiende como patrimonio cultural *marítimo*. Más específicamente, este patrimonio contempla no sólo la conservación y protección del patrimonio natural, como es el mar y las especies marinas, sino también los ritmos de vida, las dinámicas de sus pobladores y las relaciones que se establecen entre los espacios marinos y el continente, es decir, “la totalidad de las manifestaciones relacionadas con la actividad marítima de los hombres y mujeres de la costa, a lo largo del tiempo, manifestaciones que están inscritas en el paisaje litoral y en el propio medio marino”.²⁴

Tales manifestaciones de la actividad marítima incluyen tanto construcciones como objetos y creaciones inmateriales, los cuales pueden ser reflejados en los puertos; los astilleros; las viviendas; las embarcaciones; las artes de pesca; la ingeniería marítima enfocada en las técnicas, saberes y conocimientos del trabajo; e, incluso, en las canciones y la tradición oral de las comunidades. De tal forma,

le patrimoine maritime est un ensemble de biens culturels, liés aux activités et aux cultures maritimes, conservés et mis en valeur parce que des individus, une région ou une nation entière ont décidé, à un moment donné de leur histoire, que ces biens ne devaient pas disparaître et que leur existence était indispensable au développement humain et culturel des générations futures.²⁵

Esto significa que el patrimonio marítimo inmaterial implica todas las relaciones que se han tejido, a lo largo de la historia, entre el mar y las comunidades que vivieron y viven de él.

²³ UNESCO, *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* (París: Unesco, 2003), 2.

²⁴ Dionisio Pereira, “Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual”, *Revista dos socios e socias do Museo do Pobo Galego – ADRA*, n.º. 3 (2008): 25.

²⁵ “El Patrimonio marítimo es un conjunto de bienes culturales, relacionados con las actividades y la cultura marítima, preservados y valorados puesto que unos individuos, una región o una nación decidieron, en algún momento de su historia, que estos bienes no deberían desaparecer y que su existencia era esencial para el desarrollo humano y cultural de las generaciones futuras”, traducción propia. Guillaume Marie et al., “Le patrimoine maritime culturel: de l’inventaire à l’action (Exemple des espaces cotiers bretons)”, *Actes du Colloque International Pluridisciplinaire “Le littoral: subir, dire, agir”* (Lille: France, 2008), <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00270386/document> (Fecha de consulta: 8 de mayo de 2015).

5.4 Las aguas por las que navegaremos

Un documento técnico de principios del siglo XVIII definía la navegación a vela como:

el arte de conducir las naves de un puerto a otro; pero como en el conducir la nave concurren dos cosas ya la dirección que el navio debe tener para ir de un puerto a otro ya la maniobra de disponer las velas, y el buque para que siga esa dirección, de ahí nacen dos ramos o partes de la navegación; la primera es la parte mecánica de la navegación, que llamamos maniobras la cual únicamente se puede aprender a bordo del navio, con la misma práctica de navegar, la otra es navegación física que comúnmente llamamos pilotage que enseña en que puerto se encuentra la nave, que camino habrá de seguir de un puerto a otro que distancias ha andado, que rumbos a seguido y rehalmente a donde se hará de dirigir la proa, para que el navegante llegue felizmente al destino que desea.²⁶

Por medio de investigaciones que recuperan y analizan el conocimiento que contienen los documentos históricos, se tiene certeza que, entre los siglos XIII y XVIII, la navegación²⁷ a vela tuvo avances importantes en campos como la cosmología, la física, el invento de instrumentos de navegación y la práctica de métodos de cartografía náutica²⁸ para abonar al conocimiento geográfico del planeta.

A la par de estos avances, evolucionaron también los métodos y las técnicas de construcción naval, desde formas empíricas y artesanales transmitidas por generaciones de carpinteros de ribera²⁹, hasta la institución oficial y formal de métodos de construcción con normas de arqueamiento³⁰, fórmulas exactas y medidas unificadas. Dichos métodos

²⁶ Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), 9/2812, folio 227R (foliación asignada), *Sobre el arte de navegar* [Manuscrito], 1701.

²⁷ “La voz navegación se usa en nuestro idioma para significar dos ciencias diferentes, en quanto al número de asuntos que comprehenden, La mas general abraza toda la ciencia Naval, esto es, toda la teórica de la construcción, manejo y dirección de las embarcaciones, y la otra es la parte de esta que propiamente se llama pilotage [...] La navegación práctica se funda en la experiencia” en Josef de Mendoza y Ríos, *Tratado de Navegación*, Tomo 1, 1. La navegación es un proceso náutico, en el que se tiene como objetivo conectar los puertos de salida y llegada de una travesía, durante la cual, se deben salvar variados problemas como la apropiada fijación de rumbos, el posicionamiento del buque en el agua y la superación de los obstáculos naturales y humanos que amenazan el desplazamiento de nave (Definición construida en el año 2018, con la asesoría del historiador marítimo y naval Gerardo Vivas Pineda).

²⁸ La náutica puede definirse como “la ciencia o el arte de navegar [...] compuesto del pilotage y la maniobra, y también por el pilotage solo”, *Diccionario Marítimo*, 378. En efecto, la náutica es considerada ciencia porque se sustenta en conocimientos y saberes físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, y astronómicos, entre otros; y como arte por el ingenio que debe tener un navegante para afrontar los peligros inherentes a la navegación. El término *náutica* integra todos los aspectos técnicos y sociales asociados con la navegación.

²⁹ “Carpintero de rivera: Llámase carpintero de ribera el que trabaja ó labra las piezas de madera que se emplean para formar un bajel. Antiguamente se denominaba maestro de hacha”, *Diccionario Marítimo*, 147.

³⁰ “Arqueo: La acción de medir la capacidad de una embarcación”, *Diccionario Marítimo*, 53.

oficiales de construcción naval, sin lugar a duda, fueron el producto de la convergencia de *saberes* y *conocimientos* que, posteriormente, se aplicaron en distintas partes del mundo, por diferentes sociedades y en diversos momentos de la historia.

Para el caso del descubrimiento del continente americano, la ciencia, la tecnología y los saberes náuticos desempeñaron un papel determinante en el proceso de conquista, poblamiento y dominio de América, acorde a los grandes ideales expansionistas y mercantilistas del continente europeo. Las sociedades de las diferentes monarquías europeas perfeccionaron la actividad de la navegación marítima, de altura³¹ y cabotaje³², encontrando la forma más adecuada para utilizar y sacar beneficio económico, político y cultural del medio acuático. Sumado a esto, con la construcción de diferentes tipos de embarcaciones se optimizó la capacidad de conocer y apropiarse de lo que estaba *al otro lado*, transformando los nuevos y diferentes espacios geográficos del planeta.

Respecto al origen de la *náutica* de características europeas en América, es oportuno señalar que esta, se gestó desde el momento mismo del contacto entre los exploradores europeos y los aborígenes americanos. Es factible también que los *conocimientos* y *saberes* náuticos de los diversos grupos humanos inmersos en el proceso de colonización quedaran plasmados en las rutas, puertos, mapas, textos, cultura material y naves construidas o reparadas en este territorio. Se ha documentado que, hacia finales del siglo XVIII, existían en una buena parte de las costas y puertos³³ marítimos americanos sitios de astilleros³⁴, careneros³⁵ o calafateo³⁶, operados por carpinteros de ribera que construían las embarcaciones para atender el tráfico de cabotaje y de altura en la región y, acicalaban y componían las embarcaciones para hacer frente a las necesidades del comercio y de la guerra. Evidentemente, cada uno de estos lugares adquirió identidad propia, tradición y personal especializado en todos los aspectos náuticos, lo cual permite

³¹ También navegación astronómica o de golfo, es aquella navegación que se hace por mar fuera de la vista de la tierra, y que por lo tanto “se dirige por la observación de los astros”, *Diccionario Marítimo*, 379.

³² También conocida como pilotaje práctico o navegación impropia, es la “navegación ó el tráfico que se hace puerto á puerto por las inmediaciones de la costa, y tomando por guía principal los puntos conocidos de estas”, y generalmente se realiza entre los puertos de un mismo país, *Diccionario Marítimo*, 122.

³³ “Puerto: Sitio ó lugar seguro abrigado dentro de la costa del mar, con fondeadero para anclar las naves y resguardarse de toda borrasca [...] Hay puertos naturales y artificiales: aquellos son los que ofrece la naturaleza, y estos los que construye o forma el arte por medio de las obras hidráulicas de toda especie”, *Diccionario Marítimo*, 441.

³⁴ “Sitio de astilleros: Sitio destinado para construir y carenar embarcaciones de todos portes en puertos, playas ó ríos. En lo antiguo se decía también tarazana, atarazana, tarazanal o atarazanal”, *Diccionario Marítimo*, 62-63.

³⁵ Carenero: “Sitio en el puerto o costa donde se reparan las naves. Se suele llamar también varadero”, *Diccionario Marítimo*, 145.

³⁶ Calafatear: “Rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, a fuerza de mazo y con los demás instrumentos al propósito, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas”, *Diccionario Marítimo*, 129.

pensar que puede existir mucha documentación histórica que contiene datos relacionados con la construcción, tecnología y conocimientos navales propios del *Nuevo Mundo*.

Sin embargo, la mayoría de los investigadores americanistas pasan por alto los temas náuticos y las especificidades de esta actividad como, por ejemplo: su rol en la economía local y regional; los avances tecnológicos; las escuelas de navegación; así como los hombres y políticas de mar no solo en el periodo hispánico sino también, en el prehispánico y republicano. Además, la mayoría de los temas náuticos de la época hispánica siempre son explicados desde el sistema mercantil propio de Europa omitiendo las particularidades y especificidades que dicho sistema tuvo en los diferentes territorios y grupos humanos presentes en América. De otra parte, es importante resaltar que la ausencia de información marítima, naval y náutica es mucho más notoria en las investigaciones de corte histórico desarrolladas para los maritorios que conformaron el virreinato del Nuevo Reino de Granada, aun cuando es evidente la relevancia que tuvieron los *mares*³⁷ para esta entidad político-administrativa de la monarquía española.

6. LOS ESTUDIOS SOBRE LA NAVEGACIÓN ATLÁNTICA EN COLOMBIA

Las actividades vinculadas con la navegación en América, durante los siglos XV a XVIII, tienen un lugar ponderado en los textos populares, académicos y técnicos, incluso, se puede afirmar que, sobre este tema, se ha producido y se produce abundante y variada literatura, en todos los confines del mundo.

Así, efectuar un balance global sobre esta materia es una tarea colosal, que, sin lugar a duda, derivaría en un ejercicio investigativo de toda una vida. Sin embargo, es posible efectuar un *estado del arte*, al reducir la escala de análisis espacial al ámbito americano, específicamente al área litoral y del mar caribe, de las actuales repúblicas de Colombia, Panamá y Venezuela, focalizando la pesquisa, en la revisión de literatura iberoamericana de corte académico³⁸, relacionada con dichos espacios, que permita comprender: ¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación Atlántica en Colombia? ¿Cuáles

³⁷ En referencia al *Mar del Norte* y *Mar del Sur*; nominaciones de las monarquías europeas para referirse al océano Atlántico y Pacífico.

³⁸ Fuentes impresas, artículos científicos, tesis y libros.

son sus ejes de investigación? ¿Cuáles son las fuentes de información histórica de las que se valen los investigadores?, y ¿Quiénes escriben?

Para tal fin, se efectuó una revisión de un importante grupo de textos en los cuales se tratan los temas y áreas de estudio, bien fuera de manera puntual o de forma indirecta, relacionadas con el mar y la navegación atlántica en el Nuevo Reino de Granada. Como en todo proceso documentativo, sólo una serie de trabajos fueron considerados pertinentes para intentar dar respuesta a los interrogantes enunciados en líneas anteriores.

En ese orden de ideas, y para efectos de la presentación del balance efectuado, inicialmente, se relacionan y describen, de manera general y guardando un orden cronológico, aquellos autores y trabajos que, por su tema de estudio, uso de fuentes, alcances y resultados en la esfera académica han aportado en el conocimiento de la historia de la navegación en Colombia para, posteriormente, formular una serie de consideraciones al respecto de la revisión.

6.1 ¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?

“Ellos vinieron á la nao con almadias³⁹ que son hechas del pie de un árbol, como un barco luengo, y todo de un pedazo, y labrado muy á maravilla según la tierra, y grandes en que en algunas venían cuarenta ó cuarenta y cinco hombres, y otras más pequeñas, fasta haber dellas en que venia un sólo hombre.

Remaban con una pala como de fornero, y anda á maravilla; y si se le trastorna luego se echan todos á nadar, y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos”

Sábado 13 de octubre de 1492.
Extracto del Diario de Cristóbal Colón.

A la fecha, las primeras referencias escritas de las que se tiene noticia en torno a la navegación americana, efectuada por aborígenes u otros navegantes, corresponden a los registros documentales de los cronistas, expedicionarios y viajeros europeos venidos a este continente, desde 1492.

³⁹ Resulta interesante que Colón al describir las embarcaciones aborígenes americanas, las nomine con la categoría de canoas de origen asiático. Remitirse a definición de *almadia* en *Diccionario Marítimo*, 24. Este hecho, sumado a otros, denota su convicción de haber arribado a Oriente y no percatarse que se encontraba en un nuevo continente.

Se podría afirmar que los registros sobre esta materia en la documentación de los siglos XV al XVIII son abundantes, en la medida que, gracias a la navegación, las embarcaciones y los hombres de mar fue posible la conexión entre todas las masas continentales del globo terráqueo. El historiador Bibiano Torres afirma que

Las características geográficas del continente americano, unidas a las posibilidades científicas existentes en el momento del descubrimiento, conquista y colonización, hace que la Marina y sus hombres tengan un protagonismo destacado en esta empresa [...] es decir que sin ella hubiese sido totalmente imposible llevarla a cabo.⁴⁰

Así, respecto a esta documentación histórica referida es importante anotar, por un lado, que no necesariamente fue realizada con fines divulgativos amplios o de imprenta, y, por el otro, que se caracteriza por haber sido redactada con un marcado sesgo euro centrista. Esto quiere decir que, en la mayoría de los casos los textos históricos, si bien importantes y dicientes, eran redactados como parte de pormenorizadas recopilaciones de información concerniente a comisiones, pleitos, actividades, conteo de recursos o descripción de pueblos americanos para facilitar tanto el proceso de asimilación de los nuevos territorios como el buen gobierno de dichos espacios, por parte de las monarquías europeas.

Un ejemplo de este tipo de documentación es la obra *Noticias Secretas de América*, escrita en 1735, por Don Jorge Juan y Don Antonio de Ulloa⁴¹. En su primer tomo, se incluye información relacionada con el estado militar y político de las costas del mar Pacífico, es decir, los principales puertos y apostaderos⁴², la relación de astilleros, los arsenales⁴³ reales para navíos y los buques mercantes. En el segundo tomo, se narran aspectos sobre el gobierno, la administración de justicia y las costumbres de los indios del interior. Este documento se escribió después que los autores, junto con astrónomos franceses, realizaran una expedición científica que pretendía clarificar aspectos sobre los grados y meridianos en la zona ecuatorial. Posterior a esta investigación, los militares realizaron un informe “secreto” para el Rey, detallando los principales aspectos navales,

⁴⁰ Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de India* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 17.

⁴¹ Jorge Juan y Antonio De Ulloa, *Noticias Secretas de América* (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1983).

⁴² “Apostadero: Puerto ó bahía en que se reúnen varios buques de guerra al mando de un gefe superior para desempeñar las atenciones del servicio naval”, *Diccionario Marítimo*, 45.

⁴³ “Arsenal: Sitio cerrado ó cercado y contiguo al mar en algún puerto, donde se construyen, reparan y conservan los bajeles de guerra, sus pertrechos y armamento [...] es corrupción de tarazanal, que es como se decía antiguamente: de cuya voz se formó darsenal, que después perdió la d inicial, así como darsena de tarazana: nombres todos de origen árabe”, *Diccionario Marítimo*, 58.

militares y políticos de las posesiones españolas del norte de Sudamérica, especialmente del Perú, la provincia de Quito y las costas de la Nueva Granada y del territorio de lo que hoy es Chile, pero dicho informe con sus noticias no fue leído en su momento, sino solo hasta 1820, siendo publicado en Londres en 1826.

Asimismo, se encuentra el caso de la documentación sobre el territorio del Darién⁴⁴. Durante las últimas décadas del siglo XIX y principios del siglo XX, la región del istmo⁴⁵ del Darién (Repúblicas de Colombia y Panamá) tiene un papel destacado en la producción documental y cartográfica, debido a los intereses globales por materializar un canal interoceánico fluvial en la llamada *Tierra Firme*,⁴⁶ que facilitara la conexión de las rutas comerciales, entre los océanos Atlántico y Pacífico. De este modo, se imprimen y difunden las expediciones de muchos europeos comisionados por diferentes gobiernos para tal empresa. Tal es el caso de los textos publicados en Londres por el inglés Edward Cullen, de 1865⁴⁷, o los del francés Lucien de Puydt de 1868⁴⁸. Los documentos expedicionarios *modernos*, siguiendo la línea de la presentación de información de muchas de las incursiones efectuadas en los tiempos de dominación hispánica, además de la detallada caracterización de los ríos, montañas, clima, costumbres y pobladores complementan sus incursiones con la actualización de mapas y planimetría.

Vale la pena resaltar dos temas interesantes que se encuentran referenciados en las expediciones de De Puydt, en el Darién *colombiano*. El primero, tiene que ver con que reconoce a los aborígenes del río Tanela (departamento del Chocó - República de Colombia) como gente amigable y expertos navegantes, perspectiva contraria a la establecida por los españoles, franceses e ingleses que tuvieron asentamientos efímeros en la zona, durante los siglos XV al XVIII. Esta postura volverá a aparecer en los trabajos investigativos sólo hasta un siglo después. El otro tema se relaciona con los señalamientos realizados sobre la falta de finalización y errores de información del material cartográfico empleados en sus viajes, aunque en ningún momento el expedicionario especifica qué

⁴⁴ Sobre esta entidad territorial y las características de su territorio y habitantes se profundizará más adelante.

⁴⁵ "Ismo ó Istmo: Angostura, lengua ó estrecho de tierra por donde se unen dos continentes, ó una península á un continente", *Diccionario Marítimo*, 323.

⁴⁶ "Los primeros descubridores llamaron a estos países Tierra Firme, en contraposición de las Islas, que hasta entonces habían descubierto. La descubrió en su tercer viaje el Almirante Christoval Colon el año de 1498 por la boca del Drago, cerca de Cumaná", Pedro Murillo Velarde, *Geographia de América (1752)* (Granada: Universidad de Granada, 1990), 194. Inicialmente la *Tierra – Firme* comprendía los territorios continentales más próximos al mar Caribe, en concreto, se localizaba por toda la costa norte de América del Sur y parte de centro América. Posteriormente, en el siglo XVII y XVIII, hizo referencia al límite jurisdiccional de la Audiencia de Panamá.

⁴⁷ Edward Cullen, *Isthmus of Darien ship canal: with a full history of the Scotch colony of Darien, several maps, views of the country, and original documents* (Londres: E. Wilson, 1853).

⁴⁸ Lucien de Puydt, "Explorations in the Isthmus of Darien", *Proceedings of the Royal Geographical Society of London* 12, n.º. 2 (1868): 63-72.

cartografía consultó. Este punto es de interés, dado que este tipo de juicios y valoraciones negativas acerca de la veracidad de la información cartográfica resultan reiterativos en muchos de los textos revisados.

De otra parte, también a finales del siglo XIX, personajes ilustres de la naciente nación colombiana, como lo fue Antonio B. Cuervo (1891), se interesan en localizar y publicar compilados de manuscritos salvaguardados en archivos españoles, referentes a zonas geográficas y sucesos históricos acaecidos en la otrora real audiencia y virreinato español. En 1891, se publica el primer tomo, de cuatro, de *La colección de documentos inéditos sobre la historia y geografía de Colombia*⁴⁹, en el que se incluye, por ejemplo, el *Derrotero*⁵⁰ de las costas de la América Septentrional efectuado por el brigadier de la Real Armada, Don Joaquín Francisco Fidalgo, entre 1792 y 1810.

La colección de documentos del general Cuervo es una obra de obligada consulta no solo por la posibilidad de encontrar importantes fuentes primarias ordenadas cronológicamente y por temas, sino, también, para conocer la forma en que, desde la administración española, se consignaban los diversos sucesos que acaecían en esta posesión de ultramar. De este trabajo son de especial relevancia para el tema marítimo los tomos I y II, correspondientes a la costa atlántica y pacífica, provincias litorales y campañas de los conquistadores.

Otro personaje ilustre, en este caso español, fue Cesáreo Fernández Duro, quien por su profusa producción bibliográfica es un referente fundamental para la historia de la navegación atlántica española. Aunque su producción supera los 200 títulos, son tres las obras historiográficas más conocidas de este marino: *Disquisiciones náuticas* (1876-1881)⁵¹ que consta de seis volúmenes divididos en 19 disquisiciones; *La Marina de Castilla* (1894)⁵² el cual hace parte, como cuarto volumen de la colección *Historia general de España* dirigida por Antonio Cánovas; y la *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1901)⁵³ que consta de nueve tomos. Las obras de Fernández según Cuesta⁵⁴, han sido muy citadas puesto que en su momento trataron

⁴⁹ Antonio Basilio Cuervo, comp., *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, 4 tomos (Bogotá: Imprenta de Vapor, 1891).

⁵⁰ “Derrotero: Libro que contiene la situación geográfica de los puntos mas notables de una costa o costas y mares adyacentes é intermedios, con todas las noticias necesarias a facilitar y asegurar la navegación. Antiguamente se llamaba periplo”, *Diccionario Marítimo*, 210.

⁵¹ Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, 6 tomos (Madrid: Aribau y c.a., 1874-1880).

⁵² Cesáreo Fernández Duro, *La Marina de Castilla. Desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundación en la Armada Española* (Madrid: El Progreso Editorial, 1894).

⁵³ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid: Aribau y c.a., 1895-1901).

⁵⁴ Mariano Cuesta Domingo, *Cesáreo Fernández Duro* (Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2016).

temas de los cuales los historiadores no se hacían cargo, siendo sus estudios novedosos y rigurosos, además de que muchas de sus fuentes eran inéditas.

Es durante todo el siglo XX donde surge la producción académica y literaria relacionada con la navegación marítima atlántica y sus actividades relacionadas, como el comercio legal e ilegal. Varios factores inciden para ello como, por ejemplo, la aparición de nuevas posturas críticas y analíticas en las ciencias, la formalización de las monografías de grado en los estudios universitarios, la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América y, desde luego, la necesidad de generar balances globales de corte historiográfico, económicos o técnicos para una época de descubrimientos, inventos, cambios e implantación de hegemonías políticas, religiosas y económicas que transformaron la historia humana.

Así, a nivel europeo, autores como Braudel⁵⁵, Cipolla⁵⁶, Chaunu⁵⁷, García-Baquero⁵⁸, J. Elliot⁵⁹, Haring⁶⁰, J. H. Parry⁶¹, Martínez Shaw⁶², Mena García⁶³, Pérez-Mallaína⁶⁴ y Serrano⁶⁵ entre otros, destacan por el empleo de la navegación como el eje principal de sus narrativas para el mejor conocimiento entre Europa y América. Complementando lo anterior, las obras de autores como Colmenares⁶⁶, Barrera⁶⁷, Borrego

⁵⁵ Fernand Braudel, *Civilización Material, economía y capitalismo siglos XVI-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano, lo posible y lo imposible* (Madrid: Editorial Alianza, 1984).

⁵⁶ Carlo Cipolla, *La odisea de la plata española* (Barcelona: Editorial Crítica, 1999).

⁵⁷ Pierre Chaunu, *Sevilla y América: siglos XVI y XVII* (Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983).

⁵⁸ Antonio García-Baquero, *Andalucía y la carrera de Indias, 1492-1824* (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2002).

⁵⁹ John Elliott, *El viejo mundo y el nuevo: (1492-1650)* (Madrid: Alianza Editorial, 1972).

⁶⁰ Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias* (México: Fondo de Cultura Económica, 1984).

⁶¹ John Parry, *El descubrimiento del mar* (México: Conaculta-Grijalbo, 1991).

⁶² Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias. 1680-1756* (Barcelona: Editorial Crítica, 1981).

⁶³ Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1999).

⁶⁴ Pablo Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI* (Sevilla: Gráficas del Sur, 1992) y Pablo Pérez-Mallaína, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997). De esta última obra recientemente se ha efectuado una reedición en el año 2015.

⁶⁵ Fernando Serrano, *Función y evolución del galeón* (España: Editorial Mapfre, 1985).

⁶⁶ Germán Colmenares, comp., *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, 3 tomos (Bogotá: Banco Popular, 1989); Germán Colmenares, *Historia económica y Social de Colombia 1537-1719* (Bogotá: Universidad del Valle, 1973) y Germán Colmenares, "La Formación de la Economía Colonial (1500-1740)" en *Historia Económica de Colombia*, comp. por José Ocampo (Bogotá: Siglo XXI Editores de Colombia Ltda., 1991), 13-47.

⁶⁷ Eduardo Barrera, *Mestizaje, Comercio y Resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del Siglo XVIII. Colección: Cuadernos de Historia Colonial, Título VI* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2000).

Pla⁶⁸, Lemaitre⁶⁹, Macfarlane⁷⁰ y Tovar⁷¹ efectúan importantes análisis políticos, administrativos y comerciales sobre diferentes espacios del Nuevo Reino de Granada.

A este punto, es justo anotar que para el caso del Nuevo Reino de Granada las investigaciones relacionadas con la navegación a boga⁷² y vapor, que describen el comercio por el río Magdalena, son destacadas⁷³, pero, por tratarse de un área del conocimiento diversa a la navegación marítima atlántica, en este balance no serán objeto de revisión. También hay que señalar que, durante la primera mitad del siglo XX, las investigaciones sobre el mar fueron pocas y las existentes, están enfocadas más en el tema independentista que en aspectos marítimos⁷⁴. Además, es necesario precisar que muchos de los trabajos revisados para esta época, no generan mayor conocimiento en cuanto lo elaborado por los autores del siglo XIX y solo hasta la década de los setenta, del siglo XX, se empiezan a encontrar estudios de un talante más analítico, pertinentes para esta investigación.

Para 1973, el historiador norteamericano Theodore E. Nichols realiza su tesis doctoral *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*⁷⁵. En este trabajo analiza las hegemonías portuarias en el Caribe colombiano, pone de relieve los rasgos sobresalientes de la geografía colombiana y las dificultades a la que tuvieron que enfrentarse los gobiernos de turno para posibilitar el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, necesarios para la integración y progreso del territorio. El autor afirma que la función de los medios modernos de transporte, como vapores y ferrocarriles, generaron fuertes disputas entre las zonas

⁶⁸ María Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (Sevilla: Editorial CSIC, 1983). De esta obra son interesantes los datos referentes a la navegación por bogas en el río Magdalena y los del oficio de carpintería de ribera.

⁶⁹ Eduardo Lemaitre, *Historia General de Cartagena*, 4 tomos (Bogotá: Banco de la República, 1983).

⁷⁰ Anthony Mcfarlane, *El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones 1783-1789* (Bogotá: Universidad Nacional Colombia, 1972).

⁷¹ Hermes Tovar, comp., *Relaciones y Visitas a los Andes S. XVI*, 4 vols. (Bogotá: Colcultura / Instituto de Cultura Hispánica, 1993-1996) y Hermes Tovar, *El imperio y sus colonias. Las Cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 1999).

⁷² “Bogar: Introducir y extraer alternativamente los remos en el agua, haciendo punto de apoyo en ella con las palas, y tirando al otro extremo en el sentido de la popa á proa para hacer caminar la embarcación para adelante”, *Diccionario Marítimo*, 97.

⁷³ Entre algunas de estas obras se incluyen: Eduardo Acevedo Latorre, *El Río Grande de la Magdalena. Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas* (Bogotá: Banco de la República, 1981); Antonio Montaña, *A Todo Vapor* (Bogotá: Editorial Nomos, 1996); Juan Felipe Pérez Díaz, *Evidencias comerciales en Santa Cruz de Mompo (1540-1823). Dimensionando sus capacidades portuarias y su rol en la economía en el Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2003) y Antonio Ybot, *Los Trabajadores del río Magdalena durante el Siglo XVI. Geografía Histórica, Economía, Legislación del Trabajo (Según Documentos del Archivo General de Indias)* (Barcelona: Talleres Gráficos Veritas, 1933).

⁷⁴ Por ejemplo, Leónidas Flórez Álvarez, *Acción de la marina colombiana en la independencia* (Bogotá: Talleres del Estado Mayor Bogotá, 1919).

⁷⁵ Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla* (Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular, 1973).

portuarias de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, no solo por el control de las grandes cantidades de carga producto del comercio internacional, que llegaban al país, sino también, por los procesos de modernización de las obras portuarias y las posibilidades de crecimiento económico de esas ciudades; una situación que también se evidenció durante el periodo de dominación española. Esta obra, posee la particularidad de identificar algunas de las dinámicas internas - locales relacionadas con la actividad de la navegación comercial, implantada por la corona española, que nunca tuvo como objetivo establecer una red entre los puertos neogranadinos, sino que forzó a la operación aislada de cada uno, dando relevancia al de Cartagena de Indias.

En los años ochenta los investigadores José Cervera Pery, Jorge Arias de Greiff y Guillermo Fonseca Truque publican una serie de trabajos muy significativos para comprender la historia de la navegación en Colombia. Así, Cervera Pery, historiador y militar español, en su libro *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica*⁷⁶ analiza y destaca el papel dominante de las comunicaciones marítimas, no sólo para que la corona española mantuviera sus dominios en ultramar sino también para el desarrollo de las guerras de independencia. En su estudio, involucra a la Armada⁷⁷ española, desde el siglo XVI hasta 1826, aludiendo a las entidades marítimas españolas en la península y en América, tales como las Capitanías de Puertos, los Apostaderos y las Armadas mismas, y las creadas por los republicanos tales como los Departamentos de Marina. El autor recupera información histórica sobre la cantidad de embarcaciones y tripulación, de las mismas, de uno u otro bando, las operaciones navales y los lugares estratégicos en el Atlántico y el Pacífico suramericano, así como en Centroamérica donde se llevaban a cabo las operaciones navales que impedían las intenciones de reconquista.

Por su parte el historiador colombiano Jorge Arias de Greiff, durante el desarrollo de un estudio sobre la expedición hidrográfica de Francisco Fidalgo, publicó los artículos *Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias*⁷⁸ y *La*

⁷⁶ José Cervera Pery, *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica* (Madrid: Editorial Mapfre, 1980).

⁷⁷ “Armada: El conjunto de todas las fuerzas de mar que el Rey sostiene para defender las costas, proteger el comercio &c. Dánsele los sobrenombres de Real Armada, Armada Naval y Marina Real. Lo mismo que escuadra, y en lo antiguo flota”, José Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro, *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de Vapor: formado con la presencia de los mejores datos publicados hasta el día*, (Madrid: Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, 1864), 50.

⁷⁸ Jorge Arias de Greiff, “Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias”, *Boletín de Historia y Antigüedades* 70, n°. 743 (1983): 963-986.

*expedición Fidalgo*⁷⁹. En su texto sobre Cartagena, presenta una contextualización de la situación política de España en el siglo XVIII, la historia de la Armada con cada rey de este siglo, y su organización. Además, describe la organización de los Apostaderos en América, enfatizando el papel del apostadero de Cartagena de Indias durante la independencia.

Se indica en el artículo que el texto hace parte de una visión conjunta entre las Academias de Historia de Colombia y España, que buscan “revisar y rediseñar nuestra común historia”. En ese sentido, hay que decir que el objetivo interinstitucional queda tan solo en intenciones, dado que, a la final, la historia del Apostadero se encuentra contextualizada únicamente por las circunstancias españolas, además que la figura que se presenta como más importante para el referido puerto, es Fidalgo. Sumado a esto, hay cierta presencia solapada de la idea de que, debido a la corrupción de los criollos, a quienes llama las “élites mercantilistas americanas”, el contrabando no pudo controlarse, desconociendo las decisiones políticas poco acertadas de España en la materia, y el contexto presupuestal de Cartagena en la época.

Por otra parte, se observa que los documentos históricos consultados por el autor se extraen de tres lugares: el Archivo Central de Marina *Álvaro de Bazán* de España, Museo Naval de Madrid y el, anteriormente llamado, Archivo Histórico Nacional de Bogotá (actualmente nombrado Archivo General de la Nación), aunque tan sólo cuatro de las casi noventa fuentes históricas utilizadas son consultas en Colombia.

El texto referente a Fidalgo se centra en el papel de este personaje como comandante interino de la Marina en Cartagena y la parte de la expedición que abarcó las costas de Tierra Firme e islas vecinas, de Trinidad hasta Panamá, narrándose con detalle el quehacer cartográfico de esta empresa. Además, retomando el tópico de la organización de los apostaderos realiza un seguimiento a algunos de sus marinos que terminaron participando en la independencia. En este artículo convergen muchas de las investigaciones realizadas por Arias de Greiff ya que cita tres de sus trabajos anteriores. En cuanto a la documentación histórica, al igual que en su otro artículo, se destaca el hecho de haber revisado un fondo documental poco consultado por los investigadores latinoamericanos, como es el archivo del Museo Naval de Madrid. En lo referente a la documentación empleada se advierte que en su gran mayoría responde a temas

⁷⁹ Jorge Arias de Greiff, “La expedición Fidalgo”, en *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo: Actas I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*, coord. por José Luis Peset Reig (Madrid: Consejo superior de Investigaciones Científicas, 1985): 251-261.

geográficos y tan sólo uno (*Papeles Diversos*, Tomo IV) tiene otros datos sobre construcción naval y apostaderos. En ese sentido, este trabajo no suma interpretaciones de otros investigadores, y en cuanto a “mostrar las implicaciones de esta expedición en la independencia de Colombia”, es posible que en este objetivo se quede corto, al limitar sus análisis a la vida de algunos marineros y algunas de sus acciones, pero de manera aislada e individual.

El capitán de marina e investigador colombiano Guillermo Fonseca Truque, entre muchos de sus proyectos, pinturas, obras y textos realizados, a finales de los 80 realiza dos artículos, cuyo interés es dar claridad al hecho de que, en América, específicamente en el mar Caribe, antes de los españoles, los aborígenes poseían conocimientos náuticos suficientes para ser navegantes diestros en los ríos y mares del continente. En el texto *Las velas americanas: lo que los caribes le enseñaron a Europa*⁸⁰, el autor hace una revisión de fuentes que le permite afirmar que la vela de cuchillo⁸¹ y el foque⁸² fueron un aporte americano a la navegación mundial. Fonseca Truque reseña que la remisión a fuentes no españolas es fundamental para poder determinar que estos elementos se originaron en América, dando introducción a otras voces para sustentar hechos que no figuran en la historia oficial.

En su otro artículo, *La balsa que vio el orfebre*⁸³, ahonda en el tema de la navegación aborígen y, a partir del análisis de las representaciones físicas de las balsas indígenas de la orfebrería precolombina, particularmente con la balsa muisca exhibida en el Museo del Oro de Bogotá, las contrasta con especificaciones técnicas náuticas, lo que le permite hacer una caracterización de las prácticas de construcción naval de este tipo de embarcaciones, así como las dinámicas culturales y comerciales relacionadas con la navegación en estas. Aunque cortos en cuanto a su extensión y desarrollo argumentativo, los textos de Fonseca Truque son las primeras publicaciones en las que se analiza y

⁸⁰ Guillermo Fonseca Truque, “Las velas americanas: lo que los caribes le enseñaron a Europa”, *Nuestra Historia* 1, n.º. 2 (1988): 51-55.

⁸¹ “Vela de cuchillo: Conjunto ó reunion por costura de varios paños de lona, loneta, cotonía ó vitre, que unida á su respectiva verga, palo ó estai, y desplegada al viento, da impulso á la embarcacion para navegar. Las velas son ó cuadriláteras ó triangulares: las primeras se subdividen en cuadrilongas, trapecias simétricas y trapezoides. Las cuadrilongas y trapecias se llaman cuadras ó redondas; las trapezoides cangrejas; y las triangulares latinas, que son las tres denominaciones técnicas bajo que todas se conocen. Tambien se dicen velas de cruz las cuadras ó redondas; y velas de cuchillo ó cuchilla las cangrejas y latinas: debiendo entenderse que los calificativos de cuadra y redonda que convienen á las primeras, aunque parecen repugnantes ó contradictorios, son relativos, diciéndose la vela cuadra por su figura y redonda porque se marea y bracea por redondo”, *Diccionario Marítimo*, 546.

⁸² “Foque: Denominacion general de todas las velas triangulares que se amuran en el bauprés y sus botalones”, *Diccionario Marítimo*, 281.

⁸³ Guillermo Fonseca Truque, “La balsa que vio el orfebre”, *Nuestra Historia* 2, n.º. 1 (1989): 13-24.

pondera el tema de la navegación aborígen dentro de la historiografía nacional, además de señalar aspectos que no habían sido investigados en relación con la náutica.

Para la década de los noventa, Mauricio Obregón⁸⁴, ingeniero, navegante y piloto, junto con el almirante, historiador Naval y profesor de Harvard Samuel Eliot Morison, publican el libro *Colón en el mar de los Caribes. Historia, geografía y náutica del descubrimiento* (1990)⁸⁵, el cual es fruto de sus viajes por las rutas y puertos que Colón recorrió. Esta obra reconstruye la bitácora de Colón y se le sigue hasta su muerte, dando especial relevancia a los detalles de los documentos históricos, ya que en su haber ambos investigadores cuentan con importantes estudios sobre este personaje histórico⁸⁶. La obra, enmarcada en lo que Obregón denominaba “*el método de historia experimental*”, intenta dejar atrás muchas de las especulaciones asociadas con los épicos viajes y periplos de la humanidad al vivirlos en carne propia, destacando como realmente los intereses que originaron y mantuvieron los cuatro viajes de Colón, fueron el económico y el comercial. Además de lo anterior se destaca el título dado a la publicación, el cual, de alguna manera, otorga cierta identidad aborígen al Caribe.

También en la década de los noventa, Bibiano Torres analiza la importancia de la marina y los hombres de mar en la consolidación de las relaciones trasatlánticas entre la corona y el Nuevo Mundo en su libro *La marina en el gobierno y administración de Indias*⁸⁷. Su estudio parte por explicar los conocimientos que dichos hombres adquirieron de las expediciones que, sobre el nuevo territorio, se organizaban y que permitieron no solo expandir las zonas de influencia sino también establecer los asentamientos desde donde se daría paso a la posterior colonización de tierras. Plantea que la Marina no solo se encargó de orientar y dirigir las expediciones en el *Nuevo Mundo*, sino que, además, se responsabilizó de consolidar las relaciones comerciales, fiscales y administrativas entre cada uno de los continentes, de forma que el tráfico indiano fue concebido como el canal de comunicación permanente entre uno y otro lugar.

⁸⁴ Mauricio Obregón escribió varios e interesantes textos en los que trata temas de navegación marítima antigua y moderna. Además de su extensa obra literaria, en la que se incluyen también escritos sobre navegación aérea y espacial, destaca de su carrera la participación en la fundación y dirección de la Universidad privada de Los Andes (Bogotá – Colombia), la co-fundación del Museo Naval de Cartagena de Indias, sus importantes cargos diplomáticos, así como su participación en calidad de columnista en la Revista Semana, que hacen de Obregón una persona polifacética, erudita y aventurera que, seguramente, pudo lograr sus objetivos por ser parte de una importante familia de élite de Colombia.

⁸⁵ Mauricio Obregón, *Colón en el mar de los Caribes. Historia, geografía y náutica del descubrimiento* (Bogotá: Uniandes / Tercer Mundo, 1990). Una versión preliminar de este texto se puede encontrar en Mauricio Obregón y Samuel Morison, *The Caribbean as Columbus saw it* (Boston: Little Brown & Co., 1964).

⁸⁶ Mauricio Obregón, *The Columbus Papers. The Barcelona Letter of 1493, The Landfall Controversy, and The Indian Guides* (New York: MacMillan Publishing Company, 1991).

⁸⁷ Bibiano Torres, *La marina en el gobierno*.

El historiador español considera que para el entendimiento de este sistema de comercio es necesario profundizar en las embarcaciones, efectuando así una descripción de varias tipologías de bajeles empleadas durante este periodo como los navíos de aviso, los del azogue y los del correo. En ese sentido va uno de los aportes de esta obra, el otro tiene que ver con el planteamiento de la necesidad de considerar la relación del poder con las dinámicas marítimas.

Víctor Manuel Patiño, botánico e historiador colombiano, en el tomo de *Vías, transportes y comunicación*⁸⁸ de su estudio de *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, pone de manifiesto cómo estos tres aspectos descritos en el tomo, así como las obras de ingeniería se interrelacionan jugando un papel fundamental para la consolidación del territorio americano, no solo de forma interna sino en relación con las potencias europeas. Para efectos del presente balance sobre la navegación, se destacarán los aportes de Patiño en cuanto a las vías y transportes acuáticos. El autor parte por explicar la forma en que se desarrolló el *arte* de la navegación, una vez los españoles tocaron suelo americano, sin desconocer las habilidades que los grupos aborígenes de estas regiones tenían sobre esta actividad. Teniendo en cuenta lo anterior, realiza una exhaustiva explicación sobre el tipo de embarcaciones que fueron utilizadas por los americanos y europeos, a saber: las canoas, balsas y piraguas que, dependiendo de su tamaño, tenían funciones específicas.

Asimismo, pone de relieve la importancia de los procesos de aculturación inversa que se presentaron en las zonas portuarias de América. Sobre este tema indica cómo los españoles al no tener las materias primas conocidas para el mantenimiento y reparación de sus naves se vieron obligados a utilizar e incorporar algunos conocimientos aborígenes para ello. Esto derivó en el establecimiento de astilleros cuya mano de obra estaría a cargo de algunos españoles capacitados para este oficio, y de aquellos aborígenes y mestizos que, gracias a sus conocimientos, podían ser de utilidad para la búsqueda y acondicionamiento de las materias primas.

En 1994, el licenciado en Geografía e Historia, Luis Rodríguez Yunta (1994) realiza una recopilación de la bibliografía sobre el comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe⁸⁹, con base en la información que desde 1975, aparece

⁸⁸ Víctor Manuel Patiño, *Historia de la cultura material en la América equinoccial. Vías, transportes, comunicaciones* (Bogotá: Imprenta patriótica del Instituto Caro y Cuervo, 1991).

⁸⁹ Luis Rodríguez Yunta, "Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe (artículos, ponencias y tesis desde 1980)", *Anuario de Estudios Americanos* 51, n.º. 2 (1994): 203-232.

disponible en las bases de datos de Latinoamérica (CSIC) e *Historical Abstract*. En este documento, que incluye 182 registros organizados en tres bloques: *época precolombina*, *siglos XVI-XVIII* y *siglos XIX-XX*, se encuentran al menos 20 títulos relacionados con el espacio de la Nueva Granada, efectuados por autores que han sido objeto de referencia en este balance. De otra parte, se consideró conveniente incluir este texto en la revisión debido a que este tipo de recopilaciones, concebidas como herramientas de búsquedas para los interesados en el tema, no son abundantes.

Enrique Román Bazurto, capitán de navío de la Armada colombiana, quién luego de ser capitán de navío de la Armada colombiana, publica en 1996 *El Caribe Mar de la Libertad*⁹⁰, en el que se señala la importancia del mar y de las operaciones militares y navales de las marinas española, patriotas -o republicanas- durante el periodo independentista. La obra vislumbra al Caribe como ruta de comunicación con Centroamérica y Europa y centro de operación militar del que se obtenían provisiones y realizaban movimientos tácticos para tomar las costas e ingresar al interior. Se documenta la constitución de entidades relacionadas con la Armada patriota como las escuelas, los departamentos de marina y la sanción de las disposiciones legales que la reglamentan. Igualmente, se destaca el rol del corso⁹¹ en la marina patriota. Las referencias a las embarcaciones son numerosas, así como a las concernientes a las de sus tripulaciones. El trabajo investigativo incluye consideraciones sobre los montos invertidos para el sostenimiento de la marina y su posterior declive al lograrse la independencia. La mayoría de las fuentes históricas empleadas por Román, corresponden a documentos del fondo *Enrique Ortega Ricaurte*, del Archivo General de la Nación colombiano.

Manuel Lucena Giraldo, en 1997, publica un artículo titulado *Ciencia y Política en los Proyectos de Obras Públicas del Consulado de Cartagena De Indias, 1795-1810*⁹², basado en el *Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Junta Suprema Provincial*. En este estudio se analizan las obras públicas como un acto en el que se expresa la decisión de “manipular el espacio geográfico” y que muestra la voluntad de

⁹⁰ Enrique Román Bazurto, *El Caribe, mar de la Libertad. Origen, Estructura y Operaciones de la Marina Patriótica en la Independencia 1810-1830* (Barranquilla: Departamento de Relaciones Públicas y Comunicaciones del Intercor, 1996).

⁹¹ “Curso: Navegación que se hace en busca y persecución de piratas y embarcaciones enemigas, apresándolas cuando se encuentran. Antiguamente se decía curso y coso”, *Diccionario Marítimo*, 183.

⁹² Manuel Lucena Giraldo, “Ciencia y política en los proyectos de obras públicas del Consulado de Cartagena de Indias, 1795-1810”, *Memoria Y Sociedad* 2, n.º. 4 (1994): 25-37. En <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoy sociedad/article/view/7623>.

progreso. Entre las obras que se analizan en el documento, se encuentran la reapertura del Canal del Dique en el río Magdalena y la del río Atrato.

Para 1998, además de la serie editorial de la Fundación Mapfre América conocida como *colección Mapfre 1492*⁹³, en la que se recopilan rigurosos estudios históricos relacionados con la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América, también en este año, el Instituto de la Ingeniería de España, efectuó un proyecto editorial que presenta una serie de artículos relacionadas con las ramas de la ingeniería, que hicieron parte de aquel acontecimiento histórico. En su tercer tomo, *Vías de navegación y puertos históricos en América*⁹⁴, integrado por ocho artículos se ofrece una visión general sobre los desarrollos, en materia de navegación, entre los siglos XVI – XVIII.

El primer artículo de esta obra está orientado a dar una completa descripción de las principales rutas de navegación marítimas junto con la relación de los mayores puertos creados en América, durante los siglos XVI, XVII y XVIII. El segundo, describe la intensa búsqueda del estrecho, realizada por Colón y otros navegantes, así como el descubrimiento del *mar del Sur* por Vasco Núñez de Balboa y las exploraciones para la búsqueda de una vía de comunicación hacia el Sur. El artículo siguiente de este libro precisa la importante participación de los ingenieros navales de procedencia italiana en los desarrollos sobre las fortificaciones de los puertos americanos a finales del siglo XVI; también se encuentra un texto elaborado por Arturo Córdoba, en el que se expone la necesidad de realizar una vía artificial que permitiera conectar la bahía de Cartagena con el río Magdalena; un proyecto que estaría basado en una ruta mixta, tanto fluvial como terrestre, considerándola como una de las más grandes obras de ingeniería del continente americano. De otra parte, el artículo *La navegación del río Bermejo*, constituye una llamada de atención acerca de los fracasos derivados del empeñamiento de navegar un río, el Bermejo (frontera de las repúblicas de Bolivia y Argentina), menospreciando características adversas de la naturaleza.

En los trabajos que conforman este tomo, se aprecia cómo se consultan fuentes históricas con un carácter más técnico y, algunas de ellas, pasadas por alto en las revisiones historiográficas tradicionales. Por otra parte, permiten apreciar un aspecto relacionado con la vinculación que se generó entre la navegación en los cuerpos de agua

⁹³ Colección en la que se publicaron más de 250 títulos agrupados en 19 temas. Dos temas están directamente relacionados con la navegación europea Atlántica. Uno es *Mar y América* conformado por 17 títulos y el otro *Portugal y el Mundo* integrado por seis, de los cuales tres corresponden a estudios sobre temas marítimos, navales y náuticos.

⁹⁴ Instituto de la Ingeniería de España, *Vías de navegación y puertos históricos en América*, Tomo 3 (España: Ediciones Doce Calles, 1998).

salada y la de los de agua dulce, para aprovecharlos como vías naturales de comunicación en el deseo de crear canales interoceánicos de comunicación, como fue el caso del istmo del Darién.

Asimismo, en 1998, en Venezuela, el investigador Gerardo Vivas Pineda obtiene financiación para efectuar una publicación, asociada a su investigación doctoral en Historia de la Universidad de Sevilla, referente a la compañía Guipuzcoana de Caracas.⁹⁵ Del trabajo hay que destacar su impecable rigurosidad y sus análisis históricos; la localización, referenciación, sistematización y uso de datos de una voluminosa cantidad de documentos históricos; complementado por una extraordinaria edición impresa y editorial.

Durante su investigación, el autor focalizó su tema de investigación en áreas del conocimiento poco exploradas, tanto en América como en Europa, como son las marinas mercantes, lo que le permitió ampliar sus perspectivas investigativas y de búsquedas documentales. De hecho, sus pesquisas le permitieron referenciar 86 buques mercantes de diversa tipología y tonelaje entre fragatas, navíos y bergantines, así como 40 embarcaciones corsarias al servicio de la compañía. Los datos históricos contenidos en los documentos le permiten generar estadísticas de más de 300 viajes atlánticos y de miles de tripulantes, durante más de medio siglo de servicio de la compañía, cifras que, sin lugar a duda, generan una proyección de la compañía mucho más potente de lo que anteriormente otros investigadores habían reseñado.

Así, Vivas Pineda logra enriquecer los tópicos netamente navales y náuticos relacionándolos con otras esferas como la económica, la militar, las sociales y la política en los que estaba inmersa la compañía a una escala local, regional y continental - Venezuela, Caribe y el Atlántico español. Esta obra podría calificarse como la primera investigación de historia marítima de trascendencia, efectuada por un investigador latinoamericano.

En 1999, en la Universidad colombiana Jorge Tadeo Lozano - sede Cartagena se elaboró un trabajo titulado *La Carpintería de Ribera en Cartagena de Indias*⁹⁶. En este trabajo se recopila, de manera muy general, la evolución de las técnicas de construcción naval de esta actividad en la ciudad, a través de un recorrido histórico desde el siglo XV

⁹⁵ Gerardo Vivas Pineda, *La aventura naval de la compañía Guipuzcoana de Caracas* (Caracas: Fundación Polar, 1998).

⁹⁶ Moisés Álvarez, et al., *La Carpintería de Ribera en Cartagena de Indias* (Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1999).

al XX. Los autores manifiestan que la investigación tiene dos fines: por un lado, preservar el legado artesanal y por el otro, establecer el impacto social que tuvo esta práctica en la ciudad de Cartagena y en las poblaciones aledañas. En ese sentido, afirman haber consultado testimonios orales, puesto que muchos de los conocimientos sobre este arte no se han recopilado en documentos escritos, ya que se enseñan de manera práctica de forma generacional.

En uno de sus apartados, llama la atención que este estudio referencie al astillero de Cartagena de Indias, construido a inicio del siglo XVII, como el segundo en importancia e infraestructura después del de Cuba. Dicen que allí se construyeron galeras, cuatro galeones *de plata* y se acicalaban diversos tipos de embarcaciones vinculadas con el comercio atlántico. Sin embargo, tal información es reseñada de investigaciones históricas previas sobre la ciudad, sin que se hubiese efectuado un mayor escrutinio y validación de tales referencias.⁹⁷

También, durante el I semestre de 1999, en la *Revista Memoria* del Archivo General de la Nación de Colombia se publica un interesante artículo de la historiadora española Carmen Mena García titulado *Precios de alimentos y fletes marítimos en la carrera de Indias a comienzos del siglo XVI*⁹⁸. Basándose en datos históricos obtenidos en investigaciones preliminares sobre la flota de Castilla del Oro de 1514, comandada por Pedrarias Dávila con destino al Darién, en el texto se da cuenta de las magnitudes económicas y logísticas que suponía equipar una expedición marítima y de colonización de Europa a América en las primeras décadas del siglo XVI. La autora también analiza algunas de las características del andamiaje burocrático de instituciones como la *Casa de Contratación*, documenta el posible fraude que se reportan en los *libros de cuenta de la Tesorería* y, con datos estadísticos puntuales, demuestra la variación de precios en Europa y América de productos como la harina, el vino, el aceite y el vinagre. Adicionalmente, señala la importancia en conocer el tipo de utensilios y medidas de pesos empleados para transportar los productos mencionados a comienzos del siglo XVI ya

que la mayoría de los trabajos de historia marítima suelen, inadecuadamente, basarse en esta fuente generalizando para todo un siglo medidas y proporciones que sólo rigen en la segunda mitad de la centuria y estableciendo por ello conclusiones de escaso rigor científico. Y lo mismo podría decirse de

⁹⁷ *Ibíd.*, 23-32.

⁹⁸ Carmen Mena García, “Precios de alimentos y fletes marítimos en la carrera de Indias a comienzos del siglo XVI”, *Revista Memoria*, (Archivo General de la Nación, 1er semestre 1999): 16-48.

muchos otros aspectos de la Carrera de las Indias, cuyas peculiaridades en los años iniciales del tráfico indiano siguen siendo ignoradas.⁹⁹

Llegados al siglo XXI, los estudios vinculados con la navegación efectuada en el territorio americano crecen y se diversifican. Los trabajos se preocupan por analizar nuevos ejes de investigación de las sociedades vinculadas con el mar. Asimismo, los investigadores, ya no solo son militares o historiadores, y presentan posturas más críticas, reflexivas e incluyentes para enriquecer el conocimiento del pasado del mundo Atlántico.

Iniciando la centuria, Román Bazurto, dando continuidad a su línea investigativa y frente a lo que considera como la pobre historiografía sobre los aspectos marítimos del país, publicó para la enseñanza de los cadetes de la Armada Nacional un *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*¹⁰⁰, que detalla el proceso de conformación del poder naval del país remontándose a sus antecedentes durante el periodo de dominación hispánica, hasta su importancia en el desarrollo comercial de la nueva república. Nuevamente, dedica un detallado apartado a la conformación de la primera marina patriota, en el marco de las guerras de independencia. Documenta la importancia de este cuerpo en el proceso independentista, los problemas de tipo presupuestal para el sostenimiento de la Marina y describe su declive luego de la muerte del Almirante José Prudencio Padilla, en 1828.

Cabe resaltar el interés del autor por *inventariar* el tipo de embarcaciones utilizadas durante el periodo de control hispánico e independentista, además de relacionar los desarrollos en el arte de la construcción naval en el territorio americano. Este documento expone algunas características interesantes, como la de recopilar abundante y pertinente bibliografía sobre el tema relacionada con el territorio colombiano; sus análisis son detallados y técnicos e igualmente, contempla la navegación aborígen como parte integral de la historia náutica colombiana.

En el 2003, la historiadora española, María Dolores González-Ripoll Navarro, en su trabajo *Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII*¹⁰¹, efectúa una revisión de las representaciones cartográficas sobre el Caribe y las incidencias políticas de su emisión y uso. Esta investigación, aunque realiza una revisión de los conceptos del “Caribe” y efectúa una recopilación del material cartográfico al respecto,

⁹⁹ Carmen Mena García, “Precios de alimentos”, 30.

¹⁰⁰ Enrique Román Bazurto. *Análisis histórico*. Es necesario señalar que la obra de Román tiene una circulación restringida entre miembros de la Armada Nacional. De este trabajo existe también una edición de 2005.

¹⁰¹ María Dolores González-Ripoll Navarro, “Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII”, *Contrastes*, n.º. 12 (2003): 81-92.

no termina por relacionar estos dos elementos, por lo cual se queda corta en sus análisis. Por otra parte, la autora referencia cuatro documentos históricos, junto con tres trabajos de su autoría, estableciendo una limitación en tanto que la autorreferencia evita conocer la totalidad de las fuentes históricas que se manejaron para elaborar este documento.

Con el propósito de incentivar la disciplina de la arqueología subacuática y la protección del patrimonio cultural sumergido en Colombia, en el 2003, los antropólogos Juan Felipe Pérez y René Romero, efectúan la monografía de grado *Naufragios y puertos marítimos del Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII*¹⁰². Este trabajo se constituye en el primer inventario de información histórica para esclarecer las numerosas relaciones que existen entre los barcos hundidos y los puertos marítimos localizados en la costa caribe colombiana. De la investigación se destacan varios aspectos, como ser el primer inventario de este tema en el país, el uso y manejo de las fuentes históricas y el intento de reconstruir las historias de los puertos estudiados, haciendo uso y ponderando de los sucesos náuticos y navales de dichos espacios. Además del registro de 93 fichas de naufragios y dos mapas histórico-arqueológicos, la definición tipológica de tres tipos de naufragios y el estudio de caso de nueve naufragios, los autores concluyen que la carencia de investigación y divulgación de trabajos en el área de los naufragios, y de muchos temas relacionados con el mar, generan en el ámbito académico y popular, fantasías y leyendas de riquezas que necesitan ser recuperadas haciendo caso omiso de las normas científicas, políticas y sociales establecidas.

En el 2004, nuevamente en la *Revista Memoria* del AGN, se publican dos artículos sobre la *Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735* realizados Esteban Hernández Esteve, *PhD* en Ciencias Económicas.¹⁰³ Este trabajo efectúa un gran aporte a la bibliografía sobre la materia pues analiza documentos históricos del ámbito de la contabilidad y sobre las medidas de control que debía llevar el escribano de cada barco de la Real Armada. El hecho de consultar estas fuentes, sobre todo centrado en la Ordenanza de 1735, contribuye a entender el oficio de los marinos en su cotidianidad, e integra una línea nueva a la investigación historiográfica de la navegación en el Caribe.

¹⁰² Juan Felipe Pérez y Luis René Romero, *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano. Colección Pensamiento Caribeño* (Méjico: Siglo XXI Editores / Estado Libre / Soberano de Quintana Roo, 2005).

¹⁰³ Esteban Hernández Esteve, “Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735. (Primera parte)”, *Memoria*, n.º. 11 (2004): 20-73; Esteban Hernández Esteve, “Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735, (Segunda parte)”, *Memoria*, n.º. 12 (2004): 50-91.

Leonardo Moreno Álvarez¹⁰⁴, elabora su trabajo de pregrado *La piratería en la costa norte del Nuevo Reino de Granada (1555-1713) (Proyecto de elaboración de un catálogo de fuentes)*¹⁰⁵ para obtener su título de historiador en el 2007. En este documento, se establecen las características globales de la piratería¹⁰⁶ en el Atlántico y su incidencia en la Nueva Granada. En ese sentido, se desarrolla la manera en que las ciudades costeras de la Nueva Granada estaban articuladas en la propia configuración de la ilegalidad marítima existente en este periodo.

Otro de los objetivos de la investigación fue la elaboración de un catálogo de fuentes sobre la actividad de la piratería en el Nuevo Reino de Granada, lo cual responde a uno de los tantos vacíos en la construcción de la historia marítima del país. Así, su propuesta investigativa permite esclarecer el tema de la piratería como actividad diferenciada frente a la de los bucaneros¹⁰⁷ y los filibusteros¹⁰⁸, definiendo sus dinámicas náuticas y los aspectos políticos y económicos vinculados a dicha actividad. Moreno efectúa una revisión crítica de las obras historiográficas colombianas que tratan el tema, recopilando las fuentes primarias existentes en Bogotá, para lo cual recurre al fondo del *Archivo Anexo* del Archivo General de la Nación, así como a documentos de archivos españoles que se encuentran microfilmados en la biblioteca especializada del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

Durante la segunda década del siglo, Nara Fuentes Crispín realiza su investigación doctoral en historia, proponiendo una lectura de las *memorias sobre los periplos*¹⁰⁹ *marítimos o fluviales* de algunos aventureros y mercenarios, que hicieron parte de la gesta

¹⁰⁴ Además del trabajo reseñado, este autor, en 2011, concluye su tesis de Maestría en Estudios Literarios, titulada “Escritura de la historia y representación del enemigo en tres historiadores coloniales neogranadinos (y un polígrafo novohispano), siglos XVI – XVII.” Aunque no es pertinente para los fines de la presente investigación dado que se centra en elementos literarios, es útil señalar este trabajo continúa con su interés en la indagar en la piratería ahondando en las maneras en que el discurso sobre la materia ha estado atravesado por prejuicios religiosos y cómo se ha dado el paso a la representación en la literatura anglosajona de estos personajes. Leonardo Moreno Álvarez, “Escritura de la historia y representación del enemigo en tres historiadores coloniales neogranadinos (y un polígrafo novohispano), siglos XVI – XVII” (Tesis de Maestría Estudios literarios, Universidad Nacional de Colombia, 2011).

¹⁰⁵ Leonardo Moreno Álvarez, *La piratería en la costa norte del Nuevo Reino de Granada (1555-1713) (Proyecto de elaboración de un catálogo de fuentes)* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2007).

¹⁰⁶ “Pirata: Ladrón de mar; que por consiguiente navega sin patente de príncipe, y se ejercita en piratear. Dícese del buque y de cada uno de los individuos que lo tripulan, y singularmente del que hace de capitán. Llámase también Forbante [...] y antiguamente se decía cursario”, *Diccionario Marítimo*, 423. “Forbante: Voz tomada del inglés, que significa foragido en los mares o pirata”, *Ibid.*, 281.

¹⁰⁷ “Bucanero: Nombre que primeramente se dio a los franceses, que en el siglo XVI se establecieron en la parte occidental de Santo Domingo, dedicándose a cazar reses y á hacer tasajo: pero que después se aplicó á los aventureros de todas las naciones, especialmente ingleses y franceses, que reunidos se entregaron a la piratería y al saqueo de las posesiones españolas de América”. José Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro, *Diccionario marítimo español*, 401.

¹⁰⁸ “Filibuster: Voz derivada del nombre inglés filibuster que tuvieron en otro tiempo los piratas de las Antillas en la América. Dícese también forbante”, *Diccionario Marítimo*, 274.

¹⁰⁹ “Periplo: Entre los griegos significaba derrotero y diario de una navegación costanera”, *Diccionario Marítimo*, 414.

de Independencia al lado de Simón Bolívar. En 2011, publica un artículo¹¹⁰ derivado de su estudio, en el que reconstruye algunas ideas míticas, como la del Dorado -mediante las cuales se hizo referencia a esta región durante el periodo de dominación hispánica-, y resalta la experiencia personal de los narradores con el paisaje del río Orinoco y sus ricas conexiones. La autora introduce, por primera vez, el concepto de *maritorio* en el ámbito académico colombiano, en respuesta a la necesidad de referirse a una dinámica de apropiación del territorio, pero adaptada a las particularidades que posee el escenario costero y marino. A partir de esta noción, se enfoca en las políticas marinas, entendiendo el espacio marítimo como un escenario de ejercicio del poder, que termina siendo decisivo en la gesta independentista.

Dos años después, la misma autora publica el libro *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe colonial*¹¹¹, fruto de su tesis doctoral, en el cual analiza una buena cantidad de fuentes históricas de todo tipo sobre las actividades y recorridos de vida de funcionarios de la Corona española, viajeros, marineros, científicos y piratas de los siglos XVII y XVIII. En ese sentido, se intentan entender las distintas formas de apropiación del territorio marítimo y costero, por lo que vuelve a utilizarse aquí la noción de maritorio, en el capítulo derivado del artículo reseñado anteriormente. Este texto presenta además el análisis de 32 mapas.

Esta obra acude a consultar textos históricos que no suelen analizarse en relación con lo marítimo, como procesos judiciales acerca de robos, con el propósito de evidenciar las lógicas de poder y trasgresión de los distintos actores de estos territorios costeros, insulares y marítimos.

También en el 2011, el antropólogo Ernesto Montenegro realiza el artículo *Las Naves del Darién: veinte años de navegación española hacia América (1493-1513)*¹¹², que hace parte de una publicación conjunta entre la Universidad Nacional de Colombia y el ICANH relacionada con las expediciones de conquista y población ocurridas en el istmo del Darién en el siglo XVI. El texto de Montenegro (2011), que utiliza fuentes de documentación histórica previamente transcritas y publicadas por otros investigadores¹¹³,

¹¹⁰ Nara Fuentes Crispín, “Imaginario geográfico”, 50-64.

¹¹¹ Nara Fuentes Crispín, *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe colonial* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013).

¹¹² Ernesto Montenegro, “Las naves del Darién: veinte años de navegación española hacia América (1493-1513)” en *Tierra Firme. El Darién en los imaginarios de los conquistadores*, ed. por Paolo Vignolo y Virgilio Becerra (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011), 181-213.

¹¹³ Emplea, básicamente, algunos de los trabajos y documentos que sobre la flota de Pedrarias Dávila de 1514 ha publicado la historiadora Carmen Mena García; como su investigación titulada *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)* de 1999.

centra su análisis en “la cuestión naval del siglo XVI”¹¹⁴ tocando temas náuticos, tipológicos, simbólicos y portuarios referidos en cinco de las instrucciones reales dada a Pedrarias Dávila para su empresa conquistadora. Así, el autor relaciona la cantidad, tipologías y capacidad de carga de las embarcaciones llegadas a esta parte del territorio americano en las primeras décadas de conquista. Brinda también algunas particularidades de las condiciones técnicas de las 17 embarcaciones de la flota de Pedrarias y relaciona sus nombres con las deidades y mitos del catolicismo. Finaliza su argumentación dando ideas sobre la locación del puerto de la antigua población española Santa María la Antigua de Darién y la posibilidad de encuentro de cultura material asociada a las embarcaciones y obras de ingeniería ejecutadas durante la expedición darienita, en la medida que se ejecuten actividades de prospección arqueológica en mar y tierra en la zona.

Dando continuidad a las investigaciones preliminares sobre la expedición de Fidalgo, después de un trabajo investigativo efectuado entre 2008 y 2011, en el 2012 Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo editan la obra *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*¹¹⁵. En este documento además de presentar una completa localización de la documentación histórica derivada de la expedición realizada en siglo XVIII en el territorio de la Nueva Granada, que incluye fuentes cartográficas, se vuelve a publicar el texto del derrotero de la expedición transcrito por Antonio B. Cuervo en 1891, incluyéndose además una serie de artículos para contextualizar históricamente al brigadier de la Armada Española a cargo de la expedición, comprendiendo los alcances y repercusiones de su obra.

En el 2013, el filósofo e historiador Mauricio Nieto publica un libro que titula *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*¹¹⁶, que muestra cómo los artefactos humanos y no humanos hacen parte de los sistemas de control. En ese sentido, trata de entender las conexiones entre el conocimiento y el imperio, en tanto “el Estado imperial católico fue una organización técnica y científica, y la ciencia y la tecnología, un asunto de gobierno al servicio tanto del rey como de Dios”¹¹⁷. De allí que se encuentre en este documento un

¹¹⁴ Ernesto Montenegro, “Las naves del Darién”, 185.

¹¹⁵ Camilo Domínguez Ossa y Hernando Salcedo Fidalgo, *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)* (Bogotá: El Áncora Editores, 2012).

¹¹⁶ Mauricio Nieto, *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI* (Bogotá: Ediciones Uniandes, 2013).

¹¹⁷ *Ibíd.*, 261.

análisis preciso de la aportación de los tratados de navegación; un gran detalle en la descripción y reflexión sobre las embarcaciones, los instrumentos náuticos, la carta náutica y el Padrón¹¹⁸ Real, la tripulación que conformaba un viaje a las Indias y explicaciones certeras sobre la vida a bordo. Asimismo, analiza el encuentro entre la ciencia occidental y otras formas de conocimiento, como la tradición aborigen.

En el mismo año, el historiador colombiano Sergio Solano publica *Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810*¹¹⁹, artículo en el cual escudriña a un actor social que no ha sido suficientemente reconocido dentro de la dinámica económica y social de Cartagena, como es el grupo de los artesanos. El artículo está organizado en cuatro partes. En la primera, se describe cómo se organizaba una red humana de suministro de los insumos (materiales y laborales) necesarios para la defensa de la plaza fuerte de Cartagena de Indias; en la segunda se analiza la diversidad de oficios ligados a la construcción y mantenimiento del sistema de defensa; en la tercera se estudian las relaciones entre la mayoría de los artesanos pardos y negros y un pequeño grupo de artesanos blancos españoles, que ocupaban los principales cargos en las maestranzas¹²⁰ en la vida gremial y en las maestrías mayores, haciendo énfasis en las consecuencias que esto tuvo para la vida gremial de los distintos oficios; y, por último, y a manera de una larga conclusión, se analizan las modificaciones que sufrió la configuración socio-racial de Cartagena, a partir de la presión de un conjunto de factores, entre los que el trabajo artesanal ocupó un papel importante. Este historiador además de consultar los archivos usuales efectuó un escrutinio del fondo de *Secretaría de Despacho de Guerra*, en el Archivo General de Simancas, el cual no aparece consultado para otros investigadores colombianos.

En 2014, se realizó el 5° Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía (SIAHC), del cual se publicaron las memorias.¹²¹ Este evento tuvo como objetivo revisar las reflexiones actuales sobre las relaciones entre arte, ciencia y política, desde la perspectiva de lo cartográfico. En el documento, se encuentra un apartado sobre Espacios

¹¹⁸ “Padrón: carta hidrográfica” Diccionario Marítimo, 395. “carta hidrográfica: la que representa una extensión de mar y de costa, mas o menos grande, con indicación de bajos, sondas &c. Entre ellas las hay planas, y esféricas ó reducidas, que tambien se llaman de marear, de navegacion, náuticas o marinas, y antiguamente padrones de navegacion”, *Diccionario Marítimo*, 149.

¹¹⁹ Sergio Solano, “Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810”, *Memorias* 10, n°. 19 (2013): 92-139.

¹²⁰ “Maestranza: El conjunto de carpinteros, calafates y demas operarios destinados en los arsenales á la construccion y reparacion de los buques y de sus pertrechos. [...] Segun alguno de los diccionarios consultados, el lugar en que estan los obradores de maderas, cables, lonas y otros efectos para los buques”, *Diccionario Marítimo*, 348-349.

¹²¹ Mauricio Nieto y Sebastián Díaz, comp., *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política*, (Bogotá: Universidad de los Andes/ Razón Cartográfica / Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia, 2014).

Marítimos en el cual se tocan diversas temáticas, destacándose la ponencia *Mapeando en el maritorio de las Filipinas* de Nara Fuentes¹²², por su aporte metodológico para aplicar este concepto. La autora, analiza las dinámicas de navegación y comunicación entre las islas del archipiélago, tomando algunos mapas sobre las Filipinas de la etapa cartográfica ilustrada para vincularlos a los testimonios de los clérigos, con los cuales se compone una imagen geográfica para aconsejar a la corona española en asunto del control territorial frente a los ataques de extranjeros.

Entre 2013 y 2014, el antropólogo e historiador colombiano Nelson Rodríguez Hernández, inicialmente, en su monografía de grado *Bárbaros en el corazón del imperio: Interacción y disputa entre indígenas cunas y europeos en el Darién durante 1774-1792*¹²³ y luego en otros tres artículos derivados de esta¹²⁴, analiza el conflicto del pueblo Cuna¹²⁵ y los españoles entre 1774 y 1793, a partir de las relaciones interétnicas de aborígenes y europeos de distintos lugares del Atlántico. En estos trabajos indaga la dinámica de las políticas españolas en la región, estableciendo que sus reformas militares y la expansión de la frontera virreinal al Darién no fueron efectivas, en la medida que los Cuna desarrollaron tácticas diplomáticas y militares, producto de procesos de etnogénesis de largo aliento, que les permitieron adaptar su organización social a la presión imperial. Así, los intentos de reducción y/o persuasión realizados por los españoles en la región darienita, contrario a sus propósitos, afianzaron la autonomía Cuna ante al virreinato y, de igual modo, aumentó el enfrentamiento entre distintas facciones puesto que existían diversas posturas nativas ante la forma de relación con las autoridades españolas.

Aunque este documento establece una hipótesis que reconoce a los aborígenes como actores con visión política, hay que señalar que no existe material disponible que

¹²² Nara Fuentes Crispín, “Mapeando en el maritorio de las Filipinas” en *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política*, comp. por Mauricio Nieto y Sebastián Díaz (Bogotá: Universidad de los Andes / Razón Cartográfica / Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia, 2014), 185-189.

¹²³ Nelson Rodríguez Hernández, *Bárbaros en el corazón del imperio: Interacción y disputa entre indígenas cunas y europeos en el Darién durante 1774-1792* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2013).

¹²⁴ Nelson Rodríguez Hernández, “Cartografía de la frontera bárbara: las representaciones del Darién a propósito del conflicto entre el Virreinato de Nueva Granada y los Cunas”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 19, n.º. 1 (2014a): 59-78; Nelson Rodríguez Hernández, “El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784- 1790)”, *Historia Caribe*, n.º. 53 (2014b): 201-223; Nelson Rodríguez Hernández, “La amenaza cuna: política de indios del gobernador Andrés Ariza en el Darién durante su primera década de gobierno en el siglo XVIII”, *Historia Caribe* 11, n.º. 28 (2016): 211-239.

¹²⁵ Los cuna eran “procedentes de las Costas de la mar del Sur, que fugados pasaron á estas del Darién y arrojando de ellas a los que las habitaban obligándolos á retirarse é internarse en los montes. Estos Yndios [...] Se mantienen de la caza y pesca que son sus ordinarios egercicios, y habitan en las orillas de los ríos y ninguno en las de la mar”. Joaquín Francisco Fidalgo, “Expedición Fidalgo: Derrotero de las costas de la América Septentrional desde Maracaibo hasta el río de Chagres que explica las cartas esféricas de las costas de la Goagira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Yndias, Darién del Norte y Portobelo y los planos de sus puertos, yslas y bajos.”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, comp. por Antonio Basilio Cuervo, Vol. 1 (Bogotá: Imprenta de vapor, 1792-1810): 184.

permita saber en concreto la visión de los pueblos vernáculos en ese periodo, respecto a los distintos actores en el territorio, por lo cual no se puede contrastar o corroborar esta hipótesis con otras evidencias además de las que consultó el autor. De otra parte, si los aborígenes poseían una estrategia para relacionarse con los diferentes actores, habría que intentar responder si tenían idea de las repercusiones políticas que sus acciones tenían en la misma política europea.

En cuanto a los tres artículos, estos continúan por la misma línea argumentativa establecida en su monografía y, en el texto *Cartografía de la frontera bárbara: las representaciones del Darién a propósito del conflicto entre el Virreinato de Nueva Granada y los Cunas*, se analiza la producción cartográfica para determinar tanto los avances técnicos materializados por los ingenieros militares como también las tensiones sociales que resaltan la defensa organizada del territorio por parte de los aborígenes.

En 2015, Solano publica de nuevo, esta vez un artículo llamado *El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia*,¹²⁶ en el cual vincula de manera más directa el gremio de artesanos que había analizado en su trabajo anterior con la gesta independentista. El trabajo se organiza en cinco apartados: en el primero se describen los rasgos generales del Apostadero; en el segundo, se analizan los inicios de la crisis presupuestal del Apostadero durante el primer decenio del siglo XIX; en el tercero se presentan las características de sus trabajadores; el cuarto se ocupa de las posibilidades que ofrecieron las guerras a los trabajadores de Cartagena; y en el quinto se hace la relación entre las respuestas de los trabajadores a la crisis de esa institución y de la ciudad, y el conjunto de circunstancias que llevaron a que ese descontento se expresara a través de canales políticos. Para este texto muchas de las fuentes históricas consultadas sobre el funcionamiento del Apostadero fueron de carácter económico (presupuestos, salarios).

En el mismo año, la colombiana Adelaida Sourdis publica *Las escuelas náuticas*¹²⁷, un artículo en el que se habla sobre la historia de la formación de marinos, en España y en la Nueva Granada, en tres instituciones monárquicas: El Colegio de San Telmo, La Armada Real y la Escuela Náutica de Cartagena de Indias. El aporte del texto tiene relación con la ampliación de información sobre la forma de funcionamiento y la

¹²⁶ Sergio Solano, “El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia”, *Economía & Región*, n.º. 1 (junio 2015): 3-30.

¹²⁷ Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, *Aguaita*, n.º. 27 (diciembre 2015): 17-23.

estructura administrativa y académica de las instituciones de formación de personal del mar.

Una publicación más en el 2015 es *Nosotros los del Caribe*¹²⁸. Un trabajo hecho por el sociólogo e historiador Jairo Solano y la arquitecta Paola Larios que compila una serie de contribuciones de distintos autores que tratan diversos aspectos del Caribe actual e histórico. En el artículo realizado por Solano¹²⁹, que rastrea la forma en que se empezó a configurar el saber médico en Colombia, se plantea el hecho de que en Cartagena existió un astillero y que allí se construyeron bergantines. Sin embargo, las fuentes documentales de donde extrae esta información no se referencian de manera específica.

También en el 2015, Gerardo Vivas Pineda publica un interesante artículo titulado *La Península regalada: El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira 1833-1891*.¹³⁰ En su texto hace alusión al proceso de negociación limítrofe de Venezuela con Colombia por la península de la Guajira, demostrando como los plenipotenciarios venezolanos no incluyeron dentro de sus argumentaciones documentación marítima, como diarios de navegación y derroteros, para asegurar la permanencia de este territorio. En este trabajo se puede observar también cómo al hacer estudios detallados de los diarios de navegación y los derroteros se puede obtener una realidad marítima en sus dimensiones físicas, geográficas y náuticas de las travesías pocas veces exploradas por los historiadores navales y marítimos; un verdadero aporte del investigador para el desarrollo de estas disciplinas. El tema de la Guajira, como el de otras pérdidas territoriales y marítimas de Venezuela le permite a Vivas concluir que

la identidad marítima del venezolano, antes y después de contar con nacionalidad propia, es lo suficientemente débil como para no generar una ligazón emocional con su mar. De allí que, a pesar de la contundencia de las pruebas documentales marítimas no utilizadas, durante el siglo XIX la política exterior venezolana haya desconocido la realidad histórica del océano como patrimonio nacional. Para la intelligentsia criolla el mar ha parecido ser más un fastidio o una barrera húmeda que un recurso útil de territorialidad y desarrollo.¹³¹

¹²⁸ Jairo Solano y Paola Larios, *Nosotros los del Caribe* (Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2015).

¹²⁹ Jairo Solano, "Ciencia y Técnica en Cartagena de Indias y en el Gran Caribe Siglos XVII al XIX" en *Nosotros los del Caribe*, Jairo Solano y Paola Larios (Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2015): 79-108.

¹³⁰ Gerardo Vivas Pineda, "La Península regalada: El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira 1833-1891", *Revista Tiempo y Espacio* 33, n°. 64 (2015): 243-286.

¹³¹ *Ibíd.*, 286.

En 2016, el historiador Ernesto Bassi, publica, el libro *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*¹³² en el que se propone la visión de un maritorio denominado el Gran Caribe Transimperial. El libro está organizado en dos grandes partes. En la primera, se presenta el proceso de configuración del Gran Caribe Transimperial, enfatizando el papel de las políticas comerciales y considerando las dinámicas de los barcos, sus capitanes y tripulaciones. Basada, principalmente, en los reportes de navegación [*shipping returns*] de los puertos de la Nueva Granada caribeña (especialmente Cartagena y Santa Marta) y Jamaica (especialmente Kingston), en esta parte también establece el rol de las redes de movilidad y comunicación en la configuración de las geografías transimperiales y enfrenta las suposiciones de muchos historiadores respecto a la existencia de esferas aisladas de imperios autosuficientes.

La segunda parte se centra en el modo en que la región transimperial se hizo posible, a través del desarrollo de proyectos geopolíticos que incluían, entre muchos otros, una autonomía persistente frente a las usurpaciones europeas (capítulo 3), una visión de un Imperio británico en la costa caribeña de Nueva Granada (capítulo 4), el sueño fallido de Simón Bolívar de una república sudamericana independiente patrocinada por Gran Bretaña (capítulo 5) y la construcción imaginada de una república andina que reflejaba los bastiones de la civilización del Atlántico Norte (capítulo 6). Los capítulos presentan casos de estudio conceptualmente unidos por la noción clave de la imaginación geopolítica.

Esta obra tiene varios aspectos a destacar. En principio, la consulta de documentación histórica en inglés ubicada en *The National Archives*, en Londres, y en ese sentido, la revisión de diarios de expediciones y de navegación, e incluso de una novela histórica. Estas nuevas fuentes resultan haciendo parte de una revisión que logra de mejor forma que el trabajo de Fuentes, poner a funcionar el concepto de maritorio para entender los procesos históricos de la Nueva Granada.

Un reconocimiento aparte merece la manera en que trata el tema de los aborígenes, pues llamarlos *indígenas marítimos* les otorga un proyecto geopolítico en el que el territorio comprometido y las actividades alrededor de ese espacio tienen relación con el mar.

¹³² Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World* (Durham: Duke University Press, 2016).

Por otra parte, también en 2016, el sociólogo y geógrafo Camilo Domínguez Ossa realiza un artículo denominado *El arte de navegar en las rutas de América, siglos XV a XIX*¹³³, en el cual hace un recuento de las características y avances técnicos de la navegación en ese periodo. El autor plantea que debido a los grandes cambios en el instrumental técnico en la segunda mitad del siglo XVIII se propició el clima para la renovación casi total de la cartografía, con artefactos de medición más precisos, y el impulso de grandes expediciones científicas y geoestratégicas en la búsqueda de nuevos territorios y pasos marítimos en el ártico. Si bien este trabajo se centra en presentar información muy descriptiva sobre varios aspectos de la técnica náutica, lo hace como si fueran instantáneas, de manera que se pasa de un tema a otro sin profundizar.

6.2 Respecto a los textos, sus posturas, limitantes y alcances

De los trabajos consultados se pueden establecer algunos datos estadísticos interesantes. En primer término, hay que anotar que, aunque se relacionan varios trabajos, son realmente pocos los autores y las investigaciones que puedan ser consideradas como estudios marítimos, navales o náuticos para el Nuevo Reino de Granada o Colombia. En general, en la historiografía colombiana los temas sobre la navegación se han tocado en las recopilaciones de documentación histórica o cuando se efectúan estudios relacionados con el comercio atlántico del periodo de control hispánico (legal e ilegal), las expediciones científicas y militares, las guerras de independencia, el estudio de infraestructura portuaria y en una menor medida, en algunos estudios de caso sobre actores y pueblos del mar.

Apenas una tercera parte de los autores consultados reconoce, aunque sea superficialmente, un acervo cultural náutico antes de la llegada de los españoles. En este sentido, faltan mayores esfuerzos para sistematizar la información que existe en fuentes diversas sobre lo que constituía el conocimiento aborígen sobre la navegación, pues tan sólo Fonseca, Patiño, Román, Rodríguez Hernández y Bassi establecen un análisis de la visión aborígen/*indígena* de los territorios marítimos.

Tal afirmación no deja de ser preocupante para un país con acceso directo a dos mares y que ostenta una riqueza hídrica destacada. Más aún, para un territorio que

¹³³ Camilo Domínguez Ossa, “El arte de navegar en las rutas de América, siglos XV a XIX”, *Boletín Cultural y bibliográfico* 50, n°. 90 (2016): 5-26.

factiblemente está constituido, en su gran mayoría, por un grueso y variado conjunto de *culturas anfibias*¹³⁴ continentales y marinas, en constante transformación.

Precisamente, considerando lo mencionado no se entiende la razón por la cual la historia de la navegación haya sido tratada tan marginalmente en el país, y reducida por cierta tradición historiográfica a dar cuenta únicamente de la dinámica mercantilista que predominaba en el siglo XVIII.

Esta cuestión puede tener, en parte, explicación por el hecho de que la mayoría de investigaciones académicas que trabajan sobre la navegación generalmente trabajan sobre las mismas fuentes documentales presentes en las instituciones como el Archivo General de Indias, el Museo Naval de Madrid, el Archivo General Militar de Madrid, el Archivo Central de Marina Álvaro de Bazán y en una menor medida el Archivo General de Simancas, ubicados éstos en territorio español y, en Colombia, el Archivo General de la Nación. En otros casos, para describir los temas náuticos y marítimos no se consultan fuentes primarias, sino que se reseñan los análisis y posturas, que sobre el tema hacen los conocedores de estas materias. Son pocas además las investigaciones con revisiones documentales que dirijan sus pesquisas a fuentes escritas diferentes a la producida y recopilada por la monarquía española y que posterior a ello, contrasten su información.

En esta vía, es poco usual encontrar la interdisciplinariedad como una forma de enriquecer las narrativas históricas, es decir, disciplinas como la arqueología o la antropología no están siendo necesariamente implicadas en el análisis del material y, asimismo, estas tampoco por ahora están produciendo nuevas formas de saber alrededor de la navegación marítima. Así las cosas, es factible que debamos preguntarnos si la historia de la navegación en el Caribe solo ha sido contada haciendo uso de un solo punto de vista documentado en textos escritos, acallando otras perspectivas o voces que existieron en las dinámicas marítimas del periodo.

Entre los recursos históricos usados para narrar la historia de la navegación del Atlántico y el Caribe está toda la actividad expedicionaria en esta zona, dado que por medio de las expediciones se construyen mapas, cartas, planos y se recogen experiencias de navegación y anécdotas que configuran las ideas “oficiales” acerca del territorio. En

¹³⁴ Este concepto lo utiliza el sociólogo Orlando Fals Borda aplicado a un estudio de sociedades de ciénaga y ríos en la región caribe colombiana y en este documento, se ha considerado que esta nominación y su desarrollo conceptual es perfectamente compatible para las sociedades que interactúan y viven en los espacios acuáticos bien sea de agua dulce y salada. Según Borda el concepto describe “el complejo de conductas, creencias y prácticas relacionadas con el manejo del ambiente natural, la tecnología (fuerzas productivas) y las normas de producción agropecuaria, de la pesca y de la caza que prevalecen en las comunidades de reproducción de la depresión momposina”. Orlando Fals Borda, *Mompo y Loba. Historia doble de la costa*, Tomo 1 (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1980), 21B.

ese sentido, una de las expediciones que sirve para establecer algunos parámetros en tanto delimitación e identificación de límites naturales del Caribe es la expedición Fidalgo.

Entre los recursos históricos usados para narrar la historia de la navegación del Atlántico y el Caribe está toda la actividad expedicionaria en esta zona, dado que por medio de las expediciones se construyen mapas, cartas, planos y se recogen experiencias de navegación y anécdotas que configuran las ideas “oficiales” acerca del territorio. En ese sentido, una de las expediciones que sirve para establecer algunos parámetros en tanto delimitación e identificación de límites naturales del Caribe es la expedición Fidalgo.

Ahora, específicamente, respecto a las expediciones de la costa colombiana, los documentos que se enfocan en el Darién desarrollan una perspectiva más abierta, en tanto las investigaciones muestran una perspectiva del conflicto entre aborígenes y españoles, surgido por las políticas poblacionales del territorio, en donde los primeros se observan como actores principales de la historia. Así, tanto Fonseca, Rodríguez Hernández como Bassi permiten observar a los aborígenes como poseedores de saberes náuticos y como actores políticos organizados en defensa de su territorio.

Otra forma en la que se narra el mar tiene que ver con las embarcaciones, en términos de construcción, uso y aspectos náuticos. En ese sentido, se encuentran varios estudios que definen como tema el Apostadero, pero en cuanto a su impacto en Cartagena solo el de Solano logra cierta profundidad al analizar las dinámicas sociales que se dieron con su funcionamiento, relacionándolo, incluso, con el proceso independentista.

Aunque pocos, se encuentran documentos en los que se escribe acerca de temas con mayor carácter técnico. Estos temas que son específicamente de las labores y funcionamiento y tipo de embarcaciones no son lo suficientemente importantes aun en el panorama de la historia de la navegación atlántica, salvo el trabajo de Gerardo Vivas de la compañía Guipuzcoana. Definitivamente, trabajos como los de Sourdis, Román, Nieto y Moreno son importantes pues establecen unos primeros acercamientos técnicos, pero todavía falta involucrar otras voces, porque, por ejemplo, aspectos de la navegación aborígen/*indígena* ocupan un lugar marginal frente a todo el material sobre los navíos españoles de la época.

Otro de los recursos desde los cuales se narra la historia de la navegación tiene que ver su dimensión política. Así, Arias de Greiff, Román, Bazurto, Solano y Bassi le reconocen a lo marítimo un papel importante en el proceso de independencia. Asimismo, Fuentes y Bassi escogen hablar del mar como un maritorio, en el que se implican

representaciones identitarias y redes de relaciones que no sólo se establecen en el Caribe Neogranadino.

También, se puede observar que el hecho de consultar fuentes nuevas se vuelve un recurso muy productivo para dinamizar la perspectiva historiográfica sobre la navegación atlántica. En esta tendencia se encuentran Bassi y Vivas. Este último, por ejemplo, logra demostrar cómo la *Compañía Guipuzcoana* fue determinante para que Venezuela no se hubiera perdido como provincia para la corona española, dado que debido a esta tuvo la oportunidad de intervenir naval y militarmente durante las guerras europeas. De otra parte, el acervo documental recuperado por Vivas, durante y posteriormente a su investigación sobre esta compañía, le permite referenciar las variadísimas formas de la ilegalidad (fraudes, contrabando, corso degenerado en piratería, corrupción), ejecutadas sistemáticamente en diferentes escenarios. Según Vivas, las magnitudes de la ilegalidad referenciadas son tan enormes, que tal situación explicaría la permanencia del fenómeno en el tiempo y en el espacio, y su razón de ser en las estructuras culturales y políticas de las sociedades latinoamericanas pasadas y presentes. En ese sentido, el comercio marítimo, así como fue una actividad decisiva para el desarrollo de las monarquías europeas, también fue la actividad que facilitó y potenció, dado las características del escenario marítimo, el fenómeno de ilegalidad.

Se podría afirmar que la historia de lo náutico en el Atlántico, en el periodo establecido, se ha ido desarrollado en dos direcciones principalmente: una, en la que el mar se trata como una cuestión estática, con una sola cara que muestra su uso comercial, es decir como un medio; y otra, en la que el mar se entiende como un escenario en el que interactúan agentes tanto humanos como climáticos, que es asumido como hogar, como recurso, como campo de batalla, como entidad, como red, es decir, como un elemento plurimorfo.

Dentro del primer enfoque, se encuentran algunos estudios revisados en el que el mar es un medio dominado por el hombre europeo, dejando de lado las particularidades y aportes de la navegación aborígen, o los aportes en cuanto a cartografía o etnografía de monarquías como Inglaterra u Holanda que también navegaron y vivieron el Caribe. En esta línea, se ubican trabajos en los que se han tratado, a la hora de hablar del Caribe, temas como las flotas de galeones, la *Carrera de Indias*, los naufragios, el corso y el contrabando.

Estos temas tienen en común el hecho de entender la historia de la navegación en el Caribe a través del mercantilismo, principalmente. Así, la narrativa histórica de los documentos expedidos por el imperio español es la que se privilegia, sin recurrir a contrastarla.

Esto explica también el hecho que la ciudad de Cartagena concentre, como localización, la mayor cantidad de documentos históricos revisados y, por ende, de estudios, dada su centralidad para la Corona como sitio de defensa y también por ser la sede del Apostadero, mientras que las dinámicas de ciudades como Santa Marta, Riohacha o las de las costas del Darién no son temas concurridos, se observan como tangenciales. En esta lógica, esta ciudad se encuentra referenciada con cualquier actividad marítima en el Atlántico, siendo mencionada en el 100% de la bibliografía consultada, incluso en los cinco trabajos revisados particularmente sobre el Darién.

En la segunda tendencia se resultan encontrando menos trabajos que, de alguna forma, buscan responder lo que significa el mar en ese periodo, para quienes tienen relación con él, más allá de los imperios, es decir, quienes lo viven. Esto implica una perspectiva historiográfica que acude a otras fuentes y metodologías, explorando lo individual, por ejemplo, en los estudios de caso, para dar cuenta de lo social, o que asume que, a partir de los artefactos, como las técnicas de construcción naval, se pueden comprender las visiones de mundo de quienes los usan.

PARTE 2.

LÍMITES DIFUSOS E INTERACCIONES

DINÁMICAS

Una vez la corona española se percató de haber encontrado un nuevo continente, estableció varios niveles de gobierno para su correcta administración política y eficiente explotación económica. Así, se subdividió este vasto territorio en unidades político-administrativas interrelacionadas de manera jerárquica. De esta forma, las unidades menores fueron llamados *cabildos*, que conformaban las *provincias*, las cuales, a su vez, se vinculaban o a una *capitanía general* o a una *gobernación*, dependiendo del estado de *pacificación* en que se encontraran sus habitantes y poblados. Finalmente, las *gobernaciones* hacían parte de unidades administrativas mayores como las *audiencias* o los *virreinos*. Al ser la *real audiencia* el máximo tribunal de justicia y apelo que cobijaba a varias gobernaciones, estas se instauraban en las principales ciudades de América.

Para el establecimiento de los límites territoriales y jurisdiccionales de las entidades político-administrativas la corona hispánica contaba con dos estrategias. La primera, y más difundida, consistió en utilizar las fronteras geográficas o naturales como los cursos de los ríos para su demarcación cartográfica. La segunda, se valía de las jurisdicciones previamente establecidas por las sociedades aborígenes para implantar sobre estas, el dominio monárquico. Dependiendo de la importancia económica del territorio dentro del sistema hispánico en su escala global, continental y regional los confines y jurisprudencia de las entidades territoriales se conocían y establecían con mayor claridad. Sin embargo, en la mayoría de los casos, las fronteras político-administrativas creadas eran inexactas y no daban cuenta de las realidades físicas y culturales de los territorios, lo que conllevaba a conflictos interprovinciales entre los funcionarios de América y España.

Cada entidad territorial debía contar con sus correspondientes jefes políticos y militares. De tal modo, que los gobernadores y oidores se encargaban de los asuntos de la rama judicial y los capitanes generales, debían solucionar los temas militares. Ahora bien, en los territorios *no pacificados*, que se caracterizaban por tener un asentamiento disperso, una geografía física y humana hostil y en los que las instituciones monárquicas tenían poca o nula presencia, muchas veces se asignaba a un sólo funcionario para desempeñar los cargos del poder civil, judicial y militar.¹³⁵

¹³⁵ Para trabajos sobre la organización político-administrativa hispánica: José María Ots Capdequí, *Las instituciones del Nuevo Reino de Granada al tiempo de la independencia* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1958); Marta Herrera, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH)

7. EL NUEVO REINO DE GRANADA

La *Nueva Granada* o *Nuevo Reino de Granada* fueron las palabras empleadas en documentos y mapas, durante los siglos XVI-XIX, para denominar una parte del territorio continental y litoral del norte de América del Sur. Estas voces también fueron usadas para llamar a las primeras divisiones políticas de carácter independentistas, asignadas al territorio de la actual república de Colombia. El uso extendido de estos vocablos dificulta el conocimiento exacto de los límites terrestres y marítimos de la entidad político-administrativa que se rotuló bajo estos términos.

7.1 De real audiencia a virreinato

Inicialmente, para la monarquía hispánica el Nuevo Reino de Granada fue el nombre de una provincia que se estableció sobre la jurisprudencia de los cacicazgos de las sociedades aborígenes presentes en la zona andina de la esquina nororiental de Sudamérica. Las primeras descripciones europeas de este territorio dan cuenta de ello, por ejemplo, el jesuita Alonso Merlano en el año de 1598, señala que:

Es el nuevo reyno de granada de las yndias occidentales una grande y estendida provincia [...] fue descubierta por el Adelantado don Gonzalo Jimenez de Quesada el Año del señor de mil y quinientas [treinta y ocho] y asi por la grande fertilidad de la tierra en que se parece al reyno antiguo de granada y por ser tierra fria como ella con su sierra nevada y por ser el mismo Adelantado que la descubrio natural de Granada lo puso nombre a aquella provincia el Nuevo Reyno de Granada. A la mayor poblacion de yndios que hallo en ella por nombre Tunja donde se fundo el primero pueblo de Españoles llamo Granada aunque aora communmente todos la llaman Tunja: y otra grande poblacion que hizo veinte leguas de la dicha ciudad en los llanos el pueblo de Bogotta que era la cabeza del Reyno la llamo Santafee: que por estar junto al dicho Bogotta se llama comunmente Santafee de Bogotta [...] Tiene este Reyno diez y seis ciudades principales de Españoles llamados: Santafé de Bogottá, Tunja, Pamplona, Merida, la Trinidad de los Muzos, la Palma, Velez, Ybagué, Mariquita, Tocayrna, Caceres, la Gritta, Vittoria, los remedios, Zaragoza, Santa gadea de guali, y s.Juan de los llanos: tiene otras

/ Academia Colombiana de Historia, 2002) y Jorge Conde, *Espacio, sociedad y conflictos en la provincia de Cartagena. 1740-1815* (Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1999).

tres villas de españoles llamados la Villa de Leyva, la Villa de S. christoval y la villeta de santafee: y fuera de destos innumerables pueblos de yndios fundados con sus yglesias doctrinas y gobierno de corregidores españoles que los tienen sujetos y conquistados y con subordinacion alas dichas ciudades de españoles [...] Santa Fee de Bogottá es la mayor y mas principal ciudad del Reyno y cabeza del en la qual esta la yglesia catredal (sic) y la silla arzobispal del prelado deste reyno que tiene por sufraganeos los obispos de Santa Marta de Caragena y de Popayan: tambien esta en ella la audiencia real ques en autoridad y renta la tercera de las yndias tras las de Lima y Mexico.¹³⁶

A nivel político y administrativo, la Nueva Granada empezó siendo una capitanía general del virreinato del Perú. Posteriormente, en 1547, en su capital se instauró una *Real Audiencia* situación que conllevó a que la entidad gozara de cierta autonomía y al pasar de los años, desde esta audiencia se manejaron los asuntos de las gobernaciones de Cartagena, Santa Marta, Popayán y los de la capitanía de Venezuela.¹³⁷ Don Joseph Aparicio Morata, fiscal y juez conservador de la Real Audiencia de Santafé, en un documento oficial de 1722, anotó que (ver Figura 1):

El Virreinato de Santa Fe, Nuevo Reino de Granada se estableció de orden del Rey y Santa Fe, el año de 1718, [...] fue nombrado por primer Virrey el Excelentísimo Señor don Jorge de Villalonga, [...] en que permaneció hasta el año de 1721, en el cual se extinguió. [...] Se continuó el nombramiento de Presidentes de la Real Audiencia hasta el año de 1740, en que se estableció con carácter de Capitán General de todo el Reino, suprimiéndose este título a los Gobernadores del Distrito.¹³⁸

¹³⁶ Jean Michael Francis, “Descripción del Nuevo Reino de Granada (1598)”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º. 30 (2003): 344-345.

¹³⁷ Entidades territoriales y administrativas que desde su creación fueron vinculadas al Reino de Tierra Firme.

¹³⁸ Extractos de un informe sobre el estado del virreinato efectuado a petición del virrey Don Pedro Messía de la Cerda. Para su elaboración Aparicio, se valió de un plano del territorio que complementó con un conjunto de notas descriptivas y estadísticas relativas a la entidad político-administrativa en su contorno. Ver Barona, Guido. “Plan Geográfico del Virreinato de Santa Fe, Nueva Granada: 1772. Notas relativas a este Plano. Cuadros que acompañaban originalmente al Plan Geográfico, elaborado por Don Joseph Aparicio Morata”, *Historia y Espacio* (Colombia), n.º. 8 (1983): 134. <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/7498/1/6.%20Plan%20geografico%20del%20virreinato%20de%20Santa%20fe%20Nueva%20Granada%20-%20Barona%20Guido> (Fecha de consulta: 15 de marzo de 2017).



Figura 1. 1772 - Plan Geográfico del Virreinato de Santafé de Bogotá, Nuevo Reino de Granada, por Francisco Antonio Moreno y Escandón¹³⁹

La creación del virreinato tuvo como objeto fortalecer la defensa militar y la supeditación de los gobernantes locales a la corona, evitar las discordias y alborotos en la audiencia y, detener la progresiva pérdida del monopolio comercial español combatiendo el contrabando.¹⁴⁰ Su capital fue Santa Fé de Bogotá y se integraron, administrativamente, los territorios de las reales audiencias de Quito, Panamá, Santa Fe y la capitanía de Venezuela incluyendo sus territorios insulares.¹⁴¹

Autores como García Gallo, plantean que el cambio jurídico a un virreinato realmente no alteró “el sistema de organización establecido hacia 1570, puesto que lo

¹³⁹ Archivo Museo Naval de Madrid (AMN), 27-C-10. *Plan Geográfico del Virreinato de Santafé de Bogotá, Nuevo Reino de Granada, que manifiesta su demarcación territorial, ríos principales, provincias y plazas de armas* [Plano], 1772.

¹⁴⁰ Consuelo Maqueda, “Diplomacia, reformismo y virreinato de Nueva Granada en los inicios del siglo XVIII”, *Anuario de historia del derecho español*, n° 74 (2004): 229-290.

¹⁴¹ Con el proceso de las gestas independentistas de las posesiones de ultramar españolas en América, en 1810, el gobierno criollo declaró finalizado el virreinato, pero, en 1816, durante el mandato de Fernando VII, España recuperó temporalmente su control. Posterior al gobierno hispánico, el territorio del virreinato se vinculó a la entidad político-administrativa conocida como la Gran Colombia, la cual fue disuelta definitivamente en 1822, por las gestas independentistas americanas.

único que supone es convertir una Presidencia que ejercía el superior gobierno en un virreinato y modificar la adscripción de unas provincias a una y otra circunscripción superior”.¹⁴²

El virreinato del Nuevo Reino de Granada contó con 18 virreyes.¹⁴³ Los virreyes fueron funcionarios de un alto nivel social como “letrados o golillas, caballeros de alto rango, militares (sobre todo a partir del siglo XVII), algunos eclesiásticos y marinos [de profesión]”¹⁴⁴. Además de la misión gobernar, estos personajes ostentaban el rol de capitanes generales “por mar y tierra” en sus jurisdicciones, pudiendo nombrar, remover o sustituir cargos y funcionarios, incluyendo “la creación y mantenimiento de bases y apostaderos, y el de la flota, acopios, pertrechos, armas y puertos y fortalezas marítimas, disponiendo de grandes atribuciones en el nombramiento de los mandos”.¹⁴⁵ La investigadora estadounidense Carla Rahn Phillips sobre este cargo anota:

El virrey se situaba en la cúspide de esta estructura burocrática como representante del rey, coordinando las actividades de todas las esferas administrativas del vasto territorio [...]. Aunque en principio estaba situado jerárquicamente por encima de cualquier otra autoridad pública de su jurisdicción, en realidad su labor consistía más en coordinar que en ejercer su autoridad. El simple hecho de seguirle la pista a lo que ocurría en el virreinato en su conjunto, sin hablar ya de controlarlo, era un trabajo de tiempo completo. Por otro lado, sin la cooperación de sus delegados en cada nivel de la burocracia, no podía llevar nada a buen término.¹⁴⁶

Del elenco de virreyes que gobernaron el Nuevo Reino de Granada son considerados como “virreyes marinos” por ser nobles con formación en la marina: Don José Alfonso Pizarro (teniente general de la Real Armada), Don Pedro Messía de la Cerda (teniente general de la Real Armada), Don Manuel de Guirior (teniente general de la Real

¹⁴² Alfonso García Gallo, *Los orígenes españoles de las Instituciones americanas* (Madrid: Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, 1987), 874.

¹⁴³ Los mandatarios fueron: Don Antonio Ignacio de la Pedrosa (1717 - 1719), Don Jorge de Villalonga (1719 - 1724), Don Sebastián de Eslava (1739 - 1749), Don José Alfonso Pizarro (1749 - 1753), Don José Solís Folch de Cardona (1753 - 1761), Don Pedro Messía de la Cerda (1761 - 1777), Don Manuel de Guirior (1773 - 1776), Don Manuel Antonio Flóres (1776 - 1782), Don Juan de Torrezal Díaz Pimienta (1782), Don Antonio Caballero y Góngora (1782 - 1789), Don Francisco Gil de Taboada y Lemos (ene - jul 1789), Don José Manuel de Ezpeleta (1789 - 1797), Don Pedro Mendinueta (1797 - 1803) y Don Antonio José Amar y Borbón (1803 - 1810), Don Francisco Javier Vanegas (1810), Don Benito Pérez Brito (1812 - 1813), Don Francisco José de Montalvo (1813 - 1818) y Don Juan Sámano (1819). El historiador Germán Colmenares efectuó una importante recopilación del gobierno de cada uno de estos funcionarios. Germán Colmenares, *Relaciones e informes*.

¹⁴⁴ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, “Origen y creación de los virreinos”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º. 25 (abril 2002): 21.

¹⁴⁵ *Ibíd.*, 25.

¹⁴⁶ Carla Rahn Phillips, *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la guerra de Sucesión española* (Madrid: Marcial Pons Historia, 2010), 114.

Armada), Don Manuel Antonio Flóres (teniente general de la Real Armada) y Don Francisco Gil de Taboada y Lemos (jefe de escuadra de la Real Armada).¹⁴⁷

7.1.1 Los mares jurisdiccionales virreinales y los puertos marítimos del mar del Norte

Desde tiempos medievales, se asumía que un estado que poseía zonas litorales tenía su jurisdicción marítima “hasta la distancia del alcance de una bala de cañón disparada desde la costa”.¹⁴⁸ Con el tiempo, y tras los acuerdos internacionales entre las potencias del mar, en el siglo XVIII se estableció que el límite jurisdiccional marítimo de una nación correspondía a tres millas náuticas desde la costa. Posteriormente, en el siglo XX, se definió que la jurisdicción marítima de las entidades territoriales llegaba hasta las 12 millas náuticas.¹⁴⁹ Respecto a los mares jurisdiccionales del virreinato y sus puertos marítimos del mar del Norte el virrey Guirior al entregar el mando al virrey Flóres anotó:

“siendo tan dilatadas y extensas las costas del Vi[r]reinato, **en ambos mares,** no solo **es casi imposible tenerlas suficientemente resguardadas,** si no que aún se dificulta la custodia de los puertos y plazas de alguna consideración, por el defecto de facultades y motivos antes referidos; siendo esta la causa que impide cortar radicalmente el comercio ilícito de las colonias extranjeras que no ignoran lo abierto de la co[s]ta y sus diferentes caletas, ensenadas y surgideros, y la facilidad que tienen de abrigarse en ellos, **sin que pueda impedirse nuestra parte, por no haber embarcaciones, tropa, ni fortalezas que lo embaracen**”.¹⁵⁰

El virreinato del Nuevo Reino de Granada contó con jurisdicción en dos importantes mares, el Atlántico¹⁵¹ y el Pacífico¹⁵². Sus zonas litorales, insulares y marítimas eran extensas y diversas (ver Figura 1). Difícilmente, la monarquía española pudo proteger y ostentar el poder sobre estos espacios, aun cuando intentó materializarlo por medio de diversos proyectos económicos, políticos, expedicionarios y militares.

¹⁴⁷ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, “Origen y creación de los virreinos”.

¹⁴⁸ Catalina García, “Limitar con el Mar de las Antillas: un recorrido cartográfico de Santa Marta a Riohacha en el siglo XIX”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX* (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016), 231.

¹⁴⁹ *Ibíd.*

¹⁵⁰ Énfasis propio (negrilla). Julián Viso, *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia* (Madrid: Impresores de la Real Casa, 1884), 405.

¹⁵¹ Nominado también como mar del Norte, mar de las Antillas y recientemente como mar Caribe. Un trabajo que da cuenta de la conformación del espacio caribeño colombiano es el de Adelaida Sourdis Nájera, “El Caribe colombiano en el siglo XIX: Conformación geohistórica y política”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX* (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016), 77-107.

¹⁵² Nominado también como mar del Sur u océano Pacífico.

Las especificidades de las actividades comerciales entre Europa y América durante los siglos XVI al XVIII, aunadas con algunas de las características geográficas del planeta que condicionaban la navegación a vela, conllevaron a que el mar Atlántico americano tuviese un desarrollo portuario y mercantil, mejor estructurado que el del mar Pacífico. La legislación comercial española clasificó los puertos americanos según su importancia para el sistema comercial transatlántico.¹⁵³ En el Nuevo Reino de Granada, Cartagena de Indias fue el único puerto mayor, mientras que, Portobelo, Santa Marta y Riohacha fueron puertos menores.¹⁵⁴ También existieron varios *puertos ocultos* dentro de este territorio, como la isla caribeña occidental de San Andrés, Chagres, San Blas, Calidonia, Sabanilla, Gayra, Bahía Honda, Portete, que fueron lugares utilizados tanto por españoles, británicos, holandeses, franceses y daneses para participar en intercambios comerciales ilícitos.¹⁵⁵

En este contexto, Cartagena de Indias logró una posición y desarrollo privilegiado entre todos los puertos marítimos neogranadinos, no solo por su ubicación estratégica, sino porque era un lugar necesario para la defensa de las posesiones hispánicas de ultramar. Sus condiciones climáticas eran menos extremas que otras zonas y poblados litorales tropicales. También, porque desde 1574, con ratificaciones en el siglo XVII, la ciudad fue uno de los pocos puertos autorizados por España para el tráfico de esclavos en América, además, de ser punto de estacionamiento de la *Flota de los Galeones* en su comercio con Sur y Centroamérica.¹⁵⁶ Asimismo, era el puerto terminal más próximo a la desembocadura del río Magdalena, vía obligada de penetración al Nuevo Reino de Granada.¹⁵⁷

La combinación de estas características le otorgó a la ciudad un dinamismo y un aire de progreso mucho mayor del que nunca tuvo Santa Fe, a pesar de su condición de

¹⁵³ Juan Felipe Pérez y Luis René Romero, *Naufragios y puertos*.

¹⁵⁴ Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory*, 24. Bassi, aunque no desconoce la importancia del puerto de Cartagena, considera que los puertos menores neogranadinos tienen una mayor relevancia de la que se les ha determinado. Para dar cuenta de esta realidad, demuestra como Riohacha fue un puerto que se benefició de los permisos reales que lo autorizaban a comerciar con neutrales extranjeros como Kingston (capital portuaria de la isla de Jamaica), pero al no haber registros de navegación disponibles para Riohacha el seguimiento de sus actividades se dificulta. De otra parte, ilustra como los puertos de Sabanilla y Riohacha no eran invisibles para las autoridades españolas y los capitanes o marineros que navegaban la costa caribeña de Nueva Granada y, tampoco eran los únicos *puertos ocultos* que comerciaban con Jamaica.

¹⁵⁵ *Ibíd.*, 25.

¹⁵⁶ Consuelo Maqueda, “Diplomacia, reformismo”; Leonardo Moreno Álvarez, “Escritura de la historia”.

¹⁵⁷ Eduardo Lemaitre, *Historia General de Cartagena*, Tomo 1, 39.

sede del gobierno hispánico, constituyendo al puerto, como el centro del poder económico, político y militar del caribe neogranadino.¹⁵⁸ Cartagena fue, en el siglo XVII, un pilar esencial dentro de la estrategia geopolítica de la corona: ni Portobelo ni Nombre de Dios poseían sus ventajas en cuanto a recursos y estrategia de defensa. Por otro lado, las actividades comerciales en el resto del área no eran demasiado diversas. Santa Marta, que surgió desde la época de la Conquista como un punto de tránsito hacia el interior, debió resistir en varias ocasiones los ataques de los indios de la Sierra; una vez estos fueron dominados quizás hubiera sido posible cierto desarrollo de tipo agrícola, dada la fertilidad de su hinterland (que bien atraía a piratas para recoger leña, frutas y hacer aguada) y de un puerto de buen calado y cierta facilidad en su defensa. Sin embargo, este puerto no era tan amplio ni con tantas ventajas tácticas como el de Cartagena, por lo cual la ciudad se dejó relativamente mal defendida [...] Las mismas zonas con escasa protección, a pesar de tener pocas riquezas en sí, eran la puerta trasera del imperio, por donde podía entrar la mayor cantidad de contrabando.¹⁵⁹

Aún con toda su importancia y relativo control, el comercio cartagenero siempre estuvo afectado por el tráfico ilegal de mercancías, de una manera tal, que muchos de sus dirigentes y funcionarios hacían parte integral de esta actividad. Por ejemplo, en el siglo XVIII, el virrey Don Jorge de Villalonga, junto con su corte de funcionarios, haciendo caso omiso de las directrices reales, dedicaron grandes y juiciosos esfuerzos para ampliar el margen de sus ganancias con acciones ilícitas. Situación que conllevó a que la Corona en 1721, lo apresara junto con varios de sus cómplices, anulando además la creación del virreinato. Desde esa fecha, hasta 1739, cuando se restableció el virreinato, no hubo ni un solo gobernador de Cartagena que no tuviese vínculos con actividades contrabandistas. Una situación que decantó para que, a finales del siglo XVIII, se prohibiera a los comerciantes de Cartagena y Santa Marta ampliar sus actividades con otros territorios y mercados, mientras que a La Habana y a Caracas si se les estimuló a hacerlo.¹⁶⁰

De otra parte, progresivamente durante el siglo XVIII, Cartagena se fue constituyendo en la guarnición militar más importante de la región, lo que hizo que Río Hacha, Santa Marta y Portobelo fueran enclaves subsidiarios de esta en

¹⁵⁸ Alfonso Múnera, *El fracaso de la Nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)* (Bogotá: El Áncora Editores, 1998), 77-78.

¹⁵⁹ Leonardo Moreno Álvarez, "Escritura de la historia", 40-41.

¹⁶⁰ Alfonso Múnera, *El fracaso de la Nación*, 68.

lo logístico, mientras que financieramente dependían casi por entero de situados y ayudas exteriores. Sus cajas reales estaban imposibilitadas para sostener por sí mismas tan siquiera las obras a realizar en fortificaciones, por lo que hacia finales de siglo su papel estratégico era puramente anecdótico. Tan sólo se dedicaban al control de los indios lugareños y eventualmente a la persecución de contrabandistas, lo que evidenciaba que sus tareas como guarniciones militares habían sido reducidas al mínimo.¹⁶¹

7.1.2 El Apostadero de Marina de Cartagena de Indias

La corona española reguló todos los aspectos de la navegación como el tránsito, la formación y nacionalidad de los pilotos, los aparejos que debían llevarse y las limitaciones de tonelajes de las naves. Las normas, a veces, respondían a circunstancias distintas a la seguridad nacional o al comercio, como, por ejemplo, la restricción que existía sobre la capacidad de los barcos que remontaban el río Guadalquivir debido al peligro del paso de la barra de Sanlúcar de Barrameda, en la península ibérica.¹⁶²

A lo largo del siglo XVIII, se generó un proceso de reestructuración de la Armada Real, que, entre varios aspectos, condujo a la organización de Arsenales y la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Por su parte, en América, se establecieron los Apostaderos de Marina dependientes de la Armada Real, fundamentalmente para combatir el contrabando, evitar que extranjeros se asentaran en las costas y conducir los situados de un lugar a otro. De esa manera, estos tenían un papel importante en el sistema defensivo hispánico, por lo que “se crearon donde había poblaciones de importancia geo-militar que, a su vez, tuvieran condiciones litorales favorables para el ataque, construcción y reparación de embarcaciones”.¹⁶³

Para cumplir su propósito, el apostadero estaba compuesto por embarcaciones (las denominadas *Escuadras*), almacenes, tinglados¹⁶⁴, muelle, carenero y arsenales, es decir,

¹⁶¹ José Manuel Serrano Álvarez, “La gobernación de Cartagena de indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Militar* 49, n.º. 98 (2005): 39.

¹⁶² Un recuento de las principales normas de la Armada hispánica se encuentra en: *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político, y económico de su armada naval* (Madrid: Imprenta de Juan Zuñiga, 1748).

¹⁶³ Sergio Solano, “Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX”, *Revista Theomai*, n.º 31 (2015b): 80.

¹⁶⁴ “Tinglado: cobertizo al aire libre, sostenido por puntales de hierro o de madera. Tiene aplicaciones muy diversas, como son: resguardar de la intemperie embarcaciones o efectos, servir de taller, depósito, etc.”. José Lorenzo, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro, *Diccionario marítimo español*, 503.

“sitios de almacenamiento de todos los pertrechos necesarios para el avío de los barcos y el reclutamiento de marineros”.¹⁶⁵

Para el investigador Sergio Solano los apostaderos además de ser sitios estratégicos:

Estaban bajo la dirección de un comandante con atribuciones en todos los asuntos civiles y militares del personal bajo su mando. Tenían secciones de tesorería, matrícula de la mar para alistar hombres con condiciones para la marinería, maestranzas de distintos oficios (carena, calafatería, carpintería de la mar, carpintería blanca, herrería, armería, velas y jarcias) y montepío producto del recaudo de las contribuciones deducidas de los sueldos para socorrerlos en caso de desgracias. Contaba con una junta de marina formada por quienes estaban al frente de esas secciones, disfrutando de autonomía administrativa y financiera con relación a las autoridades ordinarias de las ciudades en las que estaban radicados.¹⁶⁶

El mando de los apostaderos podía recaer en la figura de un capitán de fragata, quien, disponía de naves operativas para evitar el contrabando, además de encargarse de tareas navales junto con el Juzgado de Marina, contando por lo tanto con su correspondiente asesor letrado. Para las tareas administrativas, contaba con el Ministro de Real Hacienda, asesorado por un contador y el Contramaestre de Construcción que se encargaba de las reparaciones de las embarcaciones. Existía también una Junta de Marina presidida por el Comandante, compuesta por oficiales y miembros del Ministro de Hacienda.

El Apostadero de Cartagena de Indias como institución se creó, en 1750.¹⁶⁷ De acuerdo con las políticas monárquicas hispánicas concernientes al control y defensa de los territorios de ultramar, así como los lugares en donde se ubicaban los apostaderos, a estos se les asignó determinada misión, que, en el caso de Cartagena correspondió a vigilar el comercio ilícito y evitar que prosperaran asentamientos no autorizados en el Darién y en la Costa de Mosquitos.¹⁶⁸ Otras funciones consistían en que:

¹⁶⁵ Sergio Solano, “Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo”, 81.

¹⁶⁶ Sergio Solano, “El Apostadero de la Marina”, 6.

¹⁶⁷ Sergio Solano, “El Apostadero de la Marina”, 2-3. Una importante relación de documentos oficiales vinculados con el apostadero de marina de Cartagena de Indias se encuentra en el fondo *Milicias y Marina* (compuestos por más de 150 legajos) del AGN de Bogotá - Colombia. Otro archivo con abundante información de los apostaderos hispánicos en América es el Archivo General de la Marina Española “Don Álvaro de Bazán”, en la localidad de Viso del Marqués (Ciudad Real) – España.

¹⁶⁸ Jorge Arias de Greiff, “Apuntamientos para la historia del Apostadero”.

para las tripulaciones se dispuso el establecimiento de una Matrícula de Mar para que estas se reclutasen en los puertos y vecindarios de cada apostadero [...] el Comandante sería el Juez de Matrículas para los efectos disciplinarios. Cada apostadero, y en especial aquellos con capacidad para construcciones y con arsenal, como Cartagena de Indias, tendría acceso a bosques bajo su jurisdicción especial; las ordenanzas de Matrículas y Bosques regularon estos asuntos. [...] En lo relacionado con las naves del apostadero, salvo la presencia de fragatas y navíos para empresas o tareas especiales que los requiriesen, estas serían naves menores: goletas, corbetas y especialmente lanchas cañoneras, armadas con un sólo cañón, con arboladura de balandra y de poco calado; habrían de ser muy útiles en la persecución de contrabandistas en las numerosas caletas y bajos de las costas.¹⁶⁹

El Apostadero, a nivel de infraestructura portuaria, se ubicó en un lugar en el que tradicionalmente se construían y reparaban embarcaciones menores, con el fin de atender los barcos de guerra del imperio, en especial los buques guardacostas encargados combatir el contrabando. Este lugar fue clave en la zona portuaria cartagenera (ver Figura 2), en la que también se encontraban el carenero de La Machina (situado en el islote de Bocagrande), el muelle y los almacenes de la isla de Manga, junto con un muelle para embarcaciones menores (ubicado en la parte exterior del sistema defensivo amurallado).

¹⁶⁹ *Ibíd.*, 968.



Figura 2. 1805 - Detalle de la infraestructura portuaria del Arsenal de Cartagena de Indias¹⁷⁰

¹⁷⁰ Imagen tomada y adaptada del texto de Sergio Solano, "El Apostadero de la Marina", 5. Solano, por su parte, localizó en un mapa elaborado por Manuel de Anguiano, en 1805, la infraestructura portuaria trabajada en su investigación. El mapa histórico empleado por el autor se encuentra ubicado en el "Depósito de la Guerra, Archivo de Planos, Estante J, Tabla 5, Cartera 2ª, Sección a, n° 7".

Su funcionamiento estuvo regido por la Real Ordenanza de 1776, que definía todo lo relacionado con la administración de los Reales arsenales de Marina, la contratación, administración de los trabajos y de los trabajadores. Si bien estaba definido en las normas monárquicas, realmente fue solo hasta 1786 que el apostadero se empezó a habilitar

con almacenes, tinglados, muelle y un carenero [...] el que recibió el nombre del Boquete debido a que en unos de los costados del baluarte de Santa Isabel se abrió una puerta para facilitar la movilización del personal y de los pertrechos.¹⁷¹

En 1787, se construyó un nuevo tinglado en el carenero del Boquete del Arsenal para poner en seco las embarcaciones y repararlas. Así, el Apostadero contaba con un grupo de trabajadores estables (maestros mayores, asentistas, rondines, mandos medios de las embarcaciones) mientras que había otro grupo que fluctuaba entre los marineros y los que se dedicaban a las reparaciones, según las necesidades y la disponibilidad de presupuesto. En lo concerniente a las contrataciones de personal,

influyó la periodicidad con que se reparaban las embarcaciones, lo que a su vez estaba sometido a ciertas contingencias como las variaciones del clima en el área sobre la que tenía jurisdicción el apostadero de Cartagena. Épocas de lluvias y de fuertes vientos determinaban reparaciones más continuas que durante los periodos secos. Las zonas donde se prestaba el servicio también influían. Por ejemplo, las inmediaciones de Portobelo, en el istmo de Panamá, eran tenidas como una especie de infierno cuyas condiciones climáticas deterioraban rápidamente a las embarcaciones que fondearan por largos periodos.¹⁷²

El presupuesto fue un aspecto fundamental para el correcto desarrollo del Apostadero. Este dependía de la situación económica del imperio hispánico, sus guerras y los conflictos entre sus distintas jurisdicciones políticas y militares. En términos generales, el Apostadero contó con poca asignación presupuestal, aunque llegó a manejar importantes cifras de dinero si se compara con otras entidades monárquicas cartageneras.

Desde finales de 1770 hasta comienzos del decenio de 1790, el Apostadero sobrevivió con una asignación de \$150.000. En 1796, sus asignaciones aumentaron debido a que, además de la asignación fija de \$150.000, recibió por parte de las Cajas Reales de Cartagena una suma superior a los \$150.000, justificada por las guerras en el

¹⁷¹ Sergio Solano, "Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo", 81.

¹⁷² *Ibíd.*, 90.

Caribe. En 1808, su asignación bajó, ya que España necesitaba dinero para sostener la guerra con Francia. Las variaciones presupuestales también se evidenciaron en el momento en que se dio el incremento del tráfico de barcos por el impulso dado por el Reglamento de Libre Comercio de 1778, que se suponía intensificaría los trabajos de reparación, pero el Apostadero presentó serias dificultades económicas y se tuvieron que pedir empréstitos.¹⁷³

A partir de 1808, el presupuesto del Apostadero empezó a ser fuertemente criticado por todas las esferas cartageneras debido a sus altos costos y la autonomía monetaria que tenía la entidad para manejar sus recursos. En 1810, la junta de gobierno de Cartagena le quitó el carácter de Apostadero al puerto. Así, Cartagena perdió su “condición de sitio de permanencia de la flota de guardacostas, de reclutamiento de marinería (matrícula de la mar) y para la refacción de embarcaciones por cuenta del gobierno, y por tanto acabó con los asentistas. Ahora era un puerto libre y las embarcaciones contratarían los servicios de las maestranzas”.¹⁷⁴

Esta situación favoreció para que muchos de los trabajadores del Apostadero prestaran importantes servicios a la causa republicana durante la guerra de 1812, pues “se requirió de muchos bongos, champanes y lanchas para movilizar tropas y para los combates fluviales en el río Magdalena”.¹⁷⁵

Posteriormente, con la retoma hispánica de Cartagena, el 19 de marzo de 1817 se expidió un nuevo reglamento para los apostaderos de América. Así, Manuel Cordero se posesionó como comandante del Apostadero de Cartagena en 1819, siendo el último funcionario que ocupó este cargo hasta el 24 de junio de 1821.

7.1.3 Los centros de aprendizaje, formación y difusión de los saberes y conocimientos náuticos neogranadinos

En el imperio español existieron dos tipos de escuelas de formación náutica.¹⁷⁶ Las de iniciativa privada (con aprobación real), en donde se capacitaba al personal de la marina en conocimientos náuticos y, las de fundación real, destinadas a la formación de militares “para velar por la defensa naval del territorio y asegurar el comercio ultramarino,

¹⁷³ Sergio Solano, “El Apostadero de la Marina”, 6-7.

¹⁷⁴ *Ibíd.*, 11.

¹⁷⁵ *Ibíd.*, 12.

¹⁷⁶ Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, 19.

cuyos convoyes navegaban protegidos por navíos de guerra”,¹⁷⁷ como el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla.¹⁷⁸ En lo concerniente a la función naval defensiva, que se ejercía desde las embarcaciones reales, la formación de su tripulación y oficiales de marina estuvo a cargo de la Armada Real, en territorio Ibérico, en la Escuela de Guardias Marinas, fundada en 1717.¹⁷⁹

Para el Nuevo Reino de Granada el conocimiento que se tiene sobre las instituciones de formación náutica es reducido y a la fecha, solo existen tres publicaciones en las que se trabaja este tema.¹⁸⁰ Las investigaciones históricas que existen para esta región, tampoco documentan la presencia o creación de alguna institución neogranadina en la que se difundieran temas relacionados con la navegación marítima atlántica europea en los siglos XVI, XVII y XVIII. Así las cosas, podría asumirse que buena parte de los saberes y conocimientos náuticos en (y de) tierras americanas, fueron difundidos y adquiridos empíricamente, aunque, buena parte del nuevo conocimiento náutico quedó documentado y cartografiado por los europeos. Sin embargo, la documentación especializada náutica en (y de) América, tuvo una circulación restringida y no necesariamente fue generada o utilizada con fines educativos.

La historiadora Adelaida Sourdis sostiene que la creación de las escuelas náuticas respondió a la necesidad de una marina más eficaz y mejor capacitada debido al incremento del comercio de larga distancia y la necesidad de dominar las rutas de tráfico indiano. En el territorio americano y, específicamente en el Nuevo Reino de Granada, esta necesidad se dio simultáneamente, durante el desarrollo de la expedición de Fidalgo (1792-1810).¹⁸¹

En 1778, el Reglamento de Comercio Libre habilitó a 13 puertos españoles y a 22 americanos para comerciar, lo cual desembocó en la creación de nuevos Consulados de Comercio, el que, para el caso de Cartagena de Indias, se creó en junio de 1795.¹⁸² Con dicha entidad y los esfuerzos del Prior del Consulado, Don José Ignacio de Pombo, fue posible la creación de la primera *Escuela Náutica y Matemáticas* en territorio

¹⁷⁷ *Ibíd.*, 19.

¹⁷⁸ Para trabajos sobre el Real Colegio de San Telmo y el proceso de formación de pilotos ver la obra de Elisa María Jiménez, *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1601-1808)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2002).

¹⁷⁹ Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, 22.

¹⁸⁰ Uno corresponde al artículo de Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, otra es el artículo de Manuel Lucena Giraldo, “Ciencia y Crisis Política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)”, *Revista de Historia Naval* 8, n.º. 30, (1990): 31-38 y el último corresponde a las anotaciones que sobre esta materia realiza en su libro Enrique Román Bazurto, *El Caribe, mar de la Libertad*.

¹⁸¹ Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, 21.

¹⁸² *Ibíd.*, 20.

neogranadino, en 1808, que tuvo como objetivo principal, capacitar y formar a quienes quisieran dedicarse a los oficios del mar.

Solo hasta julio de 1810 fue aprobado el *Plan de Estudios de la Escuela* y se empezaron las adecuaciones de la casa del Consulado como la sede de estudio de la institución. La bibliografía especializada para formar a los alumnos fue obtenida mayoritariamente del Depósito Hidrográfico del Apostadero de Marina de la propia Cartagena y también fueron comprados una serie de instrumentos científicos en Jamaica.¹⁸³

El maestro de la escuela contó para su labor pedagógica con un juego de cartas geográficas generales de las cuatro partes del mundo y un mapamundi iluminado, una carta de las costas de América Septentrional y otra de la Meridional, un juego de globos celeste y terrestre con sus círculos de bronce y agujas, el almanaque náutico de 1811 y las tablas logarítmicas de M. Callet, además de los útiles usuales del aprendizaje.¹⁸⁴

La ruptura política entre España y América a partir de los procesos independentistas hace que, en 1815, en la reconquista, Pablo Morillo y Pascual Enrile, cabeza de la Real Armada, cierren la Escuela.¹⁸⁵ Posteriormente, mediante el decreto del 28 de junio de 1822, el General Francisco de Paula Santander funda una nueva escuela de náutica en Cartagena, por ser “la marina militar uno de los más importantes ramos que contribuyen a la mejor defensa de la República”¹⁸⁶, bajo el mando del Capitán de Fragata Rafael Tono, un antiguo piloto que había llegado a Cartagena de Indias con la expedición Fidalgo.¹⁸⁷

7.1.4 Tipos de embarcaciones

Tras el encuentro de europeos y aborígenes en 1492, el conocimiento adquirido de cientos de años de navegación prehispánica americana se complementó con los grandes desarrollos técnicos y científicos navales europeos. Esta situación posibilitó no sólo la aparición de varios astilleros de rivera en diferentes puntos insulares y zonas

¹⁸³ Manuel Lucena, “Ciencia y Crisis Política”, 35.

¹⁸⁴ *Ibíd.*, 35. Los datos relacionados con los instrumentos y plan de estudios de la institución, según Lucena, fueron obtenidos del AGI, Santa Fe, 1133.

¹⁸⁵ Adelaida Sourdis Nájera, “Las escuelas náuticas”, 27.

¹⁸⁶ *Ibíd.*, 22.

¹⁸⁷ Durante el desarrollo de esta investigación se localizaron pocos registros documentales sobre la escuela náutica de Cartagena en los fondos documentales del AGN. Uno de ellos corresponde a un estado general de los alumnos aspirantes de la Escuela Náutica del Apostadero de Marina de Cartagena entre 1824 a 1828. AGN, Sección Archivo Anexo II, Ministerio de Instrucción pública, Correspondencia, Ministerio del Tesoro, caja 50.

litorales en América sino también, la creación y desarrollo de ciertas tipologías de embarcaciones.

De esta forma, bajeles¹⁸⁸ de diverso origen, manufactura y función navegaron el mar Atlántico, zonas litorales, ríos y ciénagas americanas durante los siglos XVI al XIX. Los barcos presentaban diferencias tecnológicas según el lugar donde se hubieran construido y el uso al que se les destinaba.¹⁸⁹ El mar Caribe, las dos bandas de costa del reino de *Tierra Firme* incluyendo las de la provincia del Darién, así como el puerto de Cartagena de Indias fueron puntos neurálgicos para el desarrollo naval americano y, en varias investigaciones, se reporta la reparación y construcción de embarcaciones en sus astilleros. Y aunque esta última afirmación no se pone en duda, es justo advertir que durante la consulta de fuentes históricas de esta investigación fueron pocos los registros documentales localizados que dieran cuenta de la construcción de embarcaciones en las costas y astilleros del Nuevo Reino de Granada, pero si se registraron varios manuscritos que dan cuenta de reparaciones y carenas de buques.¹⁹⁰

En lo concerniente a las embarcaciones de origen americano, lo primero que se debe destacar es que los aborígenes también fueron buenos marineros y dominaban la fabricación de buques menores y conocían las artes de la navegación en mares y ríos.¹⁹¹ De especial relevancia tecnológica y cultural fueron las diversas tipologías de sus

¹⁸⁸ “Bajel: Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcacion, y por consiguiente equivale á esta voz y á las de barco, buque, nao, nave, navio, bastimento y vaso”, *Diccionario Marítimo*, 72.

¹⁸⁹ Leonardo Moreno Álvarez, *La piratería en la costa norte*, 31.

¹⁹⁰ En el archivo del Museo Naval de Madrid (AMN) se encontró un breve manuscrito, sin fecha, de las medidas que debían tener cuatro galeones para fabricar en Cartagena de Indias en el que se nombra a Don Joseph de Yriarte (AMN, MS 0075. Doc. 32. *Medidas de los cuatro Galeones* [Manuscrito]). En el Archivo General de la Nación de Colombia – Bogotá, en su fondo Milicias y Marina de la sección Colonia, se referenciaron varios documentos que relacionan la construcción de jabeques guardacostas, goletas, lanchas cañoneras entre 1750 y 1801 para el apostadero de Cartagena de Indias. En este fondo se encuentran también varios registros sobre la provisión de maderas de la región del Sinú y Loricaria para ser utilizadas en las reparaciones y carenamientos de embarcaciones. Finalmente, en el Archivo Histórico de Antioquia de Medellín – Colombia (AHA) se ubicó un interesante manuscrito de 1797, escrito en Cartagena de Indias por el escribano Antonino Rufo Jare para el expiloto de la Armada Juan Antonio Ferro denominado *Normas para Construir un Navío* (AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Antonio Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito], 1797, Sin Foliación). Sobre este documento se profundizará posteriormente.

¹⁹¹ Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo*, 87.

embarcaciones, como balsas,¹⁹² canoas,¹⁹³ (ver Figura 3 y Figura 4) piraguas¹⁹⁴ y barquetonas¹⁹⁵ (ver Figura 5) que permitieron conectar los territorios y sus gentes. Fueron estructuras manufacturadas con maderas de la tierra, moldeadas con herramientas toscas, pero, concebidas con maestría y utilizadas para sacar el mejor provecho a los diversos paisajes acuáticos presentes en la zona.



Figura 3. Navíos o barcas de los indios que ellos llaman canoas¹⁹⁶

¹⁹² “Balsa: Especie de plancha de agua, ó unión de muchos maderos amadrinados por medio de trincas y pernos, y sobre los cuales se hacen firmes unas tablas que sirven de cubierta. En esta armazón se transportan efectos y gentes de unos a otros puntos, particularmente en los ríos; aunque en América los indios suelen hacer con estas balsas navegaciones que causan admiración”, *Diccionario Marítimo*, 75. Sobre las balsas ver: Guillermo Fonseca Truque, “La balsa que vio el orfebre” y Víctor M. Guerrero, “Formas primigenias de la arquitectura naval. Las balsas de tronco desde una perspectiva etnográfica”, en *Arqueología náutica mediterránea*, coord. por Miguel Ángel Cau y Francisco Xavier Nieto (Girona: Centre d’Arqueologia Subacuàtica de Catalunya, 2009), 343-356.

¹⁹³ “Canoa: Embarcación menor construida de una sola pieza o tronco de árbol, de que hacen mucho uso en América; cala muy poco y se boga en ella con canaletes. Sin embargo, las hay capaces de llevar más de cincuenta hombres, y son ligerísimas, particularmente manejadas por los indios, que tienen suma destreza en ello. Vulgarmente e indistintamente se la llama también piragua, más véanse en esta voz las diferencias que se reconocen entre ambas denominaciones, ó entre los objetos representados por ellas”, *Diccionario Marítimo*, 137.

¹⁹⁴ “Piragua: Barco de una pieza, cuadrado en los externos como artesa, añadido los bordes con cañas y betunado, y no chato como los de la canoa sino con quilla [...] De todos modos es embarcación de indios y de naturales de unas ó otras Indias”, *Diccionario Marítimo*, 422-423.

¹⁹⁵ “Barca: Nombre genérico de toda embarcacion pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y ríos. Asi es que las hay de varias especies ó hechuras y aparejos, y aun sin estos ó solo como bateas mas ó menos grandes. [...] Barcaza: Lanchon muy grande, por lo regular sin vela, que sirve para hacer la carga y descarga de las embarcaciones mayores en los puertos.”, *Diccionario Marítimo*, 82.

¹⁹⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo, *Cronica de las Indias: hystoria general de las Indias agora nuevamente impressa, corregida y enmendada, y, Con la conquista del Perú*, cap. 4, folio lri, Libro Sexto (Salamanca: Casa de Juan de la Junta, 1547).



Figura 4. 19?? - Canoas en cercanías de Cartagena de Indias¹⁹⁷

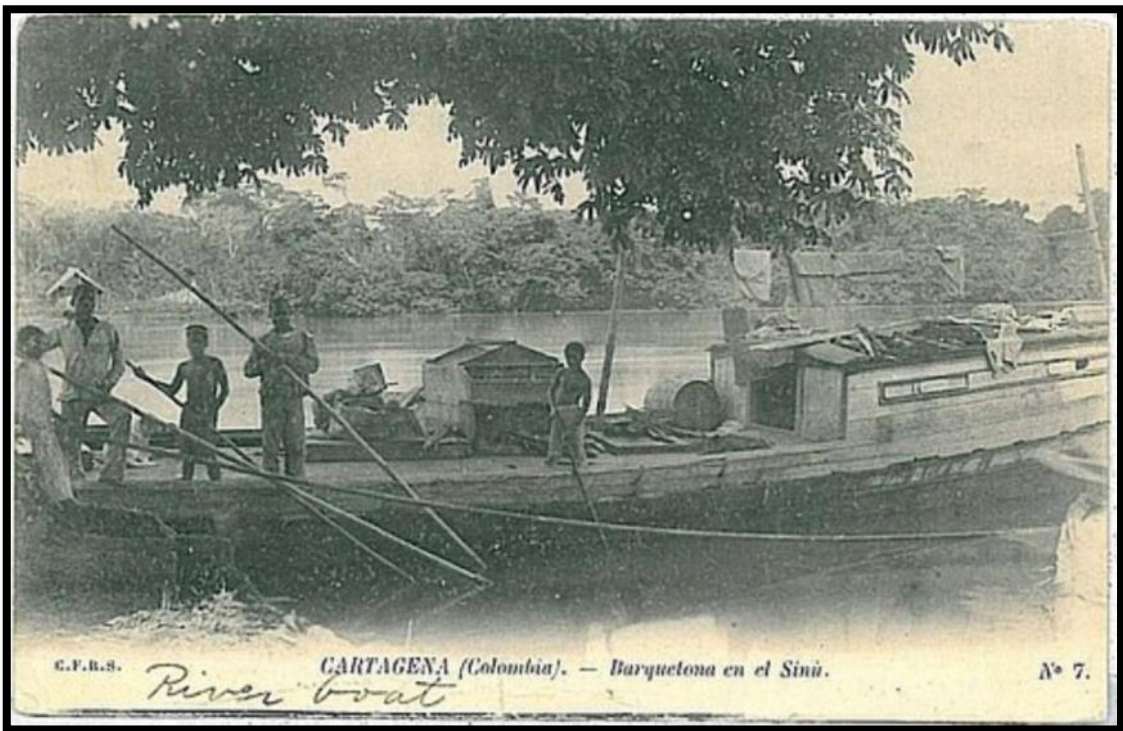


Figura 5. 19?? - Barquetona en el río Sinú¹⁹⁸

¹⁹⁷ Fotografía archivo personal. Se desconoce la fecha y el autor de la fotografía como también la persona o institución que la digitalizó. Posiblemente esta imagen hace parte del acervo fotográfico de la Fototeca Histórica de Cartagena.

¹⁹⁸ Fotografía archivo personal. Se desconoce la fecha y el autor de la fotografía como también la persona o institución que la digitalizó. Posiblemente esta imagen hace parte del acervo fotográfico de la Fototeca Histórica de Cartagena.

Las canoas se hacían, como en tantas otras partes, de troncos de árboles, ahuecados por medio del fuego, y de azuelas de piedra. En la América Central el "árbol de canoa" por excelencia era el llamado cedro americano (*Cedrela s.p.*). Los [aborígenes] Cueva [del istmo y golfo del Darién] carecían de canoas muy grandes; las de mayor tamaño, que servían para viajes por las costas y a las islas del Golfo de Panamá, tenían capacidad para quince o dieciocho personas, entre remeros y pasajeros.¹⁹⁹ (ver Figura 3).

Posterior al contacto con los europeos, las tipologías de las embarcaciones vernáculas adoptaron elementos occidentales para su construcción y navegación. El rasgo más característico del mestizaje náutico, posiblemente se evidencia en la implementación de los palos y las velas en las canoas (ver Figura 6). Aunque, sobre las velas, académicamente en Colombia existen dos posiciones respecto al origen de esta tecnología en las embarcaciones americanas atlánticas. El investigador Guillermo Fonseca Truque²⁰⁰ establece que los aborígenes *caribes* usaban velas de cuchillo antes de la llegada de los españoles y sustenta su afirmación, con citas de conquistadores y cronistas como Juan de Castellanos, Pedro Simón y Vasco Núñez de Balboa. De otra parte, el historiador Nicolás Del Castillo Mathieu, afirma que las velas en las canoas fueron un aporte naval ibérico y emplea datos de Fernández de Oviedo para soportar su hipótesis.²⁰¹ Por su parte el catedrático Enrique Román Bazurto en concordancia con Del Castillo señala que “Los indios Mocaná de la costa de Cartagena aprendieron pronto de los españoles el uso de la vela que, hasta donde se sabe, no existía en la Colombia prehispánica y, al parecer, utilizaron para ello tejidos similares a los de las excelentes hamacas”²⁰²

¹⁹⁹ Kathleen Romoli de Avery, *Los de la lengua de cueva: los grupos indígenas del Istmo oriental en la época de la conquista española* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología, 1987), 151.

²⁰⁰ Guillermo Fonseca Truque, “Las velas americanas”.

²⁰¹ Nicolás del Castillo Mathieu, “Población Aborigen y Conquista. 1498-1540”, en *Historia económica y social del Caribe Colombiano*, ed. por Adolfo Meisel Roca (Barranquilla: Universidad del Norte / Ecoe, 1994), 1-58.

²⁰² Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo*, 87.



Figura 6. 19?? - Canoas aborígenes marítimas con vela²⁰³

En lo referente a las tipologías de embarcaciones europeas hispánicas,²⁰⁴ empleadas para descubrir nuevos territorios e implementar el comercio Atlántico durante el siglo XVI y XVII, posiblemente el galeón²⁰⁵ sea el buque de mayor recordación de la época de dominio español en América para las personas del presente; aunque esta nave cayó en desuso para finales del siglo XVII y tampoco fue la primera tipología de buque que arribo de tierras occidentales a América. En la primera etapa del encuentro de los *dos mundos*, fueron también buques muy empleados los pataches²⁰⁶ usados como *navíos de*

²⁰³ Fotografía del archivo personal del autor. Se desconoce la fecha y el autor de la fotografía como también la persona o institución que la digitalizó. Posiblemente esta imagen hace parte del acervo fotográfico de la Fototeca Histórica de Cartagena.

²⁰⁴ Un texto que sintetiza las principales características de las embarcaciones Atlánticas hispánicas es el de José Luis Casado, “La construcción naval hispana en época moderna”, en *Arqueología náutica mediterránea*, coord. por Miguel Ángel Cau y Francisco Xavier Nieto (Girona: Centre d'Arqueologia Subacuàtica de Catalunya, 2009), 393-410.

²⁰⁵ “Galeon: Bajel grande y de alto bordo, que se manejaba solamente con velas: había unos de guerra y otros de carga [...] en una exposición de la ciudad de Cádiz, impresa en 1726, se dice que se llamó galeon, de la semejanza que tenía con la galera [...] Galeones: se llamaban así las embarcaciones grandes que conducían géneros de comercio al Perú [...] se decían también galeones los bajeles que componían la armada de Indias; conducían a España el tesoro de aquellos países, y llevaban los azogues”, *Diccionario Marítimo*, 288. Los galeones fueron barcos grandes y pesados, de gran capacidad, pero poca maniobrabilidad, especialmente comunes durante el siglo XVI. Fue una tipología de buque insignia de la armada española del siglo XVII. Descendía de las naos, carabela y carracas europeas. Para una definición más exacta y rigurosa sobre el origen, características, uso y función del *Galeón* remitirse al estudio Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII* (Madrid: Alianza Editorial, 1991).

²⁰⁶ “Patache: Embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra, que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos”, *Diccionario Marítimo*, 407.

*aviso*²⁰⁷, los buques para el transporte de *azogue*²⁰⁸ así como naves de mediano porte como las carabelas, naos y hasta galeras.²⁰⁹

De otra parte, la necesidad de contar con embarcaciones más veloces, con menos calado y mayor capacidad bélica, propicio la innovación en la construcción de bajeles en los imperios europeos que poseían una fuerza naval significativa, como Portugal, España, Inglaterra, Holanda y Francia. Es así como las fragatas,²¹⁰ corbetas y navíos de línea²¹¹ se convirtieron en las naves más representativas del Atlántico siendo empleadas incluso por piratas, bucaneros y corsarios.

En el siglo XVIII buques como los bergantines,²¹² jabeques,²¹³ pataches,²¹⁴ goletas,²¹⁵ y balahús,²¹⁶ tuvieron un gran protagonismo en América. Posteriormente, con las luchas independentistas de los territorios americanos las canoas flecheras, lanchas cañoneras y las goletas jugaron un papel destacado en las fuerzas navales insurgentes como en el comercio cotidiano y otras faenas de mar.

La canoa flechera deriva de las canoas aborígenes desde las cuales los nativos disparaban flechas a los españoles, de ahí viene su nombre (ver Figura 7 y Figura 8). Fue un tipo de embarcación que se construyó con regularidad en los astilleros de Bocachica y

²⁰⁷ “Los navíos de aviso eran pequeñas embarcaciones que navegaban sueltas, con el principal fin de dar normas sobre la llegada de las flotas, tanto a los puertos americanos como a los de la Península, por lo que sus rutas partían de ambas orillas del Atlántico [...] Su tamaño y tonelaje estaba reglamentado en las 60 y 100 toneladas, lo que se pretendía era alcanzar rapidez y que no pudiese transportar mercancías”. Bibiano Torres, *La marina en el gobierno*, 55. Esta embarcación “por lo regular pequeña, y las mas veces patache, que iba y venia á América con la correspondencia, ó se despachaba con pliegos del Estado ó del Gobierno, ya á aquellos países, ó ya á una escuadra ó division cualquiera”, *Diccionario Marítimo*, 48.

²⁰⁸ “Los navíos del azogue, los que transportaban ese producto, fundamental para la obtención de la plata [...] aunque el mercurio era su carga principal, fueron utilizados también para el transporte de otras mercancías y de personas, principalmente aquellos que iban a ocupar cargos de gobierno en las Indias”, *Ibid.*, 58.

²⁰⁹ Embarcación propulsada por remos, muy usada en mares europeos y, que en América, fue empleada como fuerza ofensiva para atacar a la piratería en las costas de Tierra de Firme. Sobre las galeras en Cartagena de Indias ver el texto de Sebastián Amaya Palacios, “Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)”, *Revista de Historia Naval* 35, n°. 138 (2017): 27-46.

²¹⁰ “Las fragatas servirán de enlaces y avisos en las grandes formaciones, desempeñando individualmente misiones en protección del tráfico y correos marítimos”. Hugo O’Donell y Duque de Estrada, “Tipología naval española de los siglos XVI a XVII”, en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, comp. por Luis Ribot y Luigi di Rosa (Madrid: Editorial ACTAS, 2003), 30.

²¹¹ Buques de “Porte [...] a doble cubierta y consecuente número de cañones y arboladura más compleja [...] Bastante fuertes y bien armados como para entrar en línea de combate por uno de los costados o por ambos a la vez”. *Ibid.*, 30.

²¹² El bergantín es un buque menor, ágil y veloz, que se caracteriza por tener líneas estilizadas y dos palos con velas cuadradas. Fue un buque muy usado para comunicaciones y transportes rápidos. Definición construida del texto de José Ruiz Godia, “Arquitectura y tecnología en el diseño del estándar mercante bergantín” (tesis de doctorado, Universidad de Cantabria, 2010), 21-23.

²¹³ “Jabeque: Buque peculiar del Mediterráneo, que navega á vela y remo, y tiene tres palos dispuestos de un modo particular”. *Diccionario Marítimo*, 324.

²¹⁴ “Patache: Embarcacion de dos palos, y antiguamente de guerra, que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos”, *Diccionario Marítimo*, 407.

²¹⁵ “Goleta: Embarcacion fina y rasa, y como de cien pies de eslora á lo mas, con dos palos y velas cangrejas. Algunas llevan masteleros para largar gavias y juanetes en tiempos regulares, y otras suelen gastar un palito á popa, donde envergan otra cangreja ó mesanilla”, *Ibid.*, 298.

²¹⁶ “Balahú: Especie de goleta americana comun en las Antillas.”, *Ibid.*, 73.

Caño de Loro, ubicados en cercanías del puerto de Cartagena de Indias. Eran, en esencia, unas canoas grandes construidas con maderas nativas resistente a la broma. No tenían quilla, poco calado, doble proa y una capacidad hasta para 80 hombres. Se podían impulsar a vela y remo. Esta embarcación fue usada para el rápido abordaje y la toma de otras naves. Poseían aparejo y velas cangrejas y con el tiempo evolucionaron y se les colocaron ligazones y cubierta latinas. Así duraron hasta mediados del siglo XX cuando se les instalaron motores de combustión.²¹⁷



Figura 7. 19?? - Posible tipología de canoa flechera²¹⁸

²¹⁷ Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo*, 101.

²¹⁸ Fotografía archivo personal. Se desconoce la fecha y el autor de la fotografía como también la persona o institución que la digitalizó. Posiblemente esta imagen hace parte del acervo fotográfico de la Fototeca Histórica de Cartagena.

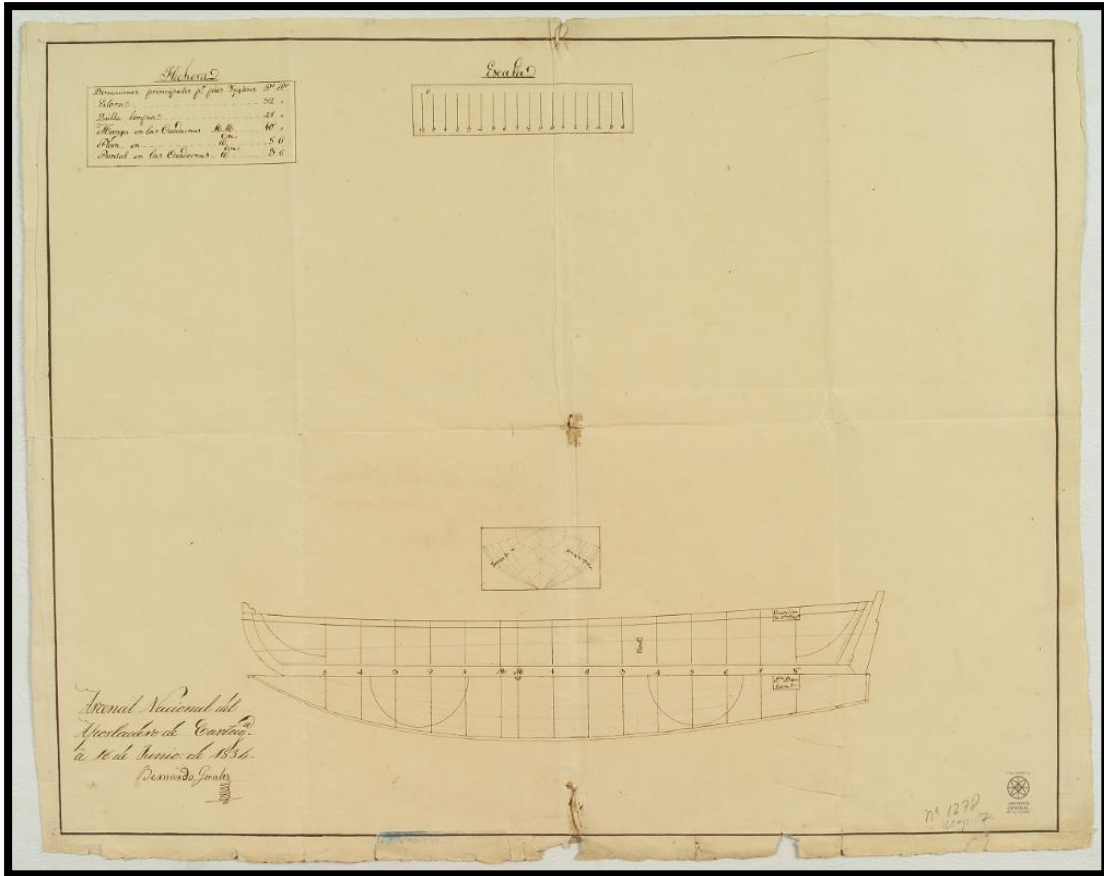


Figura 8. 1834 - Plano para una flechera de guerra²¹⁹

²¹⁹ Archivo General de la Nación (AGN), Mapoteca, SMP.2, Ref. 1278. *Arsenal Nacional del Apostadero de Cartagena. Plano para una flechera de guerra en el mar pacífico, levantado por Bernardo González [Plano], 1834.*

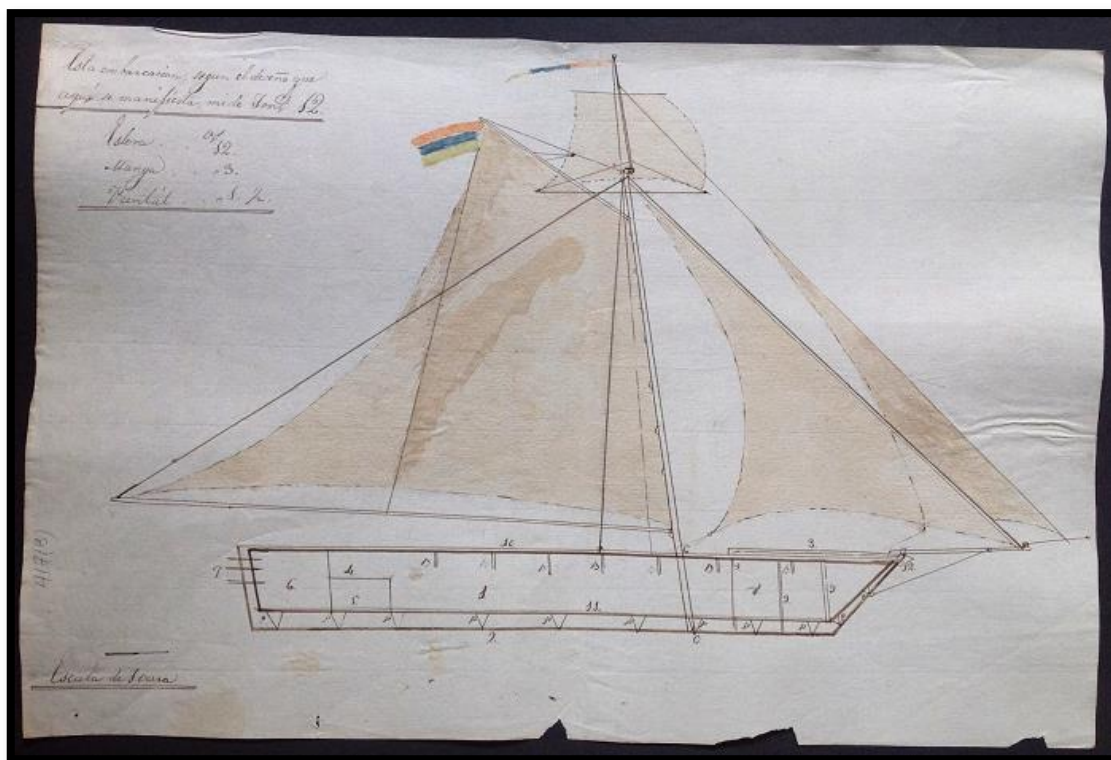


Figura 9. 1833 - Plano de una embarcación menor para su construcción – lancha cañonera²²⁰

La lancha cañonera²²¹ (ver Figura 9), en su acepción militar del siglo XVIII, corresponde a una pequeña embarcación sin cubierta, que podía tener usos diferentes a los de la guerra, que era artillada para la defensa costera y fluvial transportando uno o varios cañones de distinto calibre, situando el de mayor porte, en la proa de la embarcación. El uso de estas embarcaciones está asociado a la necesidad de encontrar una embarcación marítima de fácil y económica construcción, sin que fuese necesario contar con complejos arsenales para su producción. Se buscaba obtener buques rápidos en su desplazamiento, de poco calado, con cierta capacidad de carga y de fácil manejo en aguas poco profundas como en aguas abiertas. Las cañoneras fueron usadas por las diferentes potencias navales europeas desde mediados del siglo XVIII, aunque, durante

²²⁰ AGN, Sección República, Fondo Gobernaciones Panamá, Tomo 2, 417 (C). La embarcación representada en este manuscrito erróneamente es definida como una “goleta para contrarrestar el contrabando en las costas colombianas para el correo y la vigilancia del contrabando” en el texto de Catalina García, “Limitar con el Mar de las Antillas”, 222.

²²¹ “Lancha: La mas grande y fuerte de las embarcaciones menores del servicio del buque y la que se emplea en las faenas de anclas y cualesquiera otras de algun esfuerzo, como cargar cosas de peso, trasportar gente &c. [...] Se maneja al remo y á la vela; y suele llamarse por equivalente chalupa [...] Lancha bombardera, cañonera ú obusera: la construida á propósito para llevar mortero, cañon ú obus, y sirve para batir las plazas y fortalezas marítimas del enemigo ó defender las propias contra las escuadras que las atacuen. Las cañoneras fueron inventadas y puestas en uso en España, y despues las han adoptado las demas naciones marítimas”, *Diccionario Marítimo*, 329-330.

las guerras independentistas americanas del XIX, esta embarcación fue empleada por las fuerzas navales de ambos bandos.²²²

Por su parte la goleta fue un velero de dos o más palos con velamen compuesto por velas cangrejas, foques y escandalosas. Este tipo de embarcación generalmente se construía sin planos y los requisitos para su elaboración las hacían ideales para la navegación por el Mar Caribe. Era un buque de “sólida y resistente construcción, para soportar los fuertes vientos alisios del Caribe; adecuada estabilidad longitudinal y lateral, para navegar bien con máxima carga y contra el recio oleaje y, finalmente, escaso calado para varar en la playa y poder descargar y cargar”.²²³ Con ellas se navegaba hacia Cartagena, al río Magdalena, Santa Marta, y a Riohacha.

Durante la segunda mitad del XVIII las goletas fueron construidas en el río Sinú y otros astilleros de rivera ubicados en Cartagena y las islas de San Andrés y Providencia, en donde su producción perduró hasta 1970 (ver Figura 10). Durante la guerra de independencia la mayoría de las naves de mediano tamaño fueron goletas.²²⁴

²²² Definición construida a partir del texto Enrique Pérez Carmona, “Las cañoneras de asedio del almirante”, *Almoraima*, n.º. 38 (2009), 161-162.

²²³ *Ibíd.*

²²⁴ Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo*, 101.



Figura 10. 196? - Goleta *Persistence* de la isla de San Andrés²²⁵

²²⁵ Imagen facilitada por la investigadora sanandresana Hazel Robinson el 13 de octubre de 2016, durante su conferencia en Bogotá titulada “De las velas al avión: navegaciones entre Panamá, Cartagena y el Archipiélago de San Andrés y Providencia”, impartida durante el *Primer Simposio Internacional de Historia Marítima. Rutas, embarcaciones y pueblos de mar*. Sobre la goleta *Persistence*, los isleños junto a investigadores de la Universidad Nacional de Colombia, sede San Andrés, han desarrollado interesantes trabajos de recuperación de la memoria histórica.

8. EL MARITORIO CARIBEÑO ÍSTMICO NEOGRANADINO

“Partió antes del día tres horas del golfo que llamó el Golfo de las Flechas, con viento de la tierra, después con viento Oeste, llevandola proa al Leste cuarta del Nordeste para ir, diz, que á la **Isla de Carib.**, donde estaba la **gente de quien todas aquellas islas y tierras tanto miedo tenían, porque diz que con sus canoas sinnúmero andaban todas aquellas mares, y diz que comían los hombres que pueden haber**”

Miércoles 16 de enero de 1493.
Extracto del Diario de Cristóbal Colón.²²⁶

Actualmente, el vocablo *Caribe* se emplea para denominar a la región, los pueblos y culturas que están vinculadas al mar Caribe. Dicho mar corresponde a una parte del océano Atlántico y se constituye como una masa de agua salada tropical, ubicada entre los territorios insulares de las Antillas (mayores y menores) y las zonas litorales continentales de las repúblicas de Colombia y Venezuela, Centroamérica, el golfo de Méjico y la Florida. Desde un enfoque dinámico, *Caribe* es tanto el espacio geográfico, el mar, como los usos y expectativas que los habitantes y los viajeros construyen acerca de este.

La región del Caribe ha sido habitada desde tiempos prehispanicos por diversos grupos humanos que han estado involucrados en complejos tejidos culturales y comerciales no sólo con el área andina y mesoamericana sino también, con sociedades europeas y africanas. Durante los siglos XV al XVIII, esta zona marítima fue nominada como *Mar Septentrional*, *Mar de las Antillas* o *Mar del Norte* por parte de la monarquías e imperios europeos siendo conocida como *mar Caribe* solo hasta 1811, cuando aparece por primera vez en un mapa de la *Nueva Granada* de John Pinkertona.²²⁷

El mar Caribe fue un escenario determinante durante la *Carrera de Indias*, al ser punto de encuentro y destino en la ruta de comunicación y comercio atlántico en la que se implantaron los modelos económicos, geopolíticos y religiosos de Europa en América. El dinamismo dado a esta fracción de mar por el comercio atlántico posibilita entender

²²⁶ Énfasis propio (negrilla). Es interesante advertir que la isla a la que se refiere Colón es Puerto Rico y que si bien siempre alude a los *Carib.* como caníbales, acepción que perdura hasta nuestros días, en la mayoría de sus alusiones siempre refiere a ellos como un pueblo de mar, con canoas e intrépidos navegantes.

²²⁷ Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory*, Anexo 6.

este espacio geográfico por medio de una “*geografía transimperial*”²²⁸ en la que es posible encontrar un *caribe* “español”, “británico”, “francés”, y “holandés” e inclusive uno “criollo”, que operaban con ciertas especificidades. De ahí, que para algunos estudios historiográficos ha resultado problemático la delimitación espacial del Caribe.

González-Ripoll²²⁹, por ejemplo, llama la atención al hecho de que los países continentales y las islas de habla hispana tienden a hablar de cuenca de *Caribe*, mientras que las zonas angloparlantes sólo lo asumen al territorio insular. La autora plantea que la mayor parte de historiadores y políticos coinciden en que está comprendido en el arco antillano insular que abarca desde Cuba a Venezuela, en el cual se distinguen las grandes Antillas (Cuba, Puerto Rico, Haití y República Dominicana) y las pequeñas; por razones históricas, también pertenecerían a este *maritorio* las antiguas Guayanas, e inclusive se podrían incluir Cartagena de Indias, Portobelo y Centroamérica.

Dentro del Caribe, la *Tierra-Firme* (ver Figura 11), corresponde a la primera región no insular explorada por los españoles en el continente americano. Entre 1499 a 1509, se denominó el *Reino de Tierra-Firme* a los territorios de toda la costa norte de América del Sur, desde las actuales Guayanas hasta el cabo Gracias a Dios, frontera de las repúblicas de Honduras y Nicaragua. Aunque este término fue empleado de manera genérica para hacer alusión a una gran extensión de litoral durante mucho tiempo, a partir del siglo XVIII su uso se vinculó especialmente con los límites jurisdiccionales de la audiencia de Panamá²³⁰, de la que hacía parte la provincia del Darién²³¹ que limitaba al oriente con la gobernación de Cartagena²³², perteneciente a la audiencia de Santafé (1550-1717).

²²⁸ Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory*.

²²⁹ María Dolores González-Ripoll Navarro, “Idea y representación del Caribe”.

²³⁰ La cual inició como provincia de 1509 a 1513 y luego se estableció como gobernación de 1513 a 1550 y se conocían con estas entidades con el nombre de Castilla de Oro de *Tierra Firme*.

²³¹ También denominada la provincia del Real de Santa María.

²³² En las primeras décadas del descubrimiento de América, se creó una gran provincia que se denominó *Nueva Andalucía* del Reino de *Tierra Firme* en la que estaba inmersa la ciudad de Cartagena. Posteriormente, en 1533, Cartagena obtiene el título de gobernación, parte del virreinato del Perú hasta 1717.

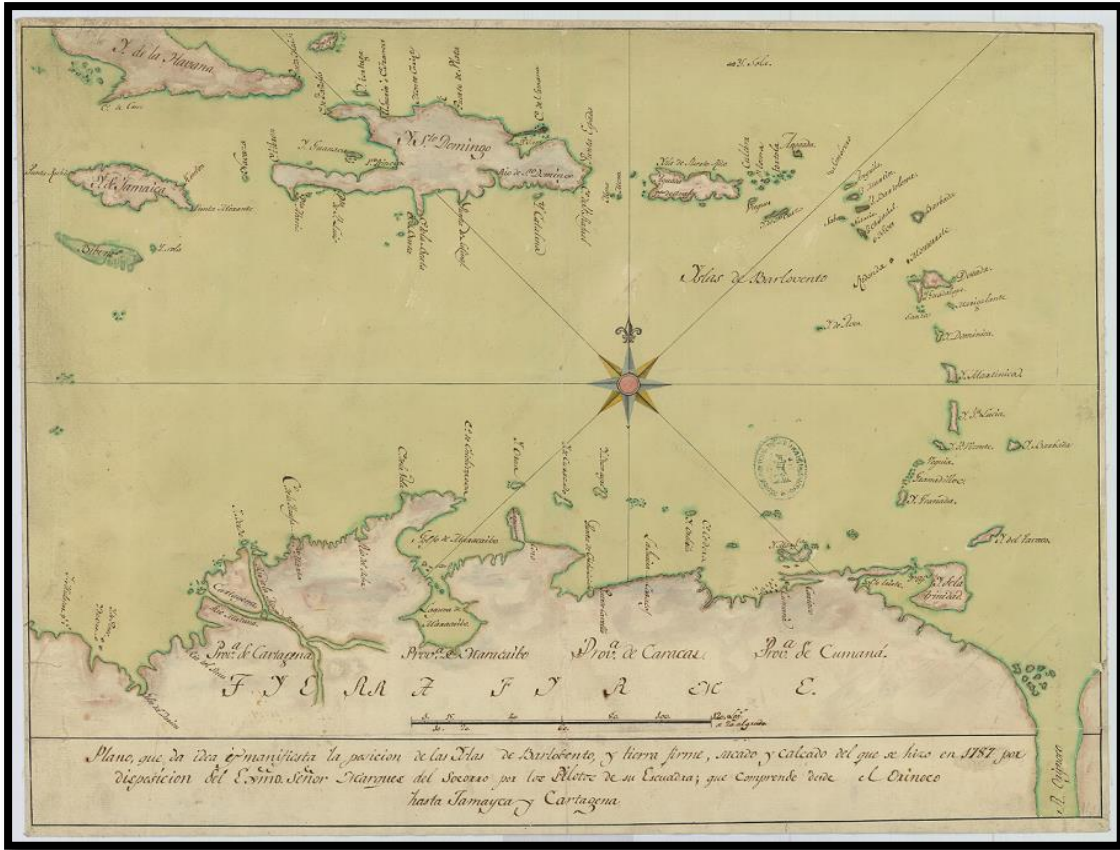


Figura 11. 1787 - Plano de las Islas de Barlovento y Tierra-Firme²³³

²³³ Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Cartoteca, Número Signatura: COL-02-03. *Plano que da idea y manifiesta la posición de las Islas de Barlovento, y tierra firme, sacado y calcado del que se hizo en 1787 por disposición del Exmo. Señor Marqués del Socorro por los pilotos de su Escuadra; que comprende desde el Orinoco hasta Jamayca y Cartagena [Plano], 1787.*

8.1 El Darién en contexto (siglo XVI al XVII)

“Cualquier sitio que ofrezca posibilidades para un canal interoceánico se encuentra en la franja de tierra visitada en tales circunstancias por Colón poco antes de su muerte en 1504. Cuán estrecho es el infranqueable obstáculo, cuán tentador en las aparentes facilidades para abrir paso, ofrecidas por la forma del terreno, se supo sólo diez años más tarde, cuando Balboa, guiado por los informes de los nativos, llegó a la eminencia desde la cual él, primero entre los europeos, vio el Mar del Sur —nombre aplicado en forma vaga y prolongada al Pacífico, por la dirección desde la cual lo vio su descubridor— Durante estos primeros años de historia la región que ahora conocemos como Centroamérica fue de constante contienda [...] de exploración ininterrumpida y venturosa, una sana manifestación de la misma inquietud y audaz energía que provocó sus choques internos. En enero de 1522, un hombre llamado Gil González partió de Panamá hacia el norte por el lado del Pacífico con unas pocas y frágiles barcas, y en marzo descubrió el lago Nicaragua, que lleva el nombre del cacique Nicaragua o Nicarao, cuyo poblado estaba localizado en sus costas. Cinco años más tarde otro aventurero desarmó su embarcación en la costa, transportó sus partes hasta el lago y lo recorrió, descubriendo su desembocadura, el San Juan, justo un cuarto de siglo después de que Colón hubiera visitado la boca del río. [...] Fue así como el Istmo y las regiones adyacentes se convirtieron en un gran centro de comercio, un punto en donde muchos caminos convergían y desde el cual partían; un punto en donde Oriente y Occidente se encontraban para realizar intercambios, en ocasiones amistosos, pero las más de las veces hostiles. Así se hizo realidad, en forma parcial y bastante incompleta, la visión de Colón; y así, después de muchas fluctuaciones y a pesar de la inmensa expansión de estos últimos años, su gran concepción aún permanece parcial e inconclusa. El secreto del estrecho todavía constituye un problema y un motivo de ignominia para la humanidad”.

Alfred Mahan²³⁴.

La existencia de dos mares que estaban separados por una pequeña franja de tierra era bien conocida por varios de los grupos aborígenes americanos antes de la llegada de los europeos. Sin embargo, la historia clásica ha escriturado dicho conocimiento como un descubrimiento español, llevado a cabo en la región del Darién, por parte de Vasco Núñez de Balboa en 1513; aunque esta proeza solo fue posible gracias a la orientación brindada por un grupo de aborígenes al conquistador. Ahora bien, más allá de debatir a qué bando debe atribuirse tan grande raciocinio, lo que puede considerarse como una verdad irrefutable es que, tanto aborígenes como europeos, tenían plena conciencia de la importancia geoestratégica del Darién y por ende del istmo²³⁵, aunque en escalas y con intereses diferentes.

²³⁴ Alfred Mahan, *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo, presente y futuro* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000), 63-65.

²³⁵ “Península es una porción de tierra rodeada de agua por todas partes, a excepción de una estrecha garganta que la junta á otra tierra. Istmo es esta garganta, por la cual comunica la península al país adyacente”. Josef de Mendoza y Ríos, *Tratado de Navegación*, Tomo 1, 36-37.

Durante los siglos XVI al XVIII, las monarquías europeas realizaron sendas gestas para la exploración, conquista y explotación del istmo buscando obtener el dominio de sus tierras, aguas, recursos y habitantes. Posteriormente, en el siglo XX, allí se construyó el canal de Panamá, una obra de ingeniería colosal que ha incidido de forma determinante en las actuales dinámicas de transporte, comercio y desarrollo del mundo. Tales características hacen de esta región una de las zonas de mayor importancia geoestratégica y geopolítica del planeta y, posiblemente, también, una de las que más fuentes documentales posea.

Sobre el Darién existe un importante cúmulo de registros. En cuanto a la documentación histórica producida por la monarquía española durante el periodo de tiempo que dicho territorio hizo parte de su jurisdicción (1498-1810 aprox.), se destacan tanto los informes de sus gobernadores, los relatos de viajeros, así como los compendios de diarios militares de los comandantes de expedición.

Vinculados a dichos documentos se encuentran también mapas y planos que ilustran este territorio en sus áreas marítimas y continentales, con un buen nivel de detalle y a diferentes escalas. Sumado a lo anterior, sobresalen en los textos históricos elaborados por las sociedades europeas las detalladas descripciones de los pueblos aborígenes, las pormenorizadas relaciones de los recursos minerales y ambientales de la zona y, desde luego, la socialización de los intereses políticos, comerciales y de resistencia cultural que ejercían los diferentes actores que vivían o explotaban el área.

8.1.1 ¿Qué es el Darién?

“El Darién original, del cual hablan los escritos del tiempo de la Conquista (y que en el mapa de la edición de Mártir de 1511, se denomina Tariene), muy poco tenía que ver con las extensas regiones que más tarde formaron la Provincia de Darién de la Real Audiencia de Panamá. No era sino la comarca del pequeño río Darién -hoy Tarena o Tanela - que en aquel entonces entraba directamente al Golfo de Urabá unos 6 ó 7 kilómetros al oeste de la boca Revesa del Atrato. Cacicazgo de apenas mediana importancia, debe su fama a la casualidad de que allí se fundó, hacia fines de 1510, a Santa María del Antigua: primera colonia continental de España en América, y capital primitiva (1514-1519) de la gobernación de Castilla del Oro. Con el tiempo, cuando el cacicazgo y la población española habían desaparecido, se usaba dar el nombre de Darién tanto al río Atrato, como al río Tuira, vertiente al Pacífico; pero toda mención de El Darién en las fuentes documentales contemporáneas al rincón fronterizo de Cueva sobre el Golfo de Urabá y al actual río Tanela”

Kathleen Romoli²³⁶

Desde un poco más de quinientos años la palabra *Darién* ha sido empleada en diversos ámbitos. Aunque aún no se ha clarificado su etimología, se sabe que corresponde a una palabra castellanizada, producto de una transformación fonética efectuada por los primeros españoles que arribaron a América, para interpretar una voz aborígen que desconocían.

En un texto reciente, José Ignacio Henao presenta dos hipótesis para dilucidar el origen del vocablo.²³⁷ La primera se basa en una cita del cronista Fray Pedro Simón²³⁸, quien anota que *Darién* pudo haber sido el nombre de algún cacique que habitaba en cercanías del río Atrato²³⁹ (actual Colombia) y por esto los españoles nombraron así este territorio, tal como lo habían efectuado en otras partes de América.

²³⁶ Kathleen Romoli de Avery, *Los de la lengua de cueva*, 21.

²³⁷ José Ignacio Henao Salazar, “La toponimia en la conquista de Antioquia entre 1508 y 1583”. *Actas del XXIII Congreso Internacional de Lingüística y Filología Románica* 3 (2003): 227-240.

²³⁸ En específico, Henao en su artículo de ponencia cita la segunda noticia, del capítulo IV, de la tercera parte de la obra del fraile. “El [...] gran río del Darién [...] en cuanto á su nombre, no sabiendo otro más fundado principio por qué se haya nombrado del Darién, pienso que correría con la razón común con que han corrido el poner nombres los españoles á las demás cosas que han descubierto en estas Indias, que era de ordinario dejarlos con el nombre del Cacique ó señor que hallaban en las tierras [...] como sucedió en la misma senda á la parte que hoy llaman Urabá, [...] y así ha corrido el nombre de todo el río hasta hoy, á lo menos lo descubierto de él desde sus bocas [...] porque de allí para arriba [...] tiene otros varios nombres, según las provincias de indios que han hallado á sus márgenes ó por otros accidentes”. Pedro Simón, *Noticias históricas de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*, Tomo 4 (Bogotá: Casa Editorial Medardo Rivas, 1892), 90.

²³⁹ Este río ha tenido varios nombres a través del tiempo. Su curso de agua baña los territorios de los departamentos del Chocó y Antioquia de la actual república de Colombia. El nombre Atrato corresponde a su última toponimia, siendo asignada en siglo XVIII con uso hasta nuestros días. Durante el primer siglo de la *conquista* española, este río también fue denominado el Gran Río, Gran río del Darién, río Darién o río San Juan.

La segunda hipótesis plantea que *Darién* corresponde al nombre original del río Tanela, un afluente del río Atrato. Esta afirmación es el resultado de un taller de investigación histórica efectuado por la académica Patricia Vargas con integrantes de la etnia cuna, en el que se detectó que *Darién* deriva de *Tanel*, que en lengua cuna significa *manada* y que ha sido transformada en *Tanela* por colonos recientes.²⁴⁰ Esta hipótesis, además, concuerda con la teoría de la historiadora Kathleen Romoli de 1987, quien a través de su estudio con fuentes históricas había vinculado el nombre Darién no solo con el río Tanela sino también, como una voz empleada para denominar a un extenso territorio, a un curso de agua y a una entidad político-administrativa de la corona española.²⁴¹

Respecto al vocablo *Darién* y su vinculación a un recurso hídrico, el capitán de Fragata Don Joaquín Francisco Fidalgo, a finales del siglo XVIII anotaba que corresponde al

rio á quien indistintamente llaman Darién, Atrato y Chocó, es conocido en la costa de la mar del Norte con el nombre de Darién, siendo el que le dieron los Españoles desde su desembocadura en el mar hasta el pueblo de San Francisco de Quibdó cabecera del Partido de Zítará en el Gobierno del Chocó.²⁴²

De otra parte, en el ámbito arqueológico, específicamente en los estudios de orfebrería precolombina²⁴³, se conocen por *Darién* al conjunto de piezas decorativas que representan figuras humanas esquematizadas elaboradas con la técnica de cera perdida, en oro o tumbaga (ver Figura 12). La arqueóloga Falchetti, sobre los colgantes Darién señala que

representan un fenómeno orfebre complicado, conocido [...] con el nombre de horizonte de orfebrería, [...] piezas estilísticamente variadas y con una amplia distribución geográfica. Este fenómeno trasciende las fronteras regionales, y por lo tanto, el horizonte debe estudiarse como un conjunto, partiendo del análisis de las piezas mismas, desligándolas inicialmente de la asociación con áreas específicas.²⁴⁴

²⁴⁰ José Ignacio Henao Salazar, “La toponimia”, 229.

²⁴¹ Kathleen Romoli De Avery, *Los de la lengua de cueva*.

²⁴² Joaquín Francisco Fidalgo, “Expedición Fidalgo”, 190.

²⁴³ Entiéndase como *precolombino* o *prehispánico* el gran periodo de tiempo que comprende desde el arribo de los seres humanos al continente americano hasta la llegada de los europeos españoles a este territorio.

²⁴⁴ Ana María Falchetti, “Colgantes “Darién”: Relaciones entre áreas orfebres del occidente colombiano y centroamericano”, *Boletín del Museo del Oro*, n° 4 (1979): 1-55.



Figura 12. Colgante precolombino Darién²⁴⁵

Durante el tiempo que la monarquía española ostentó el control político y administrativo de buena parte del continente americano (1492 – 1810 aprox.), la palabra Darién fue empleada para referirse a una importante fracción territorial del accidente geográfico conocido como el istmo de Panamá. También, fue el nombre dado al golfo donde desemboca el río Atrato (ver Figura 13). Sumado a lo anterior, este término también fue empleado para conformar el nombre de una de las entidades de control administrativo y gubernamental de las posesiones de ultramar españolas: la provincia del Darién. Será este espacio territorial y administrativo, el objeto de estudio y análisis de este trabajo.

²⁴⁵ Fotografía realizada por Felipe Pérez que cuenta con la autorización para su reproducción por parte de los antropólogos Jimena Lobo Guerrero y Luis C. Choperena Tous. La pieza orfebre de la imagen fue recuperada en el 2011, en la periferia del casco urbano del municipio de Los Palmitos - Dpto. de Sucre - Colombia, durante el desarrollo de una investigación arqueológica dirigida por Luis Choperena, en el yacimiento *San Felipe*, vinculado a un contexto arqueológico funerario de época tardía, de la etnia zenú. Luis Choperena, *Excavaciones arqueológicas en San Felipe; un cementerio indígena en Los Palmitos (Sucre) informe final* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2012).

Actualmente, se conoce como el “Tapón del Darién” a un extenso territorio ubicado entre la frontera terrestre selvática, extremadamente húmeda, con numerosos ríos y zonas pantanosas de las repúblicas de Colombia y Panamá en el que no ha sido posible construir la carretera Panamericana, diseñada para conectar por vía terrestre a toda América. El *tapón*, más que un obstáculo geográfico infranqueable que no pueda ser superado con los grandes avances de la ingeniería, hoy día, se vislumbra como una barrera y estrategia geopolítica del gobierno de Estados Unidos de Norte América, para controlar y detener la conexión de los pueblos y naciones latinoamericanas. En su aspecto social y político, el Darién actual, tanto en su lado panameño como colombiano, posee una escasa cobertura gubernamental para la protección de sus territorios y, su población, conformada por aborígenes, afrodescendientes y mestizos presentan altos grados de pobreza y subdesarrollo. A esto se suma que el Darién colombiano se encuentra inmerso en un fuerte conflicto armado. Esta situación contrasta con la dimensión comercial del territorio, ya que esta región tiene un papel destacado a nivel mundial por ser uno de los puntos de confluencia de las rutas del tráfico ilícito de sustancias alucinógenas - comercio mejor conocido como narcotráfico.



Figura 13. 1785 - Parte del istmo de Panamá y golfo del Darién²⁴⁶

8.1.2 La región y su geografía

La región del Darién es una de las zonas más biodiversas y pluriculturales del orbe. Su característica de istmo la convierten en un corredor natural, biológico y cultural que conecta, por vía terrestre, las tres masas continentales de América y posibilita, además, la comunicación marítima entre los océanos Pacífico y Atlántico. La importancia de la región en el devenir humano es destacada desde tiempos pretéritos y desde 1981, posee el título de Reserva de la Biosfera y Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

Como región geográfica, está conformada por una variedad de espacios y ecosistemas que, aunque interrelacionados, están diferenciados.²⁴⁷ En su parte terrestre

²⁴⁶ Archivo General de Indias (AGI), MP-PANAMA, 270. *Copia de un mapa de parte del Istmo de Panamá y Golfo del Darién levantado con exactitud el año de 1782 por el Ingeniero Director Theniente General Don Antonio de Arévalo* [Mapa], 1785.

²⁴⁷ Autores que reseñan las características ambientales del Darién en sus estudios históricos se encuentran: Manuel Luengo Muñoz, "Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-6", *Anuario de Estudios Americanos* 18,

se conforma mayoritariamente por tierras bajas, anegadizas, cubiertas de una densa vegetación selvática. Al encontrarse en una zona intertropical su clima se caracteriza por ser extremadamente húmedo y sofocante. El régimen de lluvias de la zona presenta uno de los mayores índices de pluviosidad del planeta, lloviendo prácticamente durante todo el año, incluso, durante su corta temporada de verano de enero a marzo.

La serranía de San Blas, del Darién y del Sapo, así como las estribaciones de la cordillera occidental colombiana hacen parte del sistema montañoso de la región que modelan el paisaje. Se constituyen como elevaciones menores en comparación con el sistema montañoso de los Andes, estando la mayor altura de la zona en la serranía del Darién que no supera los 1850 m.s.n.m.

Un complejo y nutrido sistema fluvial baña el territorio. De los múltiples ríos se destacan, por su facilidad para la navegación y la conectividad que brindan a los principales asentamientos de la zona, el río Atrato y Caimán que desembocan en el mar Caribe y entre los que vierten sus aguas al océano Pacífico están el Chepo, Congo, Chiman, Sabanas, Chucunaque y Tuira.

En lo que respecta al espacio marino, el Darién cuenta con dos cálidas masas de agua salina con sus respectivos litorales, el del océano Pacífico y el del mar Caribe, este último parte del océano Atlántico. En cada banda del océano se encuentran varias islas, islotes, cayos, penínsulas, golfos, cabos, bahías, ensenadas, estuarios, archipiélagos, ciénagas, manglares y puertos naturales. Al mismo tiempo, los regímenes de mareas y características meteo-oceanográficas de cada océano influyen de manera particular en el clima y paisaje de cada litoral haciéndolos ecológicamente disímiles.

A pesar de la variedad y diversidad de espacios y ecosistemas, cuando se hace alusión a la región del Darién muchas veces se tiende a pensar que se trata de un territorio continental, selvático y fluvial. Situación que sustrae la relación del espacio terrestre con sus dos zonas litorales y marítimas y, las interrelaciones entre las formas simbólicas y jurídico-políticas en que las sociedades se apropian o explotan los espacios marítimos y el terrestre.

Resulta conveniente entonces establecer cómo se conforma la región del Darién, la cual posee cuatro zonas o subregiones. La primera y de mayor envergadura se denomina el *Gran Darién*, que agrupa tanto el espacio terrestre como sus dos zonas

(1961): 335-416; Luis Fernando González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica, Parte I* (Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano (ITM), 2011).

marítimas. Otra corresponde al *Darién continental* o terrestre que, como su nombre lo indica, estaría conformado por la franja de superficie terrestre del istmo en su lado occidental y el de la esquina nororiental de bloque continental sudamericano. Las regiones restantes son el *Darién Pacífico* y el *Darién Caribeño*, integrados por sus respectivos litorales, archipiélagos, superficies y lechos marítimos (ver Figura 14). Este modelo de sectorización del espacio guarda concordancia con la forma como se ha administrado el territorio y ha elaborado mucha de la documentación histórica que existe para la región, la cual, en la mayoría de los casos, hace especial referencia al *Darién caribeño* y *continental*, y en menor medida al del litoral *pacífico*.

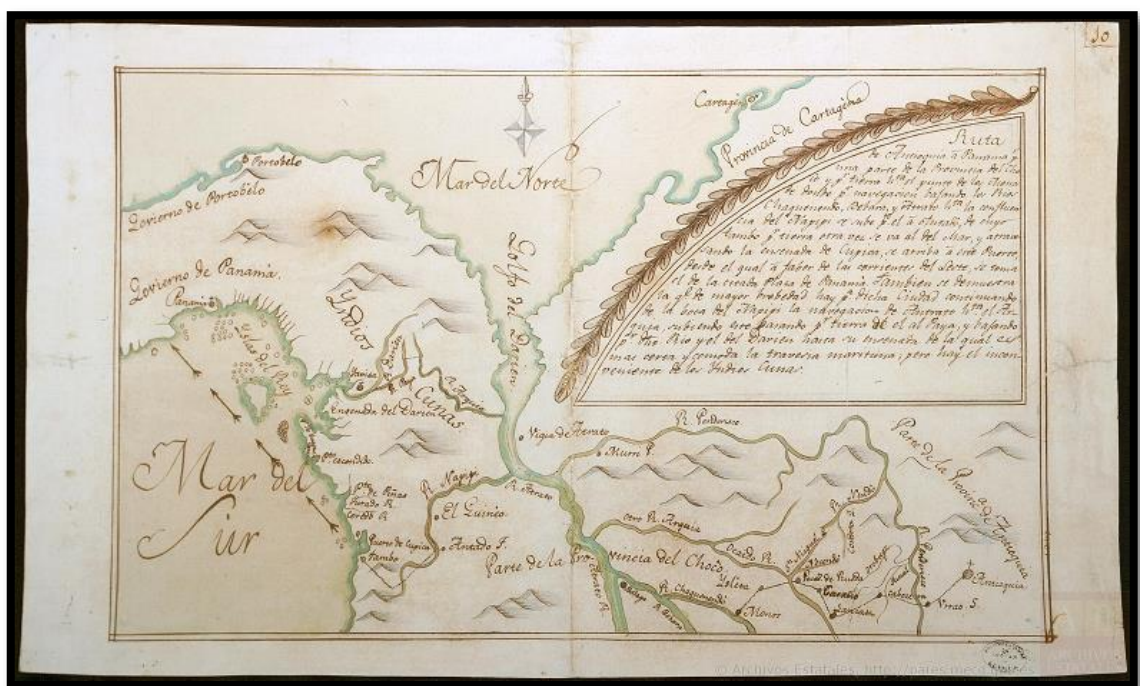


Figura 14. 1807 - Camino terrestre, fluvial y marítimo para ir a Panamá desde la provincia de Antioquia por el Mar del Sur²⁴⁸

²⁴⁸ AGI, MP-PANAMA, 309. Ruta de Antioquia Panamá por una parte de la Provincia del Chocó y por tierra hasta el Punto de los Monos, de donde por navegación bajando los ríos Chaquenendo, Bebara y Atrato hasta la confluencia del Napipi se sube por él a Antadó, de cuyo tambo por tierra otra vez se va al del mar y atravesando la ensenada de Cupica se arriba a este puerto desde el qual a favor de las corrientes del Leste se toma el de la citada plaza de Panamá [Mapa], 1807.

8.1.3 La explotación del territorio y su división político-administrativa

“Los primeros descubridores llamaron a estos países Tierra Firme, en contraposición de las Islas, que hasta entonces habían descubierto. La descubrió en su tercer viaje el Almirante Christoval Colon el año de 1498 por la boca del Drago, cerca de Cumaná [...] El Darién esta en la parte mas Oriental de Panama, en los confines de esta Provincia, y la Governacion de Cartagena en la Costa Occidental de un Golfo, que hace aqui el Mar del Norte, y se llama el Golfo del Darién, por desembocar en su cabeza el Rio del Darien. Tambien llaman a esto Golfo de Uraba [...] Descubrió esta tierra Rodrigo de Bastidas el año de 1501 y el de 1510 fundó una Ciudad con título nuestra Señora la Antigua de Darien el bachiller Enciso, [...] Llamaron a esta tierra Castilla de Oro, porque Enciso publico que en ella se pescaba el oro con redes. Aqui padecieron increíbles trabajos, hambres, y necesidades Ojeda, Nicuesa, y sus compañeros. Basco Nuñez de Balboa hizo aqui grandes hazañas, saqueo a Coyba, prendió a su cacique Careta, con quien después hizo alianza, y con Comagre. [...] El año de 1514 paso Pedrarias Davila por Gobernador del Darien con 1500 Españoles, y entre ellos mucha gente muy noble; pero padecieron tal hambre, y trabajos, que en un mes murieron 700 hombres, de hambre, y de miseria. Entre otros Capitanes estuvo aqui, Francisco Pizarro, Conquistador del Perú. El año de 1699 lo cogieron los Escoceses, pero en breve los echaron de alli los Españoles”

Pedro Murillo Velarde.²⁴⁹

Durante la conquista española de América, la obtención de oro fue una de las razones principales que llevaron a explorar y poblar una región. Para el Darién son múltiples las referencias históricas, geográficas y cartográficas existentes. La mayoría de los relatos históricos sobre este territorio, corresponden al conjunto de recopilaciones de datos variados de los diferentes cronistas y expedicionarios que visitaron o se interesaron en la zona. Sin importar la época en que hayan sido escritas las referencias históricas, en todas ellas se señala al Darién como una región importante pero conflictiva,²⁵⁰ especialmente para los intereses de la monarquía española, siendo, tal vez, uno de los territorios más difíciles de administrar y controlar de todas sus posesiones de Ultramar.

El Darién, fue el epicentro continental de la época de conquista española, hizo parte de las primeras entidades político-administrativas monárquicas como el *Reino de Tierra Firme*, la gobernación de *Veraguas*, posteriormente denominada *Castilla del Oro* y la provincia del Darién²⁵¹ desde las que se gestionaron las expediciones que conllevaron al descubrimiento del Mar del Sur (océano Pacífico) y del reino del Perú, lo que provocó que la zona se volviera estratégica para unir al globo terráqueo.

²⁴⁹ Pedro Murillo Velarde, *Geographia de América*, 194-202.

²⁵⁰ Sebastián Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII”, *Historia y Sociedad*, n°. 15 (julio - diciembre 2008): 143-163.

²⁵¹ Datos sobre la provincia del Darién puede encontrarse en: Luis Fernando González Escobar, *El Darién. Ocupación*; Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”; Andrés Baleato, “Provincia de Panamá. La ciudad de Panamá y su gobierno”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, comp. por Antonio Basilio Cuervo, Vol. 2 (Bogotá: Imprenta de vapor, 1817), 340-363.

Para la región del Darién se ha estimado que el periodo de conquista del territorio se extendió durante todo el siglo XVI. Santa María la Antigua del Darién fue el asentamiento español más importante de la región para este periodo. El poblado tuvo una duración de 14 años (1510-1524) y se localizó en el costado occidental de la garganta del golfo del Darién, en cercanías de la desembocadura del río Atrato. Para el año 1515 el pueblo obtuvo el título de ciudad, fue capital de una provincia y se constituyó como el primer episcopado del continente por mandato del Rey Fernando V.²⁵²

El rescate, rancheo y esclavización fueron las actividades características de la época de conquista y en el Darién, se focalizaron e intensificaron durante el tiempo de fundación, cenit y fin de Santa María la Antigua del Darién. El rescate fue un acto de reciprocidad inequitativo para los aborígenes y sumamente lucrativo para los españoles. Esta actividad se efectuó de dos maneras. En la primera estaba involucrada toda la población aborígen a los que se les cambiaba mercaderías de poco valor y significación cultural por objetos preciados, como el oro y la comida. En la segunda, los españoles negociaban directamente con las élites la entrega de oro a cambio de hachas y puñales. El rancheo consistió en el saqueo sistemático de los poblados y territorios aborígenes por medio de expediciones militares para obtener oro y capturar esclavos. La esclavización aborígen se efectuó para la venta de individuos en los mercados españoles o para su empleo en actividades mineras y trabajos forzados.²⁵³

La puesta en marcha de las lucrativas actividades conquistadores conllevó a una alta mortandad de aborígenes y españoles que fue determinante tanto en la política de poblamiento como en la consolidación de una red urbana en la región. Después de la desaparición de *Santa María La Antigua* (1524) una suma de factores ambientales y antrópicos influyeron para que ningún pueblo europeo (españoles, escoceses, franceses e ingleses) pudiera consolidar un poblamiento continuo y regularizado en el Darién.

El clima húmedo, caluroso y malsano, tan característico de la región, influyó de una forma tan drástica en el poblamiento “*del hombre blanco no aclimatizado*” que conllevó a que la región fuera conocida como la “*sepultura de vivos*”.²⁵⁴ Esta situación contrasta con la adaptabilidad de los grupos aborígenes y afrodescendientes que poblaron y explotaron dichos territorios, enfrentados a los mismos medios hostiles. Lo anterior sin

²⁵² Ver entre otros: Carmen Mena García, “Santa María de la Antigua del Darién: las huellas de una ciudad perdida”, en *Global Pottery 1. Historical Archaeology and Archaeometry for Societies in Contact*, ed. por Jaume Buxeda, Javier Iñáñez y Marisol Madrid (Oxford: Bar International Series, 2015), 253-263.

²⁵³ Luis Fernando González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 28-34.

²⁵⁴ Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 343.

desconocer que, una vez iniciada la conquista, la adaptabilidad del nativo y el africano para asentarse en determinados lugares solo pueda entenderse como la imperiosa necesidad de ocupar aquellos espacios “libres” del control europeo para intentar sobrevivir.

Si bien el poblado de *Santa María La Antigua* perduró hasta 1523, desde 1519 todo el poder civil, eclesiástico, militar y comercial español fue trasladado a la ciudad de Panamá²⁵⁵, ubicada en la parte central del istmo, en su litoral Pacífico. Esta decisión repercutió en toda la región del Darién, que a partir de esa fecha no contó con un nuevo poblado hispánico de relevancia, hecho que supuso para los enemigos del imperio español, una prueba contundente del abandono territorio y su imposibilidad para su buen gobierno y explotación.

A nivel jurisdiccional, la provincia del Darién estuvo siempre vinculada al virreinato del Perú y a la audiencia de Panamá. Sin embargo, para la atención de sus necesidades, requerimientos e intervenciones militares, en su litoral Atlántico, siempre requirió de la gestión y buenos oficios de los gobernantes y militares de la gobernación de Cartagena, perteneciente a la audiencia de Santafé, del Nuevo Reino de Granada.

Para 1788, la provincia del Darién era conocida también como la *Real de Santa María* y fue la de mayor extensión de las del distrito de Panamá. Limitaba con las jurisdicciones de las provincias de Panamá al occidente; con la del Citará al sur y; con la de la gobernación de Cartagena al Oriente. Contaba igualmente, como fronteras naturales, con el mar Caribe al norte y el océano Pacífico al suroccidente.

La provincia contó con tres capitales: Cana, Real de Santa María y Yabiza; designadas en función de su seguridad respecto a los ataques de los aborígenes o por la localización de recursos mineros en sus inmediaciones. Sus poblados más importantes fueron: el puerto ribereño el Real de Santa María, Tucutí, Pinogana, Morimeca y Tichichi. A nivel militar, existieron cuatro puestos militares en los poblados de Yabiza, Cana, y Boca Chica, compuestos cada uno por una *Casafuerte* (ver Figura 15).

²⁵⁵ Desde Panamá se enviaban a la ciudad de Portobelo los tesoros del reino del Perú para ser luego transportados a España en la flota de galeones de Tierra Firme. En Portobelo, además, se ejecutaban las ferias comerciales más importantes del imperio español en América, confluyendo allí toda serie de géneros, productos e intercambios. Para trabajos referentes al sistema de flotas de galeones ver: Pierre Chaunu, *Sevilla y América*; Carlo Cipolla, *La odisea de la plata*; Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey*. De otra parte, Manuel Serrano Álvarez considera al Darién como parte integral del circuito de estaciones de las flotas de galeones y del “arco defensivo” del Caribe integrado por las plazas marítimas del Reino de Tierra Firme (Cartagena y Portobelo) y de las islas de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. José Manuel Serrano Álvarez, “La gobernación de Cartagena de indias”, 37-74.

denominó con un nombre propio. Para la nominación de los pueblos vernáculos de un territorio se emplearon estrategias como asignar su nombre conforme a su localización geográfica, al nombre de alguno de sus líderes o jefes políticos o su lengua. Y, aunque en la mayoría de los casos se trató de respetar la toponimia local, en el proceso de interpretación y castellanización de las voces originarias, se produjeron nuevos vocablos denominativos que no necesariamente correspondieron a las realidades territoriales y socioculturales americanas.²⁵⁸

En el istmo y su región del Darién, las primeras referencias de los cronistas españoles dan cuenta de la existencia de numerosas y diversas etnias aborígenes²⁵⁹. Sin embargo, durante los primeros cincuenta años de la conquista (1498-1550), existieron en el istmo grupos lingüísticos que generaron una sectorización territorial en dos grandes grupos. Uno, conformado por un nutrido conjunto de sociedades que hablaban diversas lenguas no reconocibles entre sí que se ubicaban en la parte occidental del istmo, desde el meridiano 83 grados Oeste hasta el meridiano 80. El otro, en la parte oriental, desde meridiano 80 grados al 77 Este, estaba compuesto por un numeroso grupo de etnias hablantes de una lengua franca denominada *cueva*²⁶⁰, que tenía algunas variaciones dialectales (ver Figura 16).

²⁵⁸ Kathleen Romoli de Avery, *Los de la lengua de cueva* y Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*.

²⁵⁹ Los cronistas más pertinentes para la zona del Darién son: Gonzalo Fernández de Oviedo, Pascual de Andagoya, Pedro Mártir y Martín Fernández de Enciso.

²⁶⁰ Kathleen Romoli de Avery, *Los de la lengua de cueva*, 24.

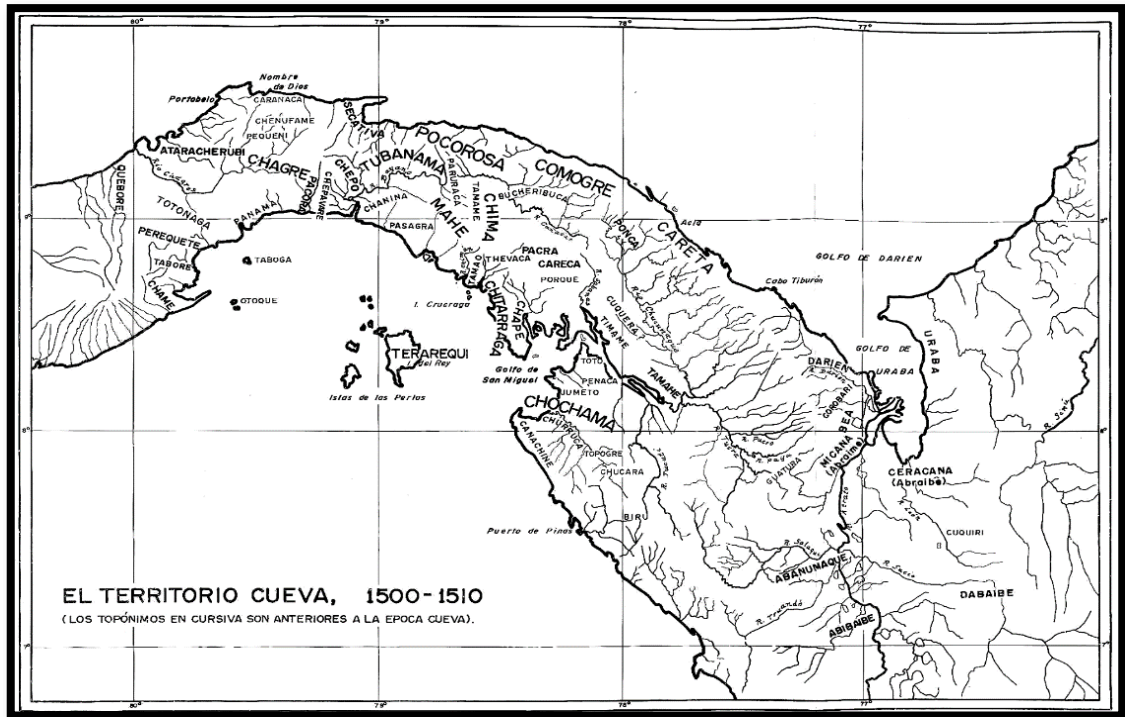


Figura 16. Territorio y topónimos de las etnias con lengua cueva entre 1500 a 1510. Parte oriental del istmo y región del Darién - meridiano 80 grados al 77 este²⁶¹

Sobre la denominación cueva, la historiadora Kathleen Romoli anota que no es claro la connotación del término entre los aborígenes del istmo, pero sí parece precisa, la significación española del uso de este vocablo. En los registros escritos españoles, la palabra cueva, o refiere a un idioma vernáculo, o está vinculada para referirse a un término geográfico, ya que no aparece relacionada como un gentilicio ni el nombre de algún cacicazgo. Para los conquistadores “Cueva era el conjunto de “provincias” cuyos habitantes hablaban la lengua Cueva. Así entendido, Cueva abarcaba unos 25.000 kilómetros cuadrados”.²⁶²

Los cronistas destacan de los grupos cueva su intensa actividad comercial a nivel micro y macro regional, sustentada con rutas de intercambio centenarias proyectadas en ríos, mares y tierra que, posteriormente, fueron apropiadas por los conquistadores españoles para el desarrollo de sus gestas. También, son reseñados como una cultura con una fuerte relación con el agua, elemento natural que marcó varios aspectos de su vida, su cultura material y patrón de asentamiento en zonas ribereñas o litorales.

²⁶¹ *Ibíd.*, 33.

²⁶² *Ibíd.*, 24.

8.1.5 Interacciones humanas

El historiador Luis Fernando Escobar afirma que, con la llegada de los europeos a América, el poblamiento de la región del Darién se dividió en los períodos de la Conquista española (1500 a 1600); de la reconfiguración y dominio cuna (1600-1838) y el de la colonización criolla republicana (1838-1960). Periodización que tiene la particularidad y constante para cada uno sus periodos, de haber contado con un sistema de ocupación del territorio sustentado en modelos de poblamiento foráneos e idílicos, que desconocían las dinámicas del territorio y sus habitantes y, por lo tanto, fracasaron.²⁶³

En los primeros cincuenta años de interacción humana en la región ístmica (1501-1550), las sociedades aborígenes debieron afrontar cinco difíciles situaciones, según establece el arqueólogo Richard Cooke. La primera, fue su sometimiento por medio de una tecnología y filosofía militar superior y altamente destructiva. La segunda, fue la aparición de una serie de patógenos virales de los cuales no se tenía ninguna información genética para contrarrestarlos y por ende fueron mortíferos. La tercera, corresponde al fuerte decrecimiento de la población en un lapso sumamente corto. La cuarta, fue la introducción no controlada de especies de fauna y flora desconocidas y foráneas. La quinta, fue la imposición de un idioma, normas sociales y una religión externa; aspectos diametralmente inversos a la cosmovisión aborigen que derivaron en complejos procesos de (a)culturización y mestizaje e intrincados fenómenos de movilidad y lucha por el territorio.²⁶⁴

Además de los europeos de varias nacionalidades que arribaron al Darién, como parte del proceso de conquista del territorio, se introdujo de manera forzada un considerable número de individuos africanos y aborígenes. Posteriormente todos los grupos humanos presentes en la zona intentaron lograr obtener el control del territorio, viéndose inmersos en luchas y constantes movilizaciones.

El vacío poblacional y territorial de los cueva fue cubierto por el pueblo *cuna*, llegados al territorio darienita de manera forzada por sus enfrentamientos con grupos *emberas* en la parte alta del río Atrato (actual departamento del Chocó colombiano). Los *cuna*, también denominados como *tunucuna*, *cuna-cuna*, *cerracuna*, *tunuguna* o *tacarcuna*

²⁶³ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 18.

²⁶⁴ Richard Cooke y Luis Sánchez, "Panamá indígena: 1501 - 1550" en *Historia General de Panamá*, ed. por Alfredo Castillero Calvo, Volumen 1, Tomo 2 (Panamá: Comité Nacional del Centenario de la República de Panamá, 2004), 47.

aparecen en los registros históricos hasta 1611 y su nombre, al parecer, es una toponimia del cerro ancestral Tacarcuna. Romoli indica que *cuna* inicialmente significaba *llanura* y probablemente *tierra*²⁶⁵ aunque, para el siglo XIX, integrantes de esta etnia relacionan su nombre como Tule que significa gente o hombre.²⁶⁶

En lo referente a las características sociales, políticas y culturales cuna, González Escobar establece que

configuraron una sociedad que les permitió tener un amplio dominio espacial y territorial, con un carácter autónomo, no reducidos, en donde tenían su organización social y religiosa, un idioma propio, una numerosa población con su vida política y económica por fuera del sistema político colonial, con una hábitat claramente definido en su medio geográfico [...] para los españoles los cunas ocupaban una "provincia", dentro de su delimitación administrativa, [pero] en realidad abarcaron más allá de los límites estipulados, y también superaron el sentido restringido de esa denominación, para constituir una verdadera nación, implícitamente reconocida por ello como "Nación de indios gentiles", es decir, paganos y no sujetos a evangelización.²⁶⁷

Desde su ingreso al Darién hasta el siglo XIX, los cuna disputaron el control de este estratégico territorio con españoles, franceses, ingleses, holandeses, cimarrones y otros aborígenes. Su determinación, habilidad comercial y sus estrategias adaptativas en un Nuevo Mundo en constante cambio, hicieron de este pueblo un objetivo común para Europa en la medida que, o debían ser reducidos y exterminados, o incentivados para que se sublevaran en contra de España.

La etnia cuna además jugó un rol destacado en el comercio atlántico. Durante sus relaciones con las sociedades occidentales los cuna, y en especial sus élites, adquirieron conocimiento y bienes de prestigio vinculados con viajes de larga distancia siendo además estimulados por algunos europeos para aprender idiomas extranjeros y tradiciones culturales. Los cuna también contaron con una reputada tradición en la construcción de embarcaciones menores, incluso en tiempos recientes.²⁶⁸ Las elaboraban con finas maderas de caracolí, ceiba blanca o cedro y las vendían o cambiaban por productos de gran valor para ellos como las escopetas. Respecto a su modo de navegación,

²⁶⁵ Kathleen Romoli de Avery, *Los de la lengua de cueva*, 50.

²⁶⁶ Jorge Morales Gómez, "Los indios kunas" en *Geografía humana de Colombia: región del pacífico*, Tomo 9 (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1992), 63-92.

²⁶⁷ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 60-61.

²⁶⁸ Jorge Morales Gómez, "Los indios kunas", 63-92.

este se determinaba dependiendo del espacio acuático donde se empleaba, usando la vela y el remo para los espacios marítimos, y el remo o la vara para las zonas fluviales o cenagosas.

El antropólogo Carl Langebaek analiza las relaciones entre los cuna y los europeos durante cuatrocientos años. El autor identifica cuatro procesos de interacción diversos siendo uno de estos con los españoles (siglo XVI al XIX) y los tres restantes, con los escoceses (finales del siglo XVII), los franceses (primera mitad del siglo XVIII) y por último los ingleses (segunda mitad siglo XVIII hasta mediados del XIX).²⁶⁹ Además, los cunas también debieron interactuar con las sociedades africanas que introdujeron los europeos (siglo XVI al XIX) y con otros grupos étnicos (siglo XVI al XIX).²⁷⁰

La relación de los africanos y sus descendientes con los pueblos aborígenes siempre fue tensa y de incompatibilidad. En muchos registros históricos e investigaciones se documenta el odio del pueblo cuna por la presencia de sociedades africanas en la zona ístmica y de la injerencia en sus territorios.²⁷¹ Posiblemente, esto se deba a que ambos grupos, en el afán de huir del dominio español, se veían obligados a competir y enfrentarse por la consecución y control de territorios “aptos” y seguros para mantener su integridad cultural y configurarse como pueblos *libres*.

Entre cunas y españoles las relaciones siempre fueron tensas y estuvieron basadas en una desconfianza recíproca en las formas y prácticas políticas y militares para materializar su control del territorio. Los españoles, además, en su propósito de conversión, reducción y ocupación nucleada, promovieron el ingreso de misioneros, restringieron la movilidad, controlaron las prácticas de comercio y supeditaron el uso y venta de armas de fuego, hachas e instrumentos de hierro entre los aborígenes.

Por su parte, los cuna hostigaron y atacaron bélicamente los asentamientos y puestos militares españoles del istmo y la región del Darién.²⁷² También, asaltaron en varias ocasiones a embarcaciones españolas asesinando luego a sus tripulantes.²⁷³ De otra

²⁶⁹ Carl Langebaek, “Cuna Long Distance Journeys: The Result of Colonial Interaction”, *Ethnology* 30, n.º. 4 (1991): 372-373.

²⁷⁰ Inicialmente, fueron *negros ladinos* procedentes de las Antillas empleados como esclavos o destinados al trabajo de extracción de oro. Para el segundo decenio del siglo XVI, ya existían las primeras comunidades de *negros cimarrones continentales* establecidas en palenques y conformadas por individuos que escapaban de asentamientos como Santa María la Antigua del Darién, Acla o San Sebastián de Urabá. Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 57.

²⁷¹ Carl Langebaek, *El diablo vestido de negro y los cunas del Darién en el siglo XVIII: Jacobo Walburger y su Breve noticia de la provincia del Darién, de la ley y costumbres de los yndios, de la poca esperanza de plantar nuestra fé, y del número de sus naturales, 1748* (Bogotá: Universidad de Los Andes, 2006), 14.

²⁷² Carl Langebaek, *El diablo vestido de negro*, 17; Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*.

²⁷³ Sebastián Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica”, Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*.

parte, mantuvieron un intenso comercio con las principales potencias europeas que estaban en contra del bando español. En consecuencia, en las fuentes históricas hispánicas, los cuna son descritos como un pueblo bárbaro, hostil y belicoso del que nadie se debía fiar.

Los españoles firmaron tres capitulaciones o tratados de paz con los cuna en los años 1727, 1741 y 1787. Se esperaba que, con la existencia de estos documentos, la etnia se debilitara y pudiese así ser reducida. Sin embargo, después de cada formalización de los acuerdos, los cuna rápidamente se reorganizaban, afianzaban su autonomía y aunaban fuerzas en contra de la monarquía española.²⁷⁴ De otra parte, desde mediados del siglo XVIII hasta el final del “control” español del istmo, la monarquía ibérica se vio en la necesidad de reproducir algunas de las estrategias inglesas, dando regalos y patentes a la élite y caciques cuna, para ganarse su confianza, evitar la confrontación bélica y así poder controlarlos.²⁷⁵

Por el contrario, la interacciones cuna con escoceses, franceses e ingleses tuvieron otras características un poco más amigables, fluidas y formales en sus prácticas comerciales. Incluso, con los franceses llegaron a convivir y a mezclarse racial y culturalmente, y con los ingleses su relación fue de mutualismo, con tintes de vasallaje.

A finales del siglo XVII, en 1698, un grupo de escoceses logró establecerse en el puerto natural más importante del litoral caribe del istmo. Este paraje fue denominado, inicialmente, por los aborígenes como bahía de Molasatí, luego por los anglosajones como New Caledonia y finalmente, por los españoles como Carolina del Darién y Puerto Escocés, a mediados del siglo XVIII (ver Figura 17).

²⁷⁴ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 57 y 75; Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 9.

²⁷⁵ Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 12.

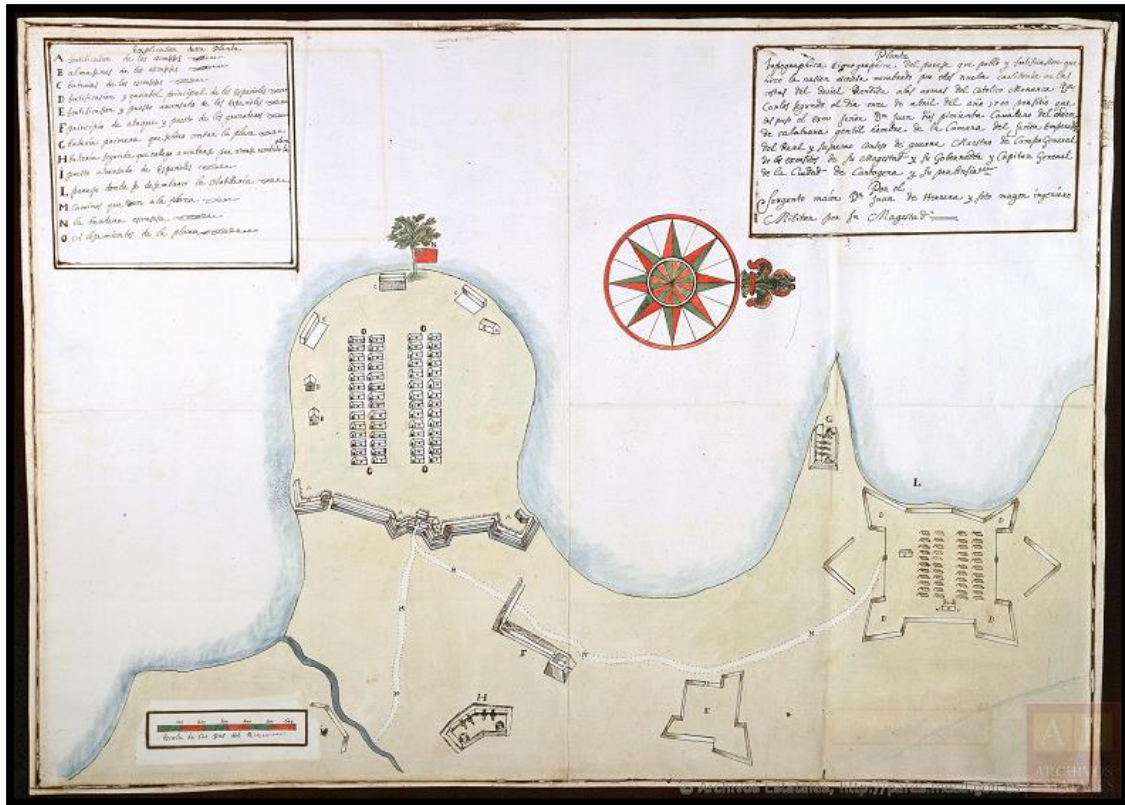


Figura 17. 1700 - Plano del asentamiento escoces de Nueva Caledonia levantado por el Ing. Militar Juan de Herrera y Soto Mayor²⁷⁶

El poblado, conocido como New Edinburgh o Nueva Calidonia, fue pensado como una fundación tipo plantación, en la que se pudieran explotar y extraer los recursos naturales presentes en la región (oro, maderas y cultivo de productos tropicales) e introducir todo tipo de géneros para la venta a en las posesiones españolas en América. Implícitamente, también se buscaba que este poblado fuera el punto de partida para controlar el intercambio entre los dos mares y así acaparar el comercio entre oriente y occidente.

Para el establecimiento de los escoceses se firmó un tratado de amistad con los pueblos cuna que tenían alguna jurisdicción en la zona. Aunque el poblado fracasó ante los ataques de los españoles, franceses y piratas ingleses, siendo expulsados del sitio del asentamiento por las autoridades españolas en 1700, la incursión escocesa puso de

²⁷⁶ AGI, MP-PANAMA, 119 BIS. Juan de Herrera y Soto Mayor, *Planta Topográfica é ignográfica del parage que pobló y fortificación que hizo la nasiun escorsesa nombrado por ellos nueba calidonia en las costas del darien* [Mapa], 1700.

manifiesto la importancia geoestratégica de la zona y la vulnerabilidad española en el control efectivo de sus posesiones territoriales y sus habitantes.²⁷⁷

Todos los ataques contra los territorios españoles en América tenían dentro de su estrategia principal el control del istmo, focalizándose en la región del Darién²⁷⁸. Los franceses fueron los primeros en atacar los enclaves españoles de las costas de *Tierra Firme*. Desde antes de que los escoceses se asentaran en el istmo, varios de ellos sostenían contacto y actividades comerciales con los cuna. La mayoría habían llegado a la región en empresas de piratería como el asalto a barcos, rutas y poblados españoles. Lograron contar con un asentamiento ubicado en cercanías de la isla de San Blas y la bahía de Caledonia que sirvió de base para el ataque del poblado el Real de Santa María de Cana, en 1715 y 1734.²⁷⁹ Desde su arribo al istmo, cohabitaron con los cuna en diferentes poblados llegando algunos a tener varias esposas e hijos y ser nombrados caciques.

Los habitantes franceses se encontraban en estado salvaje: “*esta era “la vida infeliz y miserable de los extranjeros del Darién que tienen solamente el nombre de cristianos y europeos y en lo demás son gentiles y bárbaros”*”.²⁸⁰ Sobrevivían de la pesca de carey y tortuga e introdujeron en la región el cultivo del cacao, tabaco y plátano; productos que comercializaron efectivamente en mercados no españoles. El volumen de producción y la rentabilidad de sus plantaciones de cacao fue considerable, con más de 195.000 árboles distribuidos en 73 áreas de cultivo diferentes.²⁸¹

Los franceses efectuaron también alianzas militares con comunidades cuna. Esta coalición les permitió, por una parte, frenar los intentos británicos para cruzar y tomarse el istmo, y por otra, para que los españoles no los expulsaran ni atacaran a los cuna.²⁸² En 1741, para normalizar su presencia en el istmo, el gobierno español firmó un indulto perdonando el pasado contrabandista francés y permitiendo a sus habitantes permanecer en la zona, pero prohibiéndoles todas las actividades de comercio ilegal. Con esto se buscaba además, evitar la presencia de ingleses y otras potencias europeas así como ayudar al buen gobierno español de la región.²⁸³

²⁷⁷ Información sobre el asentamiento escocés puede encontrarse en Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 95-97; Carl Langebaek, “Cuna Long Distance Journeys”, 375; Juan Felipe Pérez y Luis René Romero, *Naufragios y puertos marítimos*, 107; Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 20-21 y 108.

²⁷⁸ Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 358-359.

²⁷⁹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 109.

²⁸⁰ Celestino Araúz, “Contrabando, corrupción institucional y hegemonía mercantil británica en el istmo de Panamá y sus proyecciones en el Pacífico (1700-1848)”, *Societas, Revista de Ciencias Sociales y Humanísticas* 15, n° 2 (2013): 17.

²⁸¹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 114.

²⁸² Carl Langebaek, “Cuna Long Distance Journeys”, 376.

²⁸³ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 114.

La relación con los franceses se deterioró y cambió drásticamente, en 1757, cuando los cuna mataron a más de 85 franceses y los otros sobrevivientes tuvieron que abandonar la región. Este fatal desenlace se produjo debido a que, con el aval español para su permanencia en la zona, se incrementó la producción y comercialización del cacao y se aumentó la población permanente gala. Esto supuso cambios en el patrón de subsistencia francés, la competencia de recursos con los cuna, la contratación francesa de mano de obra cuna y africana para efectuar trabajos en las plantaciones y un acaparamiento de las transacciones comerciales por los franceses con ingleses y españoles.

En síntesis, la colonización francesa empezó a parecerse al modelo de control español que tanto combatían los cuna.²⁸⁴ Además, reportes de importantes autoridades españolas, en 1752, indicaban que el verdadero propósito de los franceses en el Darién era establecerse en la bahía de Calidonia.²⁸⁵ Sumado a lo anterior, los británicos estimaron que la población francesa era un enemigo potencial en su estrategia de control de los mercados y del territorio, e incentivaron y auspiciaron el feroz ataque de los cuna contra ellos.²⁸⁶

Después de los escoceses, las interacciones cuna con sociedades anglosajonas se afianzaron y focalizaron con los ingleses, los cuales, desde el siglo XVI, venían efectuando incursiones en el caribe y el Darién. Una vez fuera los franceses del territorio y con el control de sus plantaciones, para mediados del siglo XVIII los cuna proyectaron su economía al mercado atlántico abasteciendo al imperio británico y recibiendo a cambio sus mercancías y apoyo bélico.²⁸⁷ Fue, asimismo, durante este siglo en el que la Gran Bretaña atacó con mayor ahínco y tácticamente al imperio español.²⁸⁸ El escenario de batalla fue el Caribe, en sus zonas insulares y litorales, y su estrategia consistió en atacar e intentar tomar los principales puertos marítimos españoles caribeños, como Cartagena (1741) y la Habana (1762), así como incentivar el odio y, por ende, las guerras internas entre españoles y aborígenes en regiones como la costa de mosquitos, la península de la Guajira y el Darién.²⁸⁹

²⁸⁴ Carl Langebaek, “Cuna Long Distance Journeys”, 377.

²⁸⁵ Sebastián, Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica”, 154.

²⁸⁶ Celestino Araúz, “Contrabando, corrupción institucional”, 18.

²⁸⁷ Carl Langebaek, “Cuna Long Distance Journeys”; Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*.

²⁸⁸ Respecto a la táctica británica ver Sebastián Gómez González, “Proyecto de Roberto Hodgson para atacar la América Española – Archivo General de Indias (Sevilla), Santa Fe, 758b, f. 192r-205r”, *Historia y Sociedad*, n.º. 18 (2010): 213-257.

²⁸⁹ Sebastián Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica”, 155.

En cuanto a sus interacciones con los aborígenes éstas se basaron en un trato amable, con el desarrollo de transacciones comerciales un poco más rentables para los nativos, quienes podían adquirir un mayor número de productos comerciales manufacturados, así como armas y herramientas. Por su parte, los cuna, abastecieron de cacao a los ingleses, facilitaron su permanencia en la zona litoral e incluso sirvieron de prácticos²⁹⁰ para su ingreso a espacios continentales o de intermediarios de sus actividades comerciales. Al mismo tiempo, los ingleses dieron regalos de prestigio como sombreros, bastones, camisas o armas a las élites cunas y formalizaron patentes de Capitanes de la Corona Británica al servicio del gobernador de Jamaica a sus principales caciques.²⁹¹

Aunque los ingleses no materializaron ningún asentamiento permanente en el Darién, en repetidas ocasiones los españoles vieron ondear la bandera británica en los poblados cuna y en sus zonas marítimas del Mar del Norte. El imperio británico consolidó una estructurada red comercial en todo el Caribe en donde las islas, bahías, caletas, fondeaderos y ríos del Darién fueron estratégicos para romper el monopolio español. Como acertadamente señalara Manuel Luengo en su momento “*El istmo se atraviesa siempre por el Darién, con la ayuda de los Cunas*”,²⁹² de tal forma que:

piratas y contrabandistas llegaron a conocer la costa y los pasos de las selvas y ríos del interior mejor que cualquier español y proporcionaron a Inglaterra y Francia noticias exactas del fallo que la región de los indios Cunas suponía en el sistema defensivo español [...] también se dieron cuenta [...] que [...] era necesario anular a Portobelo y Cartagena de Indias, que podían combinar esfuerzos para atenazar y destruir a quien pusiese el pie en el Darién.²⁹³

Este conocimiento de la región se puede observar especialmente en las representaciones cartográficas hechas por los ingleses (ver Figura 18), las cuales, como

²⁹⁰ Se entiende como práctico a una persona experimentada y “diestra en alguna facultad por haberla practicado repetidas veces y no por ser docto en ella”, Joaquín Ibarra, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (Madrid: Real Academia Española), 1780, 742. En el ámbito marítimo, práctico es el “piloto ú hombre de mar experimentado que de las nociones teóricas del pilotage solo tiene las precisas para navegar ó dirigir una embarcacion á la vista é inmediatecion de una costa, guiándose únicamente por el conocimiento práctico que ha adquirido de sus puntas, calas, ensenadas”. *Diccionario Marítimo*, 434. En América, se usa también el vocablo baqueano o baquiano para referirse al “practico de los caminos, trochas y atajos, y que sirve de guía para transitarlos”, Vicente Salva, *Nuevo diccionario de la lengua castellana, que comprende la última edición íntegra, muy rectificada y mejorada del publicado por la Academia Española, y unas veinte y seis mil voces, acepciones, frases y locuciones, entre ellas muchas americanas, Añadidas por Don Vicente Salvá* (París: Vicente Salvá, 1846), 137.

²⁹¹ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién. La del ingeniero militar Don Antonio de Arévalo en 1761”, *Revista de Historia Militar* 9, n.º. 19 (1965): 44.

²⁹² Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 358.

²⁹³ *Ibíd.*, 359.

se mencionó anteriormente, contenían mayor precisión y detalles en la proyección de los espacios y accidentes geográficos terrestres, litorales y marítimos en comparación con los planos elaborados por la monarquía española (comparar por ejemplo: Figura 13 y Figura 14 con Figura 18).

Además, entre muchas de las ventajas económicas, que supuso para el imperio británico la firma del tratado de Utrecht (1713) se cuenta el hecho de la autorización dada para que sus buques y cargas pudieran navegar con menores restricciones en los espacios marítimos atlánticos y, así, comerciar y penetrar el territorio de ultramar americano de la corona española. Desde el puerto marítimo e insular de Kingston (Jamaica), como base de operaciones y eje comercial en el Caribe, los británicos pudieron efectivamente controlar una vasta zona litoral que abarcaba desde la actual república de Honduras hasta la de Venezuela.²⁹⁴

El golfo de Urabá o del Darién, la bahía de Calidonia, la ensenada de Anachucuna y la ciénaga de Puerto Escondido fueron los enclaves del virreinato del Nuevo Reino de Granada y la audiencia de Panamá donde los ingleses negociaron con los cuna²⁹⁵ y, desde los cuales obtuvieron los mayores beneficios en sus actividades comerciales (configuradas como comercio ilícito para España). Así, durante todo el siglo XVIII, el control comercial entre Kingston y la nación cuna se materializó con embarcaciones armadas, ligeras, rápidas y marineras como el denominado “velero obligado”,²⁹⁶ que visitaba regularmente los puntos de intercambio y se encargaba de recoger productos como oro, perlas, maderas, carey, cacao que se producían y extraían de los dominios españoles introduciendo, además, un importante número de mercadería como ropas, herramientas y armas de fuego. Posteriormente, en el siglo XIX, muchas de las embarcaciones británicas dedicadas al contrabando, durante el proceso de emancipación de los territorios americanos, se convirtieron en aliadas de los Estados Unidos de América, para así poder mantener el monopolio comercial inglés en el Caribe.²⁹⁷

²⁹⁴ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 99.

²⁹⁵ *Ibíd.*, 102.

²⁹⁶ *Ibíd.*, 102.

²⁹⁷ *Ibíd.*, 103-104.



Figura 18. 1793 - Representación de la región del Darién conforme a un plano publicado en 1775 del geógrafo británico Tomas Jefferis - Autor desconocido²⁹⁸

²⁹⁸ AGN, MP-4,140A. *Costa y desembocadura del Atrato y golfo del Darién. 1793 [Plano], 1793.* Nótese la ruta demarcada para la embarcación que navega en cercanías del puerto de Cartagena de Indias y cómo está se proyecta hacia las bocas del río Atrato.

8.1.6 Consideraciones sobre las narrativas históricas darienitas

“La mayoría de estudios sobre el Urabá y/o el Darién se han quedado en dos momentos históricos: los momentos épicos u holocáusticos de los primeros años de la Conquista en la primera mitad del siglo XVI y los últimos años del siglo XX, especialmente de 1950 en adelante [...]

El Darién es la metáfora de una manzana mordisqueada que a pesar de las tarascadas preserva su corazón, y en él, lecciones de vida, memorias inscritas en el territorio y sobre todo una historia actuante para tener presente. Ponerla en evidencia es precisamente el propósito de la revisión histórica de su ocupación y poblamiento”.

Luis Fernando Escobar.²⁹⁹

Sin pretender generar un estado del arte como tal, este acápite indaga sobre las particularidades de algunos estudios realizados para la región del Darién y el Istmo, con el propósito de exponer los paradigmas, avances y vacíos de investigación detectados en esta selección de publicaciones arqueológicas, antropológicas e históricas.³⁰⁰

La arqueología es la disciplina llamada a dar luces sobre el pasado remoto y prehispánico de los grupos humanos y sociedades que habitaron en el Darién, y demás espacios terrestres y acuáticos del continente americano. Del mismo modo, la arqueología histórica³⁰¹ y la etnohistoria tienen un rol destacado en el estudio tanto de los primeros asentamientos de europeos y africanos en América como en la determinación de las características culturales, tecnológicas y sociales de los grupos étnicos que desaparecieron tras el contacto con el mundo occidental. De ahí, que buena parte de las evidencias culturales, teoremas y enunciados arqueológicos del *área intermedia*³⁰² y

²⁹⁹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 16 y 18.

³⁰⁰ La literatura revisada corresponde, casi en su totalidad, a textos escritos en lengua castellana y circunscrita al ámbito iberoamericano.

³⁰¹ La arqueología histórica americana se encarga del estudio de la cultura material, complementada con el análisis de fuentes escritas y documentales, de los diversos grupos humanos que entraron en contacto tras el *descubrimiento* del continente americano. Ver Brian Fagan y Charles Orser, *Historical Archaeology*.

³⁰² Área ubicada entre las áreas arqueológicas de Mesoamérica y la zona Andina. Un importante e interesante número de textos sobre la arqueología de esta área puede encontrarse dentro de las siguientes publicaciones del ICANH: en un libro del 2011, titulado *Arqueología en el Área Intermedia* cuyo editor fue Víctor González; y los seis números de la revista *Arqueología del Área Intermedia*, publicados del 2000 al 2003.

circuncaribe sean un soporte analítico fundamental para el mejor conocimiento de la región del Darién y sus grupos humanos en el tiempo.

En el litoral caribeño del istmo, han sido de especial relevancia las pesquisas de arqueólogos sobre el poblado de Santa María la Antigua del Darién y los sucesos vinculados al tiempo de vida del asentamiento (1510-1524).³⁰³ También ha sido foco de atención, aunque en menor medida, el poblado escocés New Edinburgh (1698 a 1700) en Nueva Caledonia.³⁰⁴ De otra parte, en el litoral Pacífico, los estudios se han concentrado en el asentamiento inicial de la ciudad-puerto de Panamá (1519-1673).³⁰⁵

Durante un periodo aproximado de quinientos años (1500 hasta 1920),³⁰⁶ expedicionarios, cronistas, viajeros y funcionarios redactaron y elaboraron un importante número de registros documentales y cartográficos. La localización, transcripción, contextualización y análisis de dicha documentación histórica ha sido una de las líneas de trabajo de los investigadores del Darién. Las obras de Antonio B. Cuervo³⁰⁷, Carl H. Langebaek³⁰⁸, Álvaro Baquero y Antonino Vidal³⁰⁹, y la de Juan Sebastián Gómez González³¹⁰, son publicaciones que dan cuenta de ello y se constituyen en una tipología de trabajo investigativo que busca poner al alcance de un público amplio, no

³⁰³ En el lugar del asentamiento se han efectuado varias expediciones arqueológicas de las que existen tanto informes técnicos de consulta limitada como textos académicos de mayor difusión. La primera expedición, efectuada en 1950, fue patrocinada por el gobierno belga y participaron arqueólogos como José Antonio Cruxent y Gerardo Reichel Dolmatoff. La segunda, en 1966, estuvo liderada por académicos de la Universidad de Santa María la Antigua de Panamá. La tercera, en 1986, fue dirigida por el profesor de la Universidad de Antioquia, Graciliano Arcila Vélez. La quinta, entre el 2006 y 2008, fue ejecutada y co-dirigida por los profesores Paolo Vignolo y Virgilio Becerra. La sexta, que se viene realizando desde el 2103 hasta la fecha, es auspiciada y dirigida por el ICANH, en cabeza de su director, Ernesto Montenegro y el arqueólogo Alberto Sarcina. Recientemente, en el 2013, tras la gestión del ICANH, el área del asentamiento y sus vestigios fueron declarados área arqueológica protegida, gestionada actualmente como un parque arqueológico. Ver ICANH, *Plan de Manejo Arqueológico Santa María de la Antigua del Darién, Ungia, Choco* (Bogotá: ICANH, 2013); Alberto Sarcina, “Santa María de la Antigua del Darién, la primera ciudad española en Tierra Firme: una prospección arqueológica sistemática”, *Revista Colombiana de Antropología* 53, n.º 1 (2017): 269-300 y Carmen Mena García, “Santa María de la Antigua”, 253-263.

³⁰⁴ Sobre la fundación escocesa en el Darién existen más referencias de trabajos históricos que arqueológicos. A nivel arqueológico se reseña el estudio, Mark Horton, “To Transmit to Posterity the Virtue, Lustre and Glory of their Ancestors: Scottish Pioneers in Darien, Panama”, en *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*, ed. por Caroline Williams (Farnham: Ashgate, 2009), 131-150.

³⁰⁵ Del antiguo asentamiento de Panamá se destaca la labor arqueológica que viene realizando Juan Guillermo Martín. Ver por ejemplo su texto: Juan Guillermo Martín Rincón, “Arqueología de Panamá la Vieja: del asentamiento prehispánico a la ciudad colonial” (tesis doctoral Historia, Universidad de Huelva, 2006) y sus aportes al proyecto *ArtEmpire*.

³⁰⁶ Según la secuencia histórico cultural que se emplea en la historiografía tradicional colombiana, durante este medio milenio ocurrieron las etapas de conquista y colonia española, el periodo de independencia y época republicana.

³⁰⁷ Antonio Basilio Cuervo, *Colección de documentos inéditos*. De esta obra, sobre el Darién se encuentra la transcripción del manuscrito de 1761 de Francisco Xavier Monty, “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia y el golfo del Darién por el Teniente de Navío D. Francisco Xavier Monty y otros ingenieros”, Vol. 1 (Bogotá: Imprenta de vapor, 1792-1810), 482-504.

³⁰⁸ Carl Langebaek, “Un ejemplo de etnografía colonial la descripción de la provincia del Darién en 1763 por Antonio de Arévalo”, *Boletín de arqueología* 4, n.º 1 (1989): 41-50 y Carl Langebaek, *El diablo vestido de negro*.

³⁰⁹ Álvaro Baquero y Antonio Vidal, comp., *La Gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado* (Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2004).

³¹⁰ Sebastián Gómez González, “Proyecto de Roberto Hodgson”.

necesariamente académico, registros históricos que poseen contenidos destacados en cuanto a la descripción de lugares, hechos históricos y la caracterización de sus habitantes y recursos.

También son muy importantes los *Atlas*³¹¹ y las compilaciones de planos militares³¹² históricos en los que, además de compilar cartografía histórica, se efectúan textos de contextualización de los mapas y sus autores. Estos trabajos de fuentes primarias buscan, además de aportar en el conocimiento de la región y el reconocimiento de sus principales fuentes historiográficas, facilitar el acceso al patrimonio documental y sus contenidos para que puedan ser leídos e interpretados desde diferentes puntos de vista.³¹³

Existe, además, un nutrido número de trabajos históricos sobre el Darién publicados en diferentes lenguas y momentos. Estos trabajos tienen la particularidad o de concentrarse en el análisis de eventos específicos, o en re-construir la secuencia histórico cultural de la región³¹⁴, pero, los estudios de casos puntuales son mucho más numerosos que aquellos que construyen historias macro.³¹⁵

Ahora bien, respecto a los primeros textos efectuados acerca del Darién hay que anotar que la mayoría centraron sus esfuerzos en hacer un recuento de hitos y personajes históricos, referenciar sitios geográficos y poblados, describir o mapear el territorio o a las culturas aborígenes, y localizar mapas y documentos antiguos.³¹⁶ Solo recientemente las investigaciones para este territorio y periodo, como para todos los espacios geográficos y sociedades vinculados con el mundo atlántico, además de dar nuevas luces sobre el sistema mercantilista europeo, orientan sus análisis y narrativas para comprender

³¹¹ Eduardo Acevedo Latorre, comp., *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI al XIX*, segunda edición (Bogotá: Litografía Arco, 1975); Instituto Geográfico Agustín Codazzi, *Atlas de Cartografía Histórica de Colombia* (Bogotá: Litografía Arco, 1985) y José Blanco, comp., *Atlas Histórico Geográfico de Colombia* (Bogotá: Archivo General de la Nación, 1992).

³¹² Específicamente, se hace alusión al quinto volumen de la obra del Servicio Histórico Militar, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar: V Colombia, Panamá, Venezuela* (Madrid: Servicio Geográfico del Ejército, 1980).

³¹³ Recientemente, la Comisión Colombiana del Océano (CCO) con el apoyo investigativo de Nara Fuentes Crispín, publicó el *Atlas Histórico Marítimo de Colombia: Siglos XVI - XVIII* (en 2015) y el *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglo XIX* (en 2016) en los que se relacionan importantes mapas históricos sobre el istmo. Nara Fuentes, además, cuenta con un interesante artículo titulado “Hacia el Mar del Sur por un río de oro: un avistamiento prefigurado en mapas”, *Boletín cultural y bibliográfico* 50, nº. 90 (2016): 27-52, en el que analiza una serie de mapas y documentos para aportar en el conocimiento de la primera etapa de la conquista española de América, en la que el mito del Dorado y la región del Darién tuvieron un papel destacado.

³¹⁴ Por ejemplo, la obra de Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento* y la de Joaquín García Casares, *Historia del Darién: Cuevas, Cunas, Españoles, Afros, presencia y actualidad de los Chocoes* (Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2008).

³¹⁵ Dentro de los investigadores que han efectuado historias macro para la región se resalta el trabajo de Luis González Escobar, ampliamente reseñado en este escrito.

³¹⁶ Dos interesantes publicaciones de expedicionarios de finales del siglo XIX sobre el Darién son: Edward Cullen, *Isthmus of Darien ship canal* y Lucien de Puydt, “Explorations in the Isthmus of Darien”.

una de las épocas más interesantes de los tiempos modernos y describir los procesos de globalización del mundo de occidente.

Luis González Escobar señala que buena parte de la producción historiográfica del Darién se ha focalizado en los sucesos del siglo XVI o los del siglo XX, situación que ha conllevado a una especie de “oscurantismo” informativo y analítico de al menos, trescientos años.³¹⁷ Nelson Rodríguez, en complemento de lo anterior, explica que las investigaciones existentes del siglo XVII se han interesado en analizar las interacciones entre los aborígenes cunas y europeos, el proceso de reducción de esta etnia, las actividades de piratería y, especialmente, en documentar el intento de población escocesa en la bahía de Calidonia. Rodríguez también indica que la producción académica sobre el siglo XVIII es reducida y los textos existentes, analizan por un lado las estrategias europeas por el control territorial del istmo y, por el otro, las respuestas de los aborígenes a dichas fuerzas de control.³¹⁸

González y Rodríguez confluyen en señalar que las especificidades en los intereses investigativos sobre el Darién han hecho mella para poder vislumbrar, en el tiempo y en el espacio, las realidades histórico-culturales de la zona y sus pueblos. Al respecto, Rodríguez demuestra con su disertación de pregrado que no era cierta la afirmación que se planteaba en algunos estudios del Darién sobre que este territorio

dejó de ser una prioridad para el virreinato español y que la provincia fue un lugar marginal dominado por la concordia interétnica, donde los factores ambientales fueron más determinantes que el accionar indígena para explicar la escasa presencia [española].³¹⁹

La documentación histórica por él revisada le brinda datos suficientes para llegar a concluir que, para el siglo XVIII, se efectuaron varias campañas de expediciones militares, también de reconocimientos cartográficos y se auspiciaron procesos de poblamiento con personal europeo en puntos neurálgicos del istmo del Darién. Ante esta situación, los cuna “*respondieron con diplomacia, cooperación o resistencia*”.³²⁰

De otra parte, autores como Carmen Mena, Daniela Vásquez Pino, Juan Manuel Zapatero³²¹, Manuel Lungo³²², Manuel Gámez Casado³²³, Jorge Galindo Díaz y Laura

³¹⁷ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 16 y 18.

³¹⁸ Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 7.

³¹⁹ *Ibíd.*, 7 y 8.

³²⁰ *Ibíd.*, 8.

³²¹ Autor y obra que serán reseñados a profundidad posteriormente.

³²² Autor y obra que serán reseñados a profundidad posteriormente.

³²³ Autor y obra que serán reseñados a profundidad posteriormente.

María Henao³²⁴, Juan Sebastián Gómez Gonzales, Celestino Araúz, Ernesto Bassi, Ivonne Suárez y Martha Jeaneth Sierra, no sólo complementan de manera satisfactoria la línea argumentativa planteada por Nelson Rodríguez sino que, también, desarrollan a través de sus narrativas investigativas nuevas áreas y objetos de estudios para demostrar la importancia de la región en el mundo Atlántico.

Así, Carmen Mena³²⁵ demuestra cómo la imprescindible necesidad fisiológica de alimentarse para combatir el hambre fue un factor determinante dentro de la primera etapa de la conquista y control hispánico en América. Para ello, centra sus análisis en los hechos y personajes de la primera frontera³²⁶ continental del mundo de occidente en América, es decir, la *Tierra firme*, la región del Darién y la ciudad de Santa María la Antigua. De esto, concluye que el Darién del siglo XVI fue un espacio en el que se aplicaron prácticas de origen medieval como las *cabalgadas esclavistas* y la búsqueda de oro, que tuvieron fatales desenlaces para europeos, africanos y americanos. Anota, además, que, aunque allí se desarrolló una de las experiencias de dominio más sugestiva de la historia humana contemporánea y del pasado colonial americano, aún son pocas las investigaciones y académicos interesados en estudiarla.

Daniela Vásquez Pino³²⁷, por su parte, analiza la forma en la que los funcionarios monárquicos españoles del virreinato de la Nueva Granada, entre 1760 a 1810, concibieron y materializaron las reformas borbónicas en la provincia de frontera del Darién. La autora expone que el objetivo del imperio español era la racionalización de este territorio, sus recursos y población, así como la reducción de los aborígenes cunas. Para tal empresa, el imperio diseñó un proyecto que se ejecutó en etapas y haciendo uso de diferentes estrategias, entre las que se contaban entrar de forma violenta a la frontera, exterminar a los grupos étnicos que no deseaban mantener relaciones con el imperio español, evitar el ingreso de extranjeros y bienes europeos así como la salida de recursos naturales comercializables, construir fuertes para controlar los lugares estratégicos del

³²⁴ Autor y obra que serán reseñados a profundidad posteriormente.

³²⁵ Esta historiadora posee una importante producción bibliográfica. Sus trabajos destacan por su rigurosidad y análisis sobre el proceso de conquista y colonización española en el Darién y el istmo. De su obra y, para efectos de la revisión, se referencia el texto: Carmen Mena García, “La frontera del hambre: construyendo el espacio histórico del Darién”, *Revista Mesoamérica* 24, n.º. 45 (2003): 35-66. Este artículo, en el 2011, ha sido re-publicado en un libro de la Universidad Nacional de Colombia y el ICANH titulado *Tierra firme: el Darién en el imaginario de los conquistadores*, una publicación que contiene una compilación de interesantes artículos y fue dirigida por los profesores Paolo Vignolo y Virgilio Becerra.

³²⁶ La autora define frontera como el “*espacio físico [terrestre o marítimo] que permite el encuentro y la interacción cultural entre diversos grupos que entran en contacto por circunstancias muy diversas*”, Carmen Mena García, “La frontera del hambre”, 287.

³²⁷ Daniela Vásquez Pino, “Políticas borbónicas en la frontera. El caso del Darién. 1760-1810”, *Revista Historia* 2.0, *Conocimiento histórico en clave digital* 2, n.º. 3 (2012): 89-103.

istmo e incentivar una población blanca permanente con misioneros, soldados y pobladores traídos de diferentes territorios. Vásquez, a partir de la revisión de documentos oficiales, concluye que las políticas borbónicas en el Darién no generaron impactos en el territorio o cambiaron de forma significativa las relaciones de los cunas con los extranjeros. Tampoco derivaron en un resultado positivo para que los cunas no sintieran desprecio por los españoles y todas sus instituciones monárquicas.³²⁸

En otro de sus artículos, Vásquez³²⁹ analiza los antecedentes, razones de ser y consecuencias de la firma de los tratados de paz establecidos entre los españoles y los cuna, entre 1739 y 1789. La autora comienza señalando que los cuna no eran un grupo étnico homogéneo, pues se diferenciaban no sólo por la posición geográfica de sus asentamientos en el territorio, sino, también, por el grado de relación y aceptación de las políticas españolas o la interacción con otros pueblos europeos y aborígenes. Estaban entonces los cuna del norte (ubicados en las riberas de los ríos que desembocan en el litoral caribe) y los de pueblos de montaña (asentados en la serranía del Darién) quienes estaban por fuera de los mecanismos de control monárquicos, y los cuna del sur (ubicados en las riberas de los ríos que desembocan en el golfo de San Miguel) que tenían una mejor relación con los españoles y sus políticas de gobierno. Esta característica hizo más compleja, diversa e interesante la interacción española con los integrantes de la etnia.

Ahora bien, en la lógica española para el control del territorio darienita, los aborígenes solo podían acceder a dos decisiones políticas: asumir la sumisión y vasallaje al rey y, en caso de no quererlo, ser vencidos o exterminados mediante la confrontación bélica. Entre las diferentes estrategias que se emplearon para lograr tales cometidos estaban el otorgamiento de títulos militares, prebendas monetarias y salarios a sus caciques y élites, así como la entrega de obsequios y regalos. Pese a la polarizada postura española, los cuna lograron efectuar alianzas, negociaciones y adaptaciones pasando por alto, en últimas, todas las negociaciones con los españoles.

De otra parte, Juan Sebastián Gómez González y Celestino Araúz analizan las diversas facetas del fenómeno del contrabando español y británico durante el siglo XVIII en el istmo. Estos investigadores se interesan en establecer el modo en que esta práctica se efectuó en ciudades como Portobelo, Panamá, Nata y la región del Darién. También, ambos autores coinciden en usar la misma categoría de frontera para referirse al istmo,

³²⁸ *Ibíd.*, 99.

³²⁹ Daniela Vásquez Pino, ““Los yndios infieles han quebrantado la paz”, Negociaciones entre agentes europeos, chocoes y cunas en el Darién, 1739-1789”, *Revista Fronteras de la Historia* 20, n.º. 2 (2015): 14-42.

en este caso la definen como tensa, abierta y hostil en la que el control del comercio, legal e ilegal, determinaba las interacciones de sus pobladores con las instituciones político-administrativas de la corona española.

Así, Gómez González³³⁰ describe el sistema de las ferias de Portobelo y señala cómo, una vez firmado el tratado de Utrecht (1714), el imperio británico tuvo la posibilidad de participar de manera legal en este evento comercial, destinando un navío de permiso, con capacidad de transportar hasta 650 toneladas en mercaderías. El navío británico suponía un duro golpe para las pretensiones españolas de un monopolio comercial atlántico ya que la embarcación no sólo asistía a las ferias españolas, sino que el buque era empleado convenientemente para introducir géneros de contrabando en diferentes puntos del litoral caribeño hispánico durante sus viajes al istmo.

El autor señala cómo algunos personajes dedicados al contrabando en el istmo, residentes en la ciudad de Panamá, en 1748 se organizaron para crear *compañías confederadas* cuyo fin era transportar grandes cantidades de mercancías entre Portobelo y Panamá, por diversas rutas terrestres y fluviales, traídas por los ingleses. El “trabajo comercial” y accionar bélico de las compañías como la de la *Sacra Familia*, permitía en últimas, no solo el cruce de las mercancías por el istmo si no la posterior distribución de las mercaderías ilícitas por los diferentes puertos españoles del Pacífico como Guayaquil, Callao y Acapulco. El accionar de estas empresas contrabandistas generó una grave preocupación para los funcionarios y entes fiscales españoles de la audiencia de Panamá y los virreinos del Perú y el Nuevo Reino de Granada. Fue así como se destinó al gobernador Dionisio de Alcedo y Herrera para su desmantelamiento y exterminio.

De otra parte, Celestino Arauz³³¹ centra sus análisis en el periodo del 1700 a 1848 describiendo la dinámica del contrabando, la corrupción institucional española y la forma en que las proyecciones comerciales europeas en el Océano Pacífico, especialmente la de los británicos, decantaron en una hegemonía mercantil anglosajona en Panamá, durante cincuenta años (1800-1850). Su texto, pese al largo periodo objeto de estudio, logra ser sintético y elocuente, aportando nuevos datos sobre temas ampliamente trabajados por otros autores.

Arauz señala que, en el siglo XVIII, las actividades de piratería no sólo se concentraron en la ruta de tránsito oficial hispánica para cruzar el istmo (Portobelo-

³³⁰ Sebastián Gómez González, “Las tensiones de una frontera ístmica”.

³³¹ Celestino Araúz, “Contrabando, corrupción institucional”.

Chagres-camino de Cruces-Ciudad de Panamá), sino que el verdadero *modus operandi* de los imperios europeos con intereses en la zona, era traficar en territorios alejados de los centros del poder español, lo que prácticamente correspondía a todas las zonas litorales ístmicas. En su texto además da cuenta del proceso de población de la zona, las sublevaciones étnicas, los intentos de pacificación de la etnia cuna, las interacciones comerciales de estos aborígenes con los británicos y los planes de fortificación y repoblamiento español para la región. Igualmente, describe el modo en que las actividades de contrabando en el pueblo de Natá fueron combatidas por las instituciones de control españolas. Sobre este tema, resalta no sólo el papel de Dionisio de Alcedo y Herrera sino también, las operaciones navales de los guardacostas de la Compañía de Armadores de Cartagena de Indias. Respecto a las compañías confederadas que operaban en Natá, denominadas como la Sacra Familia, la Real Jurisdicción y el Apostolado de Penonomé Araúz, anota que

Según el propio Alsedo y Herrera: “Una flota de Jamaica entraba todos los años por el río Coclé y lugares de la jurisdicción de Natá para salir al mar del sur e internar las introducciones al Perú y la Nueva España por los puertos de la otra costa. Su número era de 234 hombres principales, que con los sirvientes y esclavos pasaba de 5,000, tenía su cuartel en Natá con orden y distribución de guardias, rondas y centinelas, con riguroso servicio de guarnición como en plaza de armas”. Los traficantes contaban con piezas de artillería, gran cantidad de armas y municiones, además de almacenes de depósito para las mercancías, así como también más de cien canoas y una fragata pequeña llamada **la Yegua del mar del Sur** que le servía para transportar los géneros a Guayaquil, al igual que a otros puntos del Virreinato del Perú, de Centroamérica y México.³³²

Las influencias comerciales de las organizaciones contrabandistas fueran tan amplias y poderosas que, dentro de éstas, participaron desde sacerdotes hasta altos funcionarios españoles de la ciudad de Panamá y oidores de la Real Audiencia. Solo hasta 1747 la monarquía española pudo sofocar las compañías confederadas. Sin embargo, durante toda la segunda mitad del siglo XVIII, el comercio ilícito no desapareció en la zona camuflándose con la trata de esclavos de origen africano.

³³² *Ibíd.*, 22. Énfasis propio (subrayado).

Ernesto Bassi³³³ efectúa un trabajo que marca un hito en las investigaciones sobre el Caribe, en la que está inmerso el Darién. Esta investigación es importante por varias razones. Primero, porque propone la visión de un maritorio³³⁴ denominado el *Gran Caribe Transimperial*. Segundo, debido a que consulta fuentes de investigación como diarios de expediciones y de navegación en archivos colombianos, españoles y londinenses, así como una novela histórica para poner a funcionar el concepto de maritorio e ilustrar varios de los sucesos históricos vinculados a la entidad político-administrativa conocida como la Nueva Granada. Tercero, porque al referirse a los aborígenes cuna, los nomina como *indígenas marítimos*³³⁵ y *cosmopolitas*³³⁶ otorgándoles un proyecto geopolítico en el que su territorio y sus actividades alrededor de ese espacio tienen relación con el mar y las actividades comerciales globales del mundo de occidente.

Respecto a estudios que documenten y analicen los proyectos de exploración para la creación de una obra de infraestructura que permitiera la conexión de los océanos Atlántico y Pacífico en la región ístmica, se cuenta con los textos de Ivonne Suárez y Martha Jeaneth Sierra. Para Suárez³³⁷ el istmo es una “*zona de paso interoceánico, centro geoestratégico del mundo mercantil y corazón y motor del avance mismo del capitalismo*”.³³⁸ En su trabajo, hace un recuento y análisis de un periodo aproximado de 400 años (siglos XVI al XIX) con el propósito de demostrar cómo los imperios europeos, para el control y dominio de la región, se vieron inmersos en una disputa de larga duración en la que se efectuaron importantes proyectos de exploración y confrontaciones bélicas.

Del proceso de reconstrucción historiográfica efectuado por la autora se resalta la referencia y consulta de fuentes documentales francesas, un material muy poco trabajado por los investigadores latinoamericanos para este territorio. Esto, sin duda, complementa

³³³ Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory*.

³³⁴ El concepto de maritorio comprende las formas simbólicas y las jurídico-políticas en que la sociedad se apropia de un espacio marítimo. Es un concepto de uso reciente, trabajado tanto en estudios relacionados con temas de patrimonio inmaterial como en investigaciones enfocadas en descubrir las apropiaciones socioculturales del mar, tanto en las relaciones, respecto al espacio acuático y sus entornos, como en las acciones y los medios materiales usados para tal fin. Para profundizar sobre el uso de este concepto remitirse a: Miguel Chapanoff, “El mundo invisible”, 243; Nara Fuentes, “Imaginar los geográficos”; Francisco Ther, “Configuraciones del Tiempo” y Juan Felipe Pérez, “¿Cómo se ha estudiado y narrado[...]?”; 285-326.

³³⁵ Entendiendo este concepto como una etnia que utilizó el mar caribe como un espacio acuoso estratégico para materializar y mantener su independencia territorial del mundo de occidente. Bassi toma y actualiza este concepto del viajero Francés François Depons. Remitirse a Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory*, 86 y 265.

³³⁶ Esto en función de su movilidad, el plurilingüismo, las tecnologías que dominaban, sus interacciones con otras sociedades europeas y, su importante y consciente rol en las líneas comerciales atlánticas. *Ibíd.*, 87.

³³⁷ Ivonne Suárez Pinzón, “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 16, n° 1 (2011): 17-50.

³³⁸ *Ibíd.*, 19.

de manera adecuada y refrescante los análisis que sobre los mismos sucesos históricos han efectuado otros investigadores. Dentro de sus conclusiones, Suárez enfatiza el lugar estratégico de la región para los intercambios comerciales internacionales transoceánicos durante la época del comercio marítimo atlántico, convirtiendo a este lugar como un epicentro “*para el avance mundial del capitalismo, incluso antes de la implantación de la doctrina Monroe y de la consolidación de los Estados Unidos como primera potencia económica mundial*”.³³⁹

Por su parte, Martha Jeaneth Sierra³⁴⁰ focaliza su investigación entre los años 1800 a 1880, documentando y contextualizando mapas y autores poco conocidos que trabajaron en el proyecto de conexión interoceánica, en la región del Chocó. Sierra inicia su relato, indicando que la región ístmica fue muy referida en la cartografía de los siglos XVIII y XIX, y que los mapas elaborados en las numerosas expediciones que efectuaron geógrafos e ingenieros militares buscaban “*establecer la realidad geográfica de la región con sus accidentes hidrológicos y topográficos, y permitir la visualización de los proyectos para construir caminos, ferrocarriles, un canal e incluso ciudades ideales y colonias, según fuera el caso*”.³⁴¹

Además, esta autora establece que para las nacientes repúblicas bolivarianas, entre las que se encuentra Colombia, los estudios geográficos y cartográficos fueron esenciales en los proyectos políticos de construcción de una identidad nacionalista, en la medida que, a través de la creación, uso e interpretación de los mapas, se conocía y, de cierta manera, se apropiaba el territorio.

Otra de las características de la cartografía producida en el periodo analizado por la autora es que buena parte de este material fue realizado e impreso en litografías francesas. También reseña cómo, entre 1850 y 1880, en la mayoría de los mapas efectuados para esta región, se visualizaban los proyectos de conexión interoceánica, siendo estos una realidad al menos en las proyecciones cartográficas. Sierra concluye indicando que la construcción del canal de Panamá, se dio gracias a que este proyecto tuvo un objetivo cosmopolita en el que convergieron sueños e intereses mundiales, constituyéndose en una de las obras de ingeniería más importantes del siglo XIX para la humanidad.

³³⁹ *Ibíd.*, 45.

³⁴⁰ Martha Jeaneth Sierra, “Proyectos de comunicación interoceánica en Panamá y Chocó en el siglo XIX”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX* (Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016), 235-274.

³⁴¹ *Ibíd.*, 240.

El anterior recuento permite decantar algunos de los puntos en común en las investigaciones y también plantear algunos corolarios. Resulta oportuno iniciar señalando que el istmo, incluyendo su región del Darién, ha sido objeto de interés por estudiosos de diversas disciplinas en diferentes temporalidades. Situación que sin duda ha contribuido para el conocimiento de esta región en sus componentes físicos, bióticos y humanos a través del tiempo.

Varias razones inducirían al interés investigativo de este territorio como lo es su pluriculturalidad, su diversidad biológica, la importancia de la región en el devenir de la humanidad, su importancia geopolítica para la conectividad del planeta, las variadas y problemáticas facetas de las actividades comerciales de corte mercantilista y capitalista que se dieron en la región, su destacado rol en la economía global, así como la abundancia de fuentes y registros investigativos.

Los estudios históricos no dudan en resaltar que este territorio no es solo un punto de encuentro sino también de desencuentros. Una zona de inicio, pero también de fin. Una frontera. Un espacio deseado por muchos, pero con alto grado de hostilidad, tanto en las interacciones entre las distintas sociedades con injerencia en la zona (hombre contra hombre), como, en el relacionamiento del hombre con su entorno ambiental (hombre contra naturaleza).

En cuanto al control de la frontera en sus espacios terrestre, litoral y marítimo, podría afirmarse que todas las sociedades que habitaron y usufructuaron este territorio, lograron obtener cierto grado de dominio durante los siglos XVI al XVIII. Para dilucidar este planteamiento, hay que pensar en cómo las acciones y estrategias de aborígenes y europeos, e incluso de los pueblos africanos, repercutieron de manera concreta en el territorio y los maritorios. También es necesario indagar en cómo dichas acciones fueron asimiladas e interpretadas en la esfera política y el mercado comercial que imperaba en la época.

La etnia cuna, durante un periodo de casi más de 300 años, tuvo el dominio real y efectivo de casi la totalidad del territorio del Darién, incluyendo sus zonas litorales. Llegó incluso a lograr un reconocimiento político por parte de los imperios europeos con la firma de acuerdos de paz y patentes de corso. También encontraron un papel dentro de la cadena operativa y comercial del sistema mercantilista del viejo mundo. Aún con todo lo que lo anterior supone para una sociedad subordinada, dentro del escenario político y comercial que dominaba el mundo para la época, podría decirse que los cuna fue una

especie de “ficha comodín”, empleada según conveniencia en las negociaciones imperiales, bien fuese para ratificar las relaciones de poder propias del sistema colonial o para “fastidiar” al oponente. En cuanto a su relación con el mar, si bien los cuna conocían, explotaban y viajaban por este espacio acuoso de manera satisfactoria, realmente ellos no dominaban el maritorio de una forma política.

El imperio español, por su parte, con sus pares europeos, ostentaba el reconocimiento legal y político del dominio del territorio, recursos y habitantes de la región ístmica. Tal distinción desde luego no era poca cosa, aunque, en el caso de la provincia del Darién, dicho control era simbólico, en la medida en que los cuna, de hecho, eran los que controlaban las áreas terrestres y litorales y, porque en el ámbito comercial y marítimo, la monarquía española no contaba con un dominio absoluto del mar, las rutas y productos comercializados tal y como era su pretensión. Y aunque es cierto que la monarquía española logró usufructuar el territorio y obtener importantes dividendos, sus políticas de control y estrategias de población del territorio en esta frontera fracasaron. Esta situación, sin duda, mermó considerablemente el beneficio económico y estratégico que pudo obtener de la zona, que otros imperios de occidente si materializaron. En cuanto a las interacciones con los aborígenes el panorama fue aún peor, ya que no lograron sublevar, dominar o exterminar a los pueblos originarios en el corto o mediano plazo.

El caso del imperio británico fue diferente, pues, aunque sin asentamientos en *Tierra Firme*, durante casi todo el siglo XVIII se hizo al control del mar Caribe y obtuvo un porcentaje importante de los dividendos y productos comerciales del sistema mercantil y capitalista implantado por Europa. Asimismo, logró ganarse la confianza de los cuna e involucrarlos como facilitadores, intermediarios y agentes comerciales británicos, lo que para España fue imposible. Su grado de interacción y confianza con los aborígenes fue duradero y fuerte, permitiéndoles crear una fuerza de “combate mixta”, operativa en tierra y las zonas litorales ístmicas, con la que pudo diezmar y sacar del territorio a sus pares imperiales, como los franceses y españoles.

En lo referente a las sociedades africanas, su mérito radica en que pudieron controlar algunos espacios terrestres puntuales, donde crearon sus asentamientos libres del yugo esclavista. También, se vieron obligados a implementar fuertes estrategias de adaptabilidad para no ser exterminados por las políticas monárquicas reinantes, al igual que los aborígenes, materializando un continuo poblamiento de la región a diferencia de

los fracasados intentos de asentamientos europeos en la zona, como el caso de los escoceses, franceses y de muchos poblados españoles.

De otra parte, es claro que, en el istmo, las acciones humanas repercuten y tienen injerencia tanto en sus espacios terrestres como en sus dos zonas marítimas. Por lo tanto, los investigadores que se pongan en la tarea de construir historias de hechos puntuales o de larga duración para esta zona del globo terráqueo, necesariamente tendrán siempre que articular a la tierra y el agua en sus relatos y así, hablar tanto del territorio como del maritorio y de sociedades o pueblos marítimos. Sin embargo, los estudios que escrutinian aspectos marítimos son hoy día muy pocos, si se contrastan con los trabajos relacionados con las interacciones entre aborígenes y europeos, el comercio legal e ilegal y los proyectos de exploración de una ruta para establecer una conexión interoceánica.

También, es menester señalar que los trabajos sobre el Darién siguen siendo un tema marginal si se comparan con la producción académica de otros espacios marítimos y continentales relacionados con la región Caribe, el Reino de Tierra Firme, la audiencia de Panamá o para el virreinato del Nuevo Reino de Granada. Esta situación es más evidente en el caso de los estudios sobre el litoral pacífico darienita, en tanto que la mayoría de los trabajos para esta zona se concentran para el puerto de Panamá, generando un vacío enorme en el conocimiento de los pueblos, sucesos y geografía del maritorio Pacífico.

No obstante, las falencias reseñadas, es posible vislumbrar en algunos trabajos como los autores le dan un importante protagonismo a las sociedades que se encuentran directamente relacionadas con los espacios acuáticos como ríos, mares y zonas litorales. Gracias a las nuevas posturas historiográficas podemos pensar que lo marítimo, lo naval y lo náutico no son temas circunscritos al mundo europeo y, que, en el *Gran maritorio caribeño Transimperial*, los *indígenas marítimos*, como los cuna, por medio de sus conocimientos geográficos y ambientales y, haciendo uso de su tecnología naval, permitieron la conexión de los océanos Atlántico y Pacífico para el goce económico de los imperios europeos, por medio de sus embarcaciones menores como canoas y piraguas.

Finalmente, al retomar el análisis marítimo del mundo occidental en el istmo y zona del Darién para el periodo objeto de estudio, focalizado específicamente en el imperio español, resulta importante destacar el protagonismo del apostadero de Cartagena de Indias y su cuerpo de guardacostas contra el tráfico de mercaderías ilícitas en el istmo.

También, es de relevancia el importante rol de las expediciones militares y marítimas ejecutadas por los virreyes y funcionarios del Nuevo Reino de Granada como parte de las reformas borbónicas durante la segunda mitad del siglo XVIII para reducir a los cuna, conocer el territorio y sus recursos, fortificar el litoral Caribe y, poblar y controlar la frontera del Darién.

PARTE 3.

DEL “ARTE” DE NAVEGAR A LA

“MILITARIZACIÓN CIENTÍFICA” DE LA

NAVEGACIÓN

9. EXPEDICIONES MILITARES DEL DARIÉN – SIGLO XVIII

En algunos diccionarios españoles de finales del siglo XVIII y principios de siglo XIX, se señalaba que una expedición militar correspondía a una “*empresa de guerra ordinariamente hecha por mar á parage separado y distante del propio país*”³⁴². Esta acepción concuerda perfectamente con las campañas militares y marítimas ejecutadas por la monarquía española durante la segunda mitad del siglo XVIII, durante su política de control y dominio de la provincia del Darién, un territorio de frontera de ultramar vinculado administrativamente al virreinato del Nuevo Reino de Granada.

9.1 La política de la guerra expedicionaria hispánica

“La política española empieza pues a descubrir una nueva racionalidad para las colonias americanas. El compromiso espiritual de la "salvación de almas", que había dominado tan decididamente la relación con el indio desde la Conquista, cede descarnadamente a una necesidad de eficacia, pase lo que pase. Se trata de una concepción racionalista que se articula y explica como parte de un complejo y comprehensivo esquema para América, cuyas redes se extendían desde la citada secularización, al comercio, la tributación, la administración del poder, y una de cuyas proyecciones más inquietantes era, precisamente, la de la guerra, sea contra el enemigo interno como el externo”

Alfredo Castillero Calvo.³⁴³

Podría afirmarse que durante el tiempo que la monarquía española contó con posesiones en el continente americano, tuvo como uno de sus objetivos principales poder controlar y explotar el territorio, recursos y habitantes de la zona ístmica de manera satisfactoria. Y aunque tal empresa no pudo materializarla a plenitud, se han documentado una serie de sucesos históricos y actos administrativos y militares de esta monarquía que confirman tales intenciones, siendo la centuria del siglo XVIII, el periodo de tiempo

³⁴² Real Academia Española (RAE), *Diccionario de la lengua castellana*, sexta edición (Madrid: Imprenta Nacional, 1822), 374. En 1732, la misma palabra se define como: “Empresa de guerra hecha con exercito y aparato de militar en país ajeno y distante”. Ver: RAE, *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o rephranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua, dedicado al rey nuestro señor don Phelippe V (que Dios guarde) a cuyas reales expensas se hace esta obra*, Tomo 3 (Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1732), 686.

³⁴³ Alfredo Castillero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá. Frontera y ordenamiento territorial en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Tareas*, n.º. 129 (mayo-agosto 2008): 48.

donde se proyectaron y ejecutaron más acciones para lograr tan anhelado propósito. Dicha temporalidad coincide, además, con el momento en que la dinastía Borbón se hace al poder del imperio hispánico, estableciendo una política de fronteras y de reformas administrativas que tenían como fin proteger y salvaguardar aquellos territorios de ultramar que se encontraban amenazados por terceros.³⁴⁴

Así, en el reino de *Tierra Firme* se llevaron a cabo tres importantes proyectos fronterizos que fueron concebidos y dirigidos por el virrey, máxima figura del poder español en América y, puestos en marcha por destacados militares y navegantes especialistas en la poliorcética. Uno de estos proyectos correspondió a la ofensiva militar para asediar a los aborígenes cuna presentes en la provincia del Darién, con la consecuente fortificación y población del territorio con inmigrantes europeos y colonos locales.³⁴⁵

Durante la mayor parte del siglo XVII, la corona española intentó reducir a los aborígenes del Darién por medio de la creación de misiones que implicaban fuertes procesos de evangelización y mestizaje. Sin embargo, la política de misiones fracasó con el pueblo cuna, y en el siglo XVIII, se optó por implementar una serie de proyectos militares y civiles articulados, que buscaban, además de la sumisión de los aborígenes, hacerse al control comercial de la zona ístmica.

Ya desde el año de 1698, el Rey Carlos II había decretado la prohibición de navegación por el río Atrato bajo pena de muerte, intentando controlar tanto la entrada y salida de mercaderías vinculadas al comercio ilícito como el desplazamiento y tránsito de extranjeros y naturales.³⁴⁶ Dos años después y, apenas iniciada la siguiente centuria, el gobernador de Cartagena de Indias, Don Juan Díaz Pimenta, en una expedición militar y marítima, expulsaba a los habitantes y destruía la infraestructura del asentamiento escocés establecido en el puerto de Nueva Caledonia.

Entre 1710 y 1730, los poblados españoles de la zona fueron atacados por franceses o por ingleses, siempre ayudados por grupos aborígenes. Por ejemplo, el pueblo minero de Santa Cruz de Cana, en 1712 fue saqueado por ingleses y después el mismo

³⁴⁴ Daniela Vásquez Pino, “Políticas borbónicas en la frontera”, 90.

³⁴⁵ Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”, 39 y Roger Pita Pico, “Vicisitudes de un malogrado proyecto colonizador: la migración de familias del nororiente neogranadino a la provincia del Darién, 1783-1790”, *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 19, n° 1 (2014): 79-107.

³⁴⁶ Determinación establecida por la Real Audiencia de Santa Fe que, en 1718, fue ratificada y ampliada al río San Juan por el primer virrey del Nuevo Reino de Granada, Antonio de la Pedrosa y Guerrero. Igualmente, en 1720, 1722 y 1730 con sus respectivas cédulas reales esta prohibición se mantuvo hasta el año de 1774, cuando el Rey declaró la libertad de comercio por el Atrato. Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 196-207.

poblado, en 1719, fue atacado por 300 aborígenes y un grupo de franceses, al mando de Carlos Tibon. Para hacer frente a esta ofensiva, desde la real audiencia de Panamá se promovieron contraataques a los naturales y los extranjeros ayudados por el mestizo Luis García, quién después de sus logros y de no ser retribuido satisfactoriamente por Panamá, en 1726, se sublevó contra la corona española proclamándose como el “libertador del Darién”, obteniendo el apoyo de los aborígenes, africanos y mestizos.³⁴⁷ La sublevación de García afectó gravemente los ingresos hispánicos derivados de la extracción de oro en la región, pues en su alzamiento armado destruyó los pueblos de Yabiza, Real de Santa María, Chepigana, Molineca y Santa Cruz de Cana.³⁴⁸

En virtud de la delicada situación, entre 1729 y 1732, el rey Felipe V solicitó en, al menos, dos oportunidades, la ocupación de las costas del Darién con población y familias traídas desde la península ibérica, aunque tales designios reales no llegaron a materializarse. Simultáneamente a la ofensiva militar española, los funcionarios reales incentivaron la *tribalización* de los aborígenes cuna del Darién. Este accionar buscó crear y justificar líderes tribales, para concentrar en ellos las decisiones políticas de los pueblos nativos y así, facilitar los procesos de negociación e implementación del poder español. Como parte del proceso se dieron prebendas monetarias, se otorgaron títulos militares, cargos políticos y se promovieron pactos y alianzas para ganar la confianza de las élites cuna. De esta forma, la firma de *tratados de paz* (o capitulaciones), se convirtió en una de las principales estrategias españolas para intentar controlar el territorio, en vista de los fracasos bélicos, el poco conocimiento geográfico y cultural de la región, así como las fuertes relaciones comerciales de los cunas con los ingleses y franceses.³⁴⁹

En el año de 1741, se firmó un acuerdo de paz entre los caciques cuna Don Felipe de Urinaquicha y Don Juan Sani con el Teniente General y Gobernador Capitán General de Panamá, Don Dionisio Martínez de la Vega. De los once puntos acordados, los temas de mayor trascendencia correspondían al perdón general a los cuna por sus sublevaciones, su vasallaje al rey hispánico, su no pago de tributos, la entrada de misioneros jesuitas al territorio, el permiso para que los pueblos cuna de la zona litoral caribeña vivieran en las vertientes de los ríos y dar un sueldo a cada cacique y capitán cuna. También se pactó

³⁴⁷ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”, 49-50.

³⁴⁸ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 128.

³⁴⁹ La firma de tratados de paz no fue un mecanismo de control exclusivamente español. De hecho, el imperio británico usó la misma estrategia con los cunas y otros pueblos aborígenes en los territorios donde tenía injerencia.

amnistiar a los franceses que convivían con los cuna siempre y cuando abandonaran todas sus actividades de comercio ilícito.³⁵⁰

Sin embargo, poco tiempo después de la firma del tratado, retornaron las tensiones y confrontaciones bélicas en la frontera. En 1747, el cacique cuna François del río Coco, atacó una piragua de un comerciante español asesinando a casi toda su tripulación. Posteriormente, el hijo del cacique armó una piragua y se dedicó al corso en la zona litoral caribe. Las indagaciones monárquicas sobre las causas del ataque y las actividades corsarias sugerían que la desobediencia se debió a que los españoles no estaban cumpliendo con los sueldos pactados a los caciques y capitanes cuna. España intentó resolver el impase efectuando cambios administrativos en los funcionarios encargados de dar los recursos a las élites cuna. Sin embargo, la inconformidad cuna se generalizó en la provincia y, en el año de 1748, se retomaron abiertamente las actividades comerciales entre los aborígenes e ingleses, situación que evidenciaba el fracaso del acuerdo.³⁵¹ De otra parte, en 1757, los ingleses promovieron un ataque cuna contra los franceses que convivían con la etnia, enfrentamiento que dejó un saldo de al menos 87 muertos franceses y obligando a los sobrevivientes a abandonar la provincia y sus plantaciones agrícolas.³⁵²

Para contraatacar la sublevación cuna, el rey Carlos III emitió las reales órdenes del 1 y 6 de febrero de 1760, en las que solicitaba al virrey del Nuevo Reino de Granada, Don Pedro Messía de la Cerda, quien además ostentaba el cargo de Teniente General de la Armada, efectuar un reconocimiento del litoral ístmico caribeño para encontrar allí, un fondeadero³⁵³ adecuado para construir en sus cercanías un fuerte militar, desde el que se pudiera combatir de manera efectiva al contrabando, a los extranjeros y reducir a la población aborigen.³⁵⁴ Ese mismo año, en el sur de la provincia, se construyó una casa fuerte militar en el pueblo de Yabiza (localizado en la confluencia de los ríos Yabiza y

³⁵⁰ Daniela Vásquez Pino, “Los yndios infieles han quebrantado la paz”, 17-18. Una copia de las capitulaciones firmadas en este tratado de paz se encuentra en el AMN, 258 MS 284 – 3, folios 61-75. *Descripción de la provincia del Darién y las capitulaciones que celebraron los indios para dar la obediencia a S.M. su estado progreso y gobierno* [Manuscrito]. 1741.

³⁵¹ Daniela Vásquez Pino, “Los yndios infieles han quebrantado la paz”, 21.

³⁵² Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 113 y Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”, 50.

³⁵³ “Fondeadero: Sitio ó lugar á propósito para fondear, ó echar las anclas para amarrar el buque: y de aqui el llamar fondeadero al puerto mismo. Dícese tambien surgidero, ancladero, y aun anclage, amarradero, agarradero, asidero, tenero, aunque estas tres últimas voces se entienden mas bien por la calidad del fondo”, *Diccionario Marítimo*, 280.

³⁵⁴ Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 35-37 y Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”, 39.

Chucunaque), que logró asegurar la presencia hispánica en la provincia y desarticular por primera vez, las líneas de comunicación tradicionales del istmo.³⁵⁵

En lo referente a las órdenes del reconocimiento del territorio, estas se hicieron efectivas en 1761, cuando se comisionó a los ingenieros militares Don Antonio de Narváez³⁵⁶ y Don Antonio de Arévalo³⁵⁷ para que, además de explorar y proyectar un sitio para construir el fuerte militar, cultivaran la amistad de los aborígenes con su consecuente adoctrinamiento.³⁵⁸ La expedición del 61 le permitió a España validar información relevante y lograr algunos puntos a favor en su búsqueda de control del territorio. Por una parte, se obtuvieron datos detallados sobre aspectos geográficos, económicos, demográficos y culturales de la provincia del Darién que quedaron registrados en una serie de informes y cartografía que fueron de mucha utilidad para campañas militares posteriores.³⁵⁹ También, se logró establecer que el río Caymán, era un sitio geoestratégico para controlar el movimiento de embarcaciones en el golfo de Darién (o de Urabá) y una escala para las operaciones militares y navales entre Cartagena y Portobelo.

Es allí donde los ingenieros proyectan la construcción del fuerte de San Carlos. También, se logró obtener cierto grado de confiabilidad con algunos personajes cuna, como el indio Nicolás y el capitán Pancho de Calidonia, quienes facilitaron las pesquisas y la movilización de la tropa expedicionaria por el territorio. Finalmente, la incursión española detuvo por un tiempo el ímpetu bélico cuna, propiciando un cierto grado de tranquilidad a la monarquía hispánica. Aún con todo lo anterior, ni la expedición ni el proyecto de fortificación en el río Caimán tuvieron resultados inmediatos³⁶⁰.

Posterior a 1761, y en plena guerra anglo-española (1761-1763), la región del Darién perdió prioridad y continuidad en la materialización de los proyectos de control de la frontera. No se construyó ningún fuerte militar en el río Caymán, crecieron los ataques y asedios cunas a los poblados y comerciantes españoles, poniendo en riesgo la

³⁵⁵ Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”, 48 y Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 308.

³⁵⁶ Datos biográficos de este personaje pueden encontrarse en el prólogo redactado por Jorge Orlando Melo para el libro “Escritos económicos Antonio de Narváez, José Ignacio de Pombo” (Bogotá: Editorial Nomos S, 2010): 13.

³⁵⁷ Personaje que será reseñado con mayor detalle posteriormente.

³⁵⁸ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”, 50.

³⁵⁹ La transcripción de los diarios e informes de la expedición de 1761 así como la cartografía efectuada por Arévalo se encuentra en la sección de anexos de este documento.

³⁶⁰ Jorge Galindo y María Henao. “Las fortificaciones perdidas del Darién: los proyectos del ingeniero militar Antonio de Arévalo (1761-1785)” en *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII centuries. Proceedings of the International Conference on Modern Age Fortifications of the Mediterranean Coast – FORTMED*, coord. por Víctor Echarri Iribarren, Vol. 5 (Alicante: Universidad de Alicante, 2017), 59.

estabilidad y el buen gobierno del Darién y sus provincias vecinas. De hecho, una orden real de 1777 para realizar una expedición armada en el territorio no pudo ser ejecutada por el gobernador de la provincia Don Andrés de Ariza y Puga (1774 – 1783),³⁶¹ debido a la falta de recursos económicos y la poca decisión de los virreyes de turno, para atender los problemas del Darién.³⁶²

Debieron pasar otros tres mandatos virreinales³⁶³, después del gobierno del virrey Messía de la Cerda (1761-1773) y 24 años después de la expedición de 1761, para que en 1785 se ejecutara una nueva expedición militar de envergadura en tierras darienitas. Durante ese tiempo, aunque España continuó con el reconocimiento detallado del territorio, como lo fue la expedición de 1780 para cartografiar el río Atrato, efectuada por el capitán de ingenieros Don Juan Jiménez Donoso³⁶⁴, ese mismo año, los cunas atacaron un destacamento militar; en 1782, asesinan a 200 hombres que naufragan de un bergantín español que traía auxilios para la provincia del Darién; y, en 1783, invaden y destruyen el pueblo de San Jerónimo de Buenavista, en venganza a los daños ocasionados por el comandante de piraguas español Bartolomé García.

Con el reconocimiento por parte del gobierno central en España, en 1783, del descubrimiento de un camino terrestre para unir las dos zonas litorales del istmo, efectuado por el gobernador de la provincia del Darién Don Andrés de Ariza en 1781 y, la constatación de las pretensiones expansionistas de los ingleses en América después de la firma del tratado de París (Versalles, 3 de septiembre de 1783), el rey Carlos IV ordenó al virrey del Nuevo Reino de Granada, el arzobispo Don Antonio Caballero y Góngora (1782 - 1789), mantener el dominio sobre la región del Darién.

Para dar trámite a tan importante encomienda, el virrey como primera medida solicitó la recopilación de los mapas, informes, descripciones geográficas y planes de ocupación que se habían efectuado previamente para este territorio y que se custodiaban en el archivo virreinal para su estudio.³⁶⁵ También, solicitó la opinión de cómo debería

³⁶¹ Para detalles sobre los informes del gobernador Ariza ver la obra de Álvaro Baquero y Antonino Vidal, *La Gobernación del Darién a finales del siglo XVIII*.

³⁶² Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 39.

³⁶³ La relación de mando fue: Don Manuel Guirior (1773 – 1776), Don Manuel Antonio Flores (1776 – 1782) y Don Juan de Torrezal Díaz Pimienta (1782).

³⁶⁴ Donoso fue enviado por Antonio de Arévalo. Durante su comisión proyectó, en una elevación conocida como *la loma de las pulgas*, cercana a la desembocadura del río Atrato, en la bahía de la Candelaria, la construcción del fuerte denominado San Carlos del Chocó. El informe de Donoso puede consultarse en AGMM, n.º. 6538, Signatura 5-2-9-5, *Relaciones y reconocimiento del río Darién, Choco o Atrato*, 1780. Para datos bibliográficos de la comisión de Donoso ver: Jorge Galindo y María Henao, “Las fortificaciones pérdidas del Darién”, 58.

³⁶⁵ La documentación más relevante revisada por la junta y el virrey correspondió a la efectuada durante los gobiernos de los virreyes Messia de la Cerda, Guirior y Flóres como los informes de Antonio de Arévalo (1761), Ignacio Quiroga

ejecutarse la empresa de ocupar y poblar el territorio y los medios para lograrlo a los funcionarios: Don Félix Martínez Melo (gobernador de la provincia de Portobelo), Don Ramón Carvajal (gobernador de la provincia de Panamá), Don Andrés de Ariza (gobernador de la provincia de Darién), Don Antonio de Arévalo (Mariscal de campo e ingeniero militar en jefe de la plaza de Cartagena); Don Antonio Vázquez (Sargento de la plaza de Cartagena) y el Don Antonio de la Torre Miranda (Capitán de la plaza de Cartagena de Indias y encargado de sendos proyectos de refundación y reducción de los pueblos de “indios” en la costa Caribe del virreinato).³⁶⁶

Las propuestas de intervención en el Darién, aunque fueron heterogéneas en los métodos y costos para llevarlas a buen término, coincidían en la necesidad de fundar poblaciones, construir infraestructura militar y reducir y pacificar a los cuna. Así, De la Torre y Miranda presentó un proyecto bastante general que privilegiaba la cohesión civil y administrativa del pueblo cuna por medio de la fundación de asentamientos, antes que poner en marcha un aparatoso proyecto militar y guerrerista para el exterminio y asedio de los aborígenes. Recomendaba también, la construcción de una serie de fuertes costeros tal y como lo planteaba Arévalo.

De otra parte, el sargento Vázquez presentó una propuesta que sugería un cerco militar terrestre, con el consecuente exterminio a los cuna, a efectuarse de manera simultánea desde las provincias de Cartagena, Chocó, Darién, Panamá y Portobelo. Los encargados del asedio serían aborígenes chocóes, mestizos y afrodescendientes, quienes además de rivalizar con los cunas contaban con una mejor adaptación y movilidad en los selváticos paisajes ístmicos.

La propuesta del gobernador de Panamá, apenas posicionado en su cargo y con escaso conocimiento del territorio, fue poco dicente y no presentó ningún plan como tal. Esta misma característica tenía la propuesta presentada por el gobernador de Portobelo. Caso contrario fue la propuesta del gobernador Andrés de Ariza, quién instaba al uso de la política y la diplomacia en detrimento de la confrontación armada directa con los cuna. Incluyó además dentro de su estrategia, la fundación de poblados en sitios neurálgicos del istmo, que estarían resguardados por casas fuertes y población blanca permanente. Él esperaba que la presencia hispánica en el territorio propiciara una “dependencia de

(1774 - 1775), Andrés de Ariza (1774-1778-1779 y 1781) y De la Torre y Miranda (1779). Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”, 48.

³⁶⁶ *Ibíd.*, 48.

interacción cuna con los españoles”, que derivaría en la toma de conciencia de su vasallaje y el consecuente corte de relaciones con los ingleses.

Finalmente, la propuesta de Antonio de Arévalo contemplaba un plan de operaciones militares a desarrollar en tres fases. La primera fase correspondía a la creación de un fuerte provisional en el río Caymán, que permitiría la fundación y población permanente de una serie de poblados en el golfo del Darién. La segunda etapa, consistía en un traslado de tropas desde Caymán hasta Calidonia, efectuando durante la movilización, con la ayuda de prácticos de la zona, un determinado exterminio de aborígenes. La tercera fase contemplaba un ataque terrestre, fluvial y marítimo simultáneo, proyectado desde los puntos de Caledonia, Yabiza, río Congo, Chimán, Terable y ensenada de Sasardi incluyendo sus costas y las islas Multas hasta Mandinga, con el propósito de destruir cualquier propiedad cuna, como plantaciones, chozas o embarcaciones.³⁶⁷

Luego del análisis de la documentación y la deliberación de las propuestas remitidas por los funcionarios con la *Junta de Tribunales Superiores* del virreinato, el virrey Caballero y Góngora, en junio de 1784, tomó la decisión de ejecutar el plan del capitán Antonio de la Torre Miranda³⁶⁸ (ver Figura 19).

³⁶⁷ *Ibíd.*, 54-65.

³⁶⁸ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 121.



Figura 19. 1784 - Plan de la estrategia militar a realizar en el Darién presentada por el Cap. Don Antonio de la Torre y Miranda³⁶⁹

La selección de esta propuesta, controversial y discutible, dejaba por fuera proyectos no sólo mejor estructurados, sino que habían sido diseñados por personas que contaban con un conocimiento real del territorio, como era el caso de Ariza o de Arévalo. De otra parte, su elección se adjudicó sin la correspondiente aprobación del gobierno peninsular, que, por cierto, contrario a los mandatos del virrey, notificaba el 7 de septiembre de 1784, la inconveniencia de materializar la propuesta del gobernador Andrés de Ariza.

Una serie de sucesos y desencuentros entre Caballero y Góngora y De la Torre y Miranda, conllevaron a que el capitán no comandara las expediciones del Darién. Este imprevisto no detuvo al virrey, quien re-asignó la comandancia de las expediciones a Antonio de Arévalo. Desde el segundo semestre de 1784 hasta 1787, el virrey se encargó de coordinar personalmente todos los pormenores expedicionarios y para ello, se trasladó al poblado de Turbaco en cercanías de Cartagena de Indias. Su intención era que todo se efectuara conforme a sus planes y tener el mayor control posible de los gastos y gestiones que requería una empresa de tal envergadura. En lo referente a la financiación de la campaña expedicionaria, el virrey empleó varias estrategias con las que obtuvo

³⁶⁹ AGI, MP-PANAMA, 202. Antonio de la Torre Miranda, *Plan que comprehende todo el terreno que ocupan los jentiles de el Darién y Calidonia* [...] [Plano], 1793.

importantes recursos, como lo fue el estanco (manipulación de los precios de venta) a la comercialización (exportación y distribución) de palos de tinte.³⁷⁰ Ciertamente, los costos totales de la campaña expedicionaria en el Darién debieron ser elevadísimos, especialmente los rubros que debió tener la Armada, pues lo que llegaba o salía del Darién se efectuaba por vía marítima mayoritariamente. Sin embargo, sobre el coste total de la expedición, faltan mayores estudios.

La expedición comandada por Arévalo³⁷¹ inició con la estrategia de hacer un desembarco simultáneo en los dos extremos de la zona litoral caribeña de la provincia del Darién. De esta forma, el primer desembarco fue el 22 de enero de 1785. Arévalo zarpó de Cartagena hacia el río Caymán acompañado de tres divisiones militares. Allí, en cercanías de la desembocadura del río en el golfo del Darién, Arévalo dirigió la construcción del fuerte de San Carlos.³⁷² Sin embargo, al final de la campaña expedicionaria, el fuerte de San Carlos no se concluyó conforme a lo proyectado debido a sus altos costos y los esfuerzos que demandaba la construcción simultánea de los fuertes de Mandinga, Carolina y Concepción.³⁷³

El segundo desembarco se realizó cinco días después, el 27 de enero. La avanzada zarpó también desde Cartagena, pero con destino hacia la ensenada de Mandinga (golfo de San Blas). El objetivo de esta expedición era construir el fuerte de San Rafael y estuvo al mando del teniente coronel del Regimiento de Infantería de Cartagena, Don Anastasio Zejudo. Ese mismo año, en julio, se dio comienzo al establecimiento y construcción de los fuertes de San Gabriel en la bahía de la Concepción y, de San Fernando de la Carolina en la bahía de Calidonia.³⁷⁴ Estos cuatro establecimientos fueron objeto de hostigamiento por parte de los cunas e ingleses, desde su construcción y funcionamiento.

³⁷⁰ Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 58.

³⁷¹ La transcripción de un manuscrito que relaciona las tropas y oficiales para la expedición de 1785 se encuentra en la sección de anexos de este documento. AGI, PANAMÁ, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], 1785, folios 1076R – 1094R.

³⁷² La transcripción del diario de Arévalo en el que da cuenta de las operaciones efectuadas en los establecimientos del Darién se encuentra en la sección de anexos de este documento. AGI, PANAMÁ, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, folios 1278R – 1333R. Datos bibliográficos recientes sobre esta materia pueden encontrarse en las obras de Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio* y Alfredo Castillero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”.

³⁷³ Una selección de los planos efectuados por Arévalo para la construcción de los fuertes militares de San Rafael, San Elías y San Carlos en el Darién se encuentran en la sección de anexos de este documento. Para bibliografía contemporánea relacionada con los fuertes militares del Darién ver: Servicio Histórico Militar, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar: V*, 1980 y Jorge Galindo y María Henao, “Las fortificaciones perdidas del Darién”.

³⁷⁴ La transcripción de una copia de la expedición de Calidonia se encuentra en la sección de anexos de este documento. BRAH, 9/6271(5), [Copia]. *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785.

Las primeras acciones que se realizaron tras el desembarco fueron asegurar la zona y empezar la construcción de las guarniciones y fuertes que posibilitarían el arribo “seguro” de más efectivos militares para que, posteriormente, pudieran levantarse las instalaciones que facilitarían la llegada de los nuevos pobladores. Simultáneamente y en la otra banda litoral, el gobernador de Ariza reorganizaba los asentamientos en torno al poblado de Puerto Príncipe (ubicado en el río Sabanas) e iniciaban las acciones que proyectaban la construcción de un camino para atravesar el istmo.³⁷⁵

El número de militares empleado en las campañas fue numeroso, superando los 1000 efectivos. De la plaza de Cartagena se despacharon las unidades para Caimán y Carolina (antigua Calidonia), mientras que la ciudad de Panamá suplió el personal para la Concepción y Mandinga.³⁷⁶ Entre las estrategias para la población de los nuevos fuertes y poblados del Darién, el virrey consideró que debían mobilizarse personas de diferentes partes del interior del Nuevo Reino de Granada. Para ello, implementó un sistema de convocatorias sustentado en la persuasión y falsas promesas sobre una serie de ventajas económicas para aquellos individuos y familias que optarán “voluntariamente” por el cambio de domicilio al Darién. La estrategia dio frutos y buena parte de las familias colonas fue reclutada de la provincia del Socorro³⁷⁷ (actual Dpto. de Santander – Colombia). Datos estadísticos señalan que, de la zona del Socorro y sus inmediaciones, se reclutaron al menos 304 individuos en 1786 y 253, en 1787.³⁷⁸ Sin embargo, el grueso de la nueva población del Darién provino del extranjero, siendo el territorio de norte américa y las Antillas las zonas que completaron la estrategia virreinal. De estos lugares arribaron más de 1500 individuos, muchos de ellos de nacionalidad francesa, holandesa, irlandesa o inglesa.³⁷⁹

El abastecimiento a la tropa y colonos fue uno de los mayores problemas que tuvo el proyecto colonizador. Además de los altos costes³⁸⁰ y la intrincada logística que suponía mantener y fletar embarcaciones para garantizar víveres y municiones, a tiempo y con

³⁷⁵ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 161 y Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio*, 61.

³⁷⁶ La transcripción de una copia de una solicitud de 150 hombres al gobernador de Darién por parte de Arévalo se encuentra en la sección de anexos de este documento. BRAH, 9/6271(6), [Copia]. *Órdenes al gobernador del Darién avisándole el auxilio de 150 hombres que se le envía al mando del teniente coronel Don Luis de la Carrera* [Manuscrito], 1786.

³⁷⁷ Una zona en la que en 1781 había ocurrido una importante revuelta de comuneros y, donde el otrora arzobispo Caballero y Góngora, había sido uno de sus negociadores principales para disolverla.

³⁷⁸ Roger Pita Pico, “Vicisitudes de un malogrado proyecto”, 87-102.

³⁷⁹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 163.

³⁸⁰ En el AGN de Bogotá, en su fondo Archivo Anexo II, se pueden consultar *Estados generales de las cuentas del Darién* (1787-1788) relacionados con los costos y pagos efectuados a los pobladores colonos de los establecimientos del Darién.

regularidad, los colonos tampoco contaban con espacios seguros para ser autosuficientes. Sumado a esto, las difíciles condiciones climáticas del Darién rápidamente hicieron mella en la población foránea debiendo ser trasladada a centros de salud cercanos, como Cartagena o Portobelo.³⁸¹ Por si fuera poco, la presencia de foráneos y los nuevos establecimientos fueron repelidos por los cuna violentamente.

En 1786, los grupos étnicos del litoral norte, entre los que se encontraban los de los Capitanes Bernardo (del pueblo de Estola) y de Gandi (del río Gandi) y Urruchurchu o Suspani (de Sucubti) atacaron el fuerte de la Carolina. Un levantamiento que fue denominado por los españoles como “la sorpresa de la Carolina”.³⁸²

Ante este escenario, ese mismo año, 1786, el virrey Caballero y Góngora otorgó un permiso especial al inglés y aliado español Roberto Hodgson, para reducir a los cuna por medio de actividades comerciales. Su interacción con el grupo étnico le permitió convocar al cacique Bernardo, para que firmara un nuevo tratado de paz con España. Las capitulaciones se suscribieron en Turbaco el 21 de julio de 1787³⁸³, en un acto donde estuvieron presentes como máxima figura del poder español el virrey Caballero y Góngora y, por los cuna, los capitanes Bernardo, Guillermo Holo (de Putrogandi), Guayeyaiti (del río Mono), Jorge (de Acandi), Urruchurchu o Suspani y Jach (en persona de José Díaz Robles quién además representaba a los jefes tribales cuna de la cordillera). El tratado incluyó 13 puntos en los que se “establecía en el papel” la rendición total, vasallaje a la corona y el perdón de sus actividades bélicas pasadas y abandonar sus relaciones con los extranjeros. Se instó también por el respeto a la vida, cultivos e infraestructura de ambos bandos. Los cuna, además, solicitaron los sueldos respectivos a sus élites como condición fundamental para mantener el pacto.³⁸⁴ En el tratado se definió también que la autoridad en el territorio ya no era de autonomía de los cunas, sino que los castigos lo impondrían la autoridad hispánica. En lo referente a las prácticas comerciales, se estipuló que los productos aborígenes se comercializarían en Cartagena, Portobelo o el Chocó a precios favorables, pero se prohibía las negociaciones y transacciones con

³⁸¹ La transcripción de los diarios de los meses de mayo a junio de 1787 que remitió Arévalo en los que se presentan datos relacionados con la difícil situación sanitaria de los establecimientos del Darién en la sección de anexos de este documento. AGN, Sección: Colonia, Fondo: Milicias y Marina, Tomo 140, Documento 72. [Copia] *Diarios N° 3 y N° 6 sobre los establecimientos en el Darién por Antonio de Arévalo* [Manuscrito], 1787, folios 680R – 695R.

³⁸² Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 164.

³⁸³ La transcripción de una copia del tratado de paz firmado se encuentra en la sección de anexos de este documento. BRAH, 9/4102 (Leg.3) n° 39, *Copia de un papel titulado “Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787”* [Manuscrito], 1787.

³⁸⁴ Daniela Vásquez Pino, “Los yndios infieles han quebrantado la paz”, 32-33 y Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”, 53.

naciones extranjeras. En este pacto también, los indígenas intentaron reducir la presencia de embarcaciones españolas en la zona litoral caribe, solicitando el retiro de las galeotas y lanchas cañoneras que custodiaban los establecimientos militares fundados, pero estas aspiraciones no fueron aceptadas en el pacto.³⁸⁵

Posterior al tratado, Arévalo había proyectado una tercera expedición al Darién en 1788, con el propósito de materializar el trazado del camino interoceánico que uniría al puerto de la Carolina (ubicado en el litoral Caribe) y el de Puerto Príncipe (litoral Pacífico). Sin embargo, problemas de salud le impidieron realizarla y se encomendó entonces, al ingeniero Don Francisco Fersén para la empresa.³⁸⁶ Fersén fracasó en su expedición por la fuerte oposición de los cuna al proyecto; especialmente por aquellos caciques y capitanes que tenían patente inglesa, entre los que se encontraba el capitán Urruchurchu, uno de los firmantes del tratado de paz.³⁸⁷

El virrey Don Francisco Gil y Lemos (1789 - 7 meses), quién además tenía el cargo de teniente General de La Real Armada, durante su corto periodo de gobierno en la Nueva Ganada, criticó vehementemente ante el gobierno peninsular el proyecto colonizador del Darién, ejecutado por el arzobispo- virrey. Él reprocho no sólo su alto coste³⁸⁸ y manutención, sino que la mayoría de los colonizadores fueran de origen extranjero y de naciones enemigas de España.³⁸⁹ Sus descargos tuvieron eco y, en abril de 1789, mediante una real cédula se ordenó el abandono del Darién y los establecimientos allí fundados. En 1790, Arévalo fue comisionado para destruir y desmantelar la infraestructura militar y religiosa de los poblados de Mandinga, Concepción y Carolina. Sólo dejó en pie las casas de los colonos mientras esperaban su reubicación. El fuerte del río Caymán estuvo activo hasta 1794, debido que era estratégico para el control del comercio sobre el río Atrato.³⁹⁰ Allí quedaron 110 irlandeses dentro de sus pobladores subsidiados por la plaza y caja de la audiencia de Panamá.³⁹¹

³⁸⁵ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 77-78.

³⁸⁶ El informe de Fersén puede consultarse en AGMM, n° 6476, Signatura 5-2-10-9. *Instrucciones sobre el proyectado camino de la Carolina a Puerto Príncipe (Colombia)*, 1788.

³⁸⁷ *Ibid.*, 57 y Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”, 52.

³⁸⁸ En la literatura académica consultada durante el desarrollo de este trabajo se encontraron unas pocas referencias sobre los costes totales de la campaña expedicionaria del Darién en los textos de Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 167 y Roger Pita Pico, “Vicisitudes de un malogrado proyecto”, 88, 89 y 103. Escobar presenta una cifra entre cinco y seis millones de pesos de la época como costos totales para la empresa expedicionaria. Sus datos, provienen de los informes de entrega de mando en 1803, entre los virreyes Don Pedro Mendinueta a su sucesor Don Antonio de Amar y Borbón.

³⁸⁹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 164.

³⁹⁰ Jorge Galindo y María Henao, “Las fortificaciones perdidas del Darién”, 62.

³⁹¹ Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*, 166.

Así, la gran empresa expedicionaria y militar hispánica del Darién terminó. Los cuna retomaron el control efectivo de su territorio, constituyéndose nuevamente para España como “indios rebeldes” alzados en armas. La corona invirtió varios millones de pesos sin obtener el control de la frontera y, como un saldo aún más negativo, las víctimas del proceso militar y de poblamiento fueron más de 6000. Después del fallido proceso de paz y con el abandono de los fuertes, España hizo uso de unas pocas embarcaciones menores, como la goleta La Flecha y la cañonera de costa La Concepción, para “proteger” el istmo y el golfo del Darién intentando controlar la navegación y el comercio desde su plaza-puerto de Cartagena.³⁹²

La historiadora Daniela Vázquez acertadamente sintetiza las acciones ejecutadas en el Darién de la siguiente manera:

El proceso de reformismo implementado en la zona fronteriza del Istmo durante la mayor parte del siglo XVIII, mostró lo[sic] precariedad del poder, de un control que podía mantener una Monarquía lejana sobre un territorio poco explorado y que creció, a pesar de su temprano contacto con los españoles en un situación de alejamiento de los centros de poder; los Cuna continuaron hasta entrado el siglo XX luchando y resistiendo no sólo contra los diferentes gobiernos de la actual Colombia y Panamá sino que mantuvieron el control total del rumbo de las relaciones con otros procesos, culturas y demás que pretendieron obtener un beneficio del territorio, pero que al fin y al cabo, sólo ayudó a que los Cunas conquistaran cierta autonomía a la hora de decidir qué hacer o qué recibir de los demás.³⁹³

9.2 Investigaciones sobre las expediciones militares y marítimas del Darién

Durante la localización, revisión y selección de bibliografía académica especializada efectuada durante esta investigación se pudieron catalogar tan solo cuatro artículos científicos, como trabajos en los que se analiza la estrategia militar o naval de las expediciones del siglo XVIII en el Darién.

Dos de estos textos fueron publicados en la década de los años sesenta del siglo XX por los historiadores españoles Manuel Luengo Muñoz³⁹⁴ y Juan Manuel Zapatero.³⁹⁵

³⁹² *Ibíd.*, 167.

³⁹³ Daniela Vázquez Pino, “Políticas borbónicas en la frontera”, 100.

³⁹⁴ Manuel Luengo Muñoz, “Génesis de las expediciones”.

³⁹⁵ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”. Este autor publicó otros dos artículos en 1984, titulados “La expedición del ingeniero Militar Don Antonio de Arévalo al Darién en 1761” que presentan poca variación en

Documentos que, por su antigüedad, tratamiento de las fuentes y novedad en el tema de estudio se constituyen en obras clásicas y de obligada consulta para los interesados en los temas expedicionarios y estudiosos de la historia del Darién. Los dos textos restantes, corresponden a recientes trabajos de investigadores iberoamericanos que tienen menor divulgación y referenciación en los estudios de la región ístmica. Uno de ellos pertenece a los investigadores colombianos Jorge Galindo Díaz y Laura María Henao, escrito en 2017³⁹⁶ y el otro texto es el del español Manuel Gámez Casado³⁹⁷, publicado en 2018.

Luengo y Zapatero no dudaron en señalar la importancia histórica de las expediciones en el Darién y el descuido académico para su estudio. Para Luengo, tal situación era inaudita, teniendo en cuenta el importante volumen de documentación histórica generada durante las expediciones, que daba cuenta de la problemática que existía en el Darién para la corona española y las estrategias empleadas para solucionarlas.³⁹⁸ Para sustentar su afirmación, realizó una pesquisa sobre la manera en que reconocidos historiadores referenciaron en sus estudios las expediciones militares hispánicas de 1785 y 1786, implementadas por el virrey-arzobispo Caballero y Góngora y comandadas por Antonio de Arévalo. El resultado del ejercicio fue dicente, pues detectó poca exactitud en la información referente a las fechas de las intervenciones militares y la omisión relativa a los objetivos y logros de las campañas en la mayoría de los textos.³⁹⁹

De otra parte, en su texto, para describir el escenario de la guerra, efectuó una caracterización fisiográfica del espacio darienita e incluyó un mapa en el que delimitó la provincia del Darién, sus principales poblados y accidentes geográficos. También, logró sintetizar y analizar los principales sucesos políticos y militares (regionales y locales), que antecedieron y sustentaron la intervención hispánica en el istmo, efectuando pertinentes apreciaciones sobre rasgos económicos, comerciales y culturales del territorio. En cuanto al análisis de la estrategia militar, el aporte de Luengo se encuentra en que describe las alternativas planteadas por diferentes funcionarios hispánicos para el

cuanto a su información y contenido con su artículo de 1965. Uno de los textos se encuentra publicado en el *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas de Caracas* y el otro, en la revista *Asinto* de Madrid. Para un recuento de la obra Zapatero ver Mario Hernández Sánchez Barba, “Juan Manuel Zapatero y López-Anaya”, *Mar oceana: Revista del humanismo español e iberoamericano*, n.º. 13 (2003): 139-150.

³⁹⁶ Jorge Galindo y María Henao, “Las fortificaciones perdidas del Darién”.

³⁹⁷ Manuel Gámez Casado, “Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768”, *Anuario de Estudios Americanos* 75, n.º. 1 (enero-junio 2018): 211-236.

³⁹⁸ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”, 337.

³⁹⁹ *Ibid.*, 336. En específico, Luengo consultó las obras de Marcos Fidel Suarez, Gabriel Porras Troconis, José Manuel Groot, Enrique Marco Dorta, José Manuel Pérez de Ayala, Germán Arciniegas y Luis Eduardo Nieto.

control del territorio y habitantes darienitas, destacando el papel determinante del virrey del Nuevo Reino de Granada, Don Antonio Caballero y Góngora, en la selección y desarrollo de las campañas militares.

Zapatero, en concordancia con Luengo, advirtió que la documentación, asociada con las empresas expedicionarias, denota una sólida preparación técnica e histórica propia del período ilustrado, por lo que su falta de estudio propicia una laguna importante en el conocimiento histórico.⁴⁰⁰ El autor efectuó un análisis de la expedición de 1761, comandada por Antonio de Arévalo. En su texto, se resalta la figura del ingeniero militar y se presentan los datos más significativos de la expedición del 61, incluyendo varias citas textuales, algunos datos transcritos e imágenes de algunos folios y la cartografía levantada en la comisión expedicionaria. Zapatero, conforme a los sucesos acaecidos y lugares visitados durante la expedición de Arévalo, dividió su escrito en seis temas (ver Tabla 1), cada uno comentado y sintetizado en un croquis (ver Figura 20).

No.	TEMA	FECHA
1	Salida de Cartagena de Indias, rumbo al Istmo y golfo del Darién	10 al 25 de enero
2	En el Istmo, bahía de Calidonia	
3	Los caminos a través del Istmo	
4	Reconocimiento del golfo del Darién	25 de enero al 6 de febrero
5	Reconocimiento de la bahía de la Candelaria	7 al 12 de febrero
6	Regreso a Cartagena de Indias, desde río Caimán	13 al 26 de febrero

Tabla 1. 1761 - Temas establecidos por Zapatero para analizar la expedición⁴⁰¹

⁴⁰⁰ Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”, 54.

⁴⁰¹ *Ibíd.*, 53.

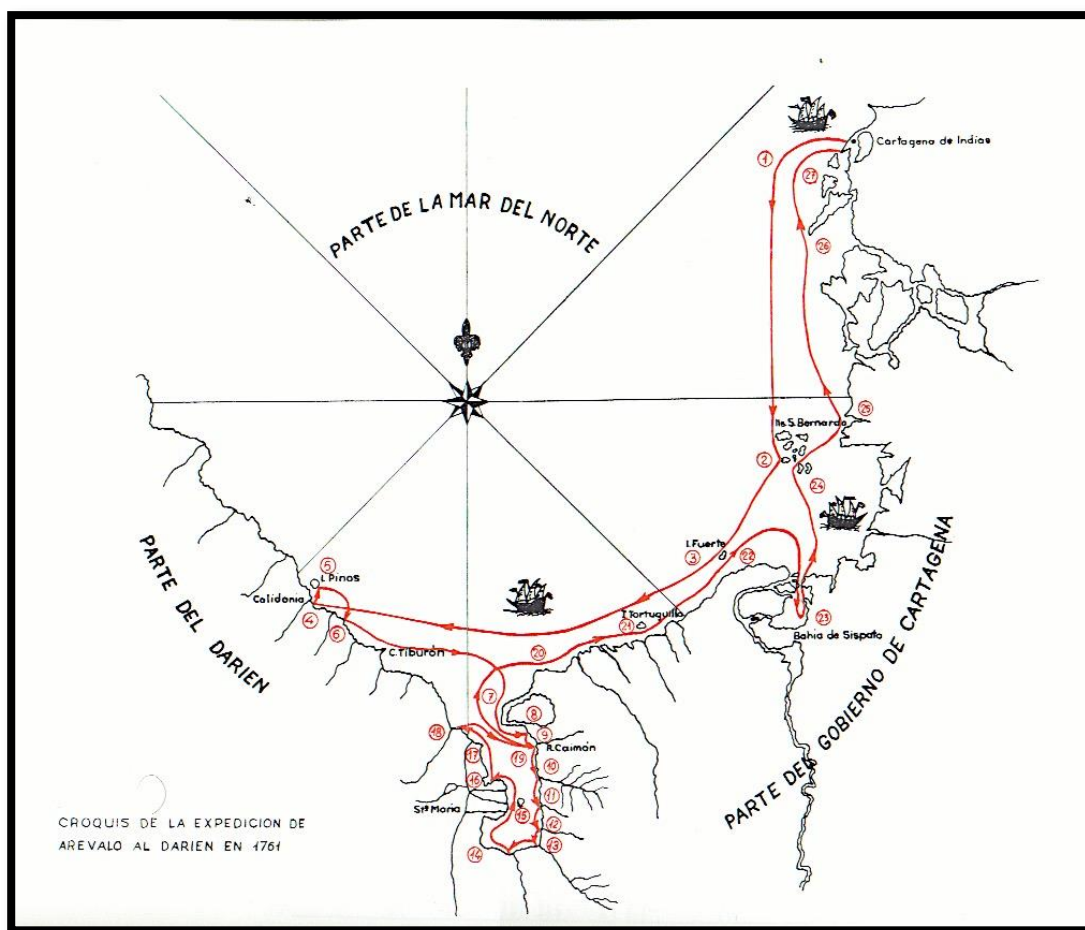


Figura 20. 1761 - Croquis de la expedición efectuado por Zapatero⁴⁰²

Otra cara de la moneda sobre el estudio de las expediciones es el trabajo de Jorge Galindo Díaz y Laura María Henao⁴⁰³, pues los autores se interesan en documentar y analizar la estrategia de fortificación costera y litoral para el Darién, propuesta por el ingeniero militar de la plaza de Cartagena de Indias, Don Antonio de Arévalo.⁴⁰⁴ En su escrito se resalta no sólo la figura del militar y estratega, sino que dan cuenta de cómo los diseños y trabajos constructivos de los fuertes de San Carlos (río Caymán), San Fernando de la Carolina del Darién (bahía de Calidonia), San Gabriel (río Mandinga), San Rafael (río de la Concepción) y San Carlos (loma de las Pulgas - río Atrato) fueron

⁴⁰² *Ibíd.*, 80.

⁴⁰³ Jorge Galindo y María Henao. "Las fortificaciones perdidas del Darién", 55-62.

⁴⁰⁴ En la mayoría de los estudios y publicaciones sobre este ingeniero militar español generalmente se escribe su primer apellido con la letra *v*, cuando en realidad es con *b*. Esta diferencia ortográfica ha sido detectada además por la historiadora Adelaida Sourdis en su libro *Antonio de Arévalo. La pacificación del Río del Hacha (1770 - 1776)*, del año 2004. Teniendo en cuenta lo anterior, en este documento usaremos la grafía del apellido tal y como el ingeniero firmaba sus documentos y mapas: Antonio de Arévalo.

poliorcéticos⁴⁰⁵ y se concibieron con el propósito de consolidar un proyecto de poblamiento y ocupación territorial, que suponía la redefinición de las fronteras de la corona española en un área de singular valor político y comercial. Otro punto interesante del trabajo es la inclusión de imágenes, debidamente referenciadas, de algunos de los planos de los fuertes y mapas elaborados por Antonio de Arévalo durante sus campañas expedicionarias.

Respecto al documento de Manuel Gámez Casado⁴⁰⁶, en este se describen y analizan las expediciones guardacostas de 1767 y 1768 al Darién, ordenadas por Francisco Bances, comandante de este cuerpo de la Armada, en Cartagena de Indias. Las expediciones fueron ejecutadas por el capitán Santiago Muñoz de Velasco y el teniente de Navío Martín Vázquez, y tuvieron como objetivo reducir la presencia inglesa y destruir cualquier infraestructura comercial presente en la zona, como almacenes o bodegas para el depósito de mercancía ilegal.

Entre las reflexiones náuticas del autor se encuentra la anotación, que, según las fuentes históricas, era conveniente efectuar los recorridos de patrullaje por el litoral caribeño darienita por medio de una navegación de cabotaje. Además de las balandras, en las expediciones del Darién tuvieron un gran protagonismo las embarcaciones menores, como las canoas, piraguas y lanchas. Concluye el autor afirmando que, debido a la compleja situación política y social del istmo, además de los proyectos de fortificación, otra de las estrategias para combatir el contrabando y proteger los buques que comerciaban legalmente en el istmo fue efectuar periódicas operaciones de patrullaje marítimo por parte del cuerpo de guardacostas reales del imperio español. También señala que, durante las expediciones, los españoles eran atacados por fuerzas de combate combinadas, formadas por ingleses y aborígenes cunas.

Como se observa, si bien podría considerarse que actualmente hay un mayor conocimiento sobre las expediciones del Darién del siglo XVIII, son todavía pocos los trabajos e interesados en investigar de manera profunda estos acontecimientos, sus personajes, objetivos y repercusiones en el poblamiento y devenir histórico de la región y sus inmediaciones. Aunque en la mayoría de los estudios históricos sobre el Darién se

⁴⁰⁵ La poliorcética es la ciencia o arte que estudia “la fortificación de ciudades”. Ver Juan Bassegoda, *Historia de Arquitectura*, (México: Editia Mexicana, 1984), 360. Es decir, que tiene relación tanto con la construcción de fortalezas, bastiones, baluartes y fortificaciones como de su asedio.

⁴⁰⁶ Manuel Gámez Casado, “Buscando al enemigo inglés”, 211-236.

hace alusión a las campañas expedicionarias dieciochescas⁴⁰⁷, siguen existiendo vacíos investigativos sobre las características de sus tácticas militares y temas navales, especialmente, para las campañas comandadas por Antonio de Arévalo entre 1761 y 1785-1787. Expediciones que corresponden, a los máximos hitos militares de la estrategia expedicionaria y colonizadora que la corona hispánica desplegó en la provincia del Darién.

9.3 Análisis náutico de las expediciones militares y navales de Don Antonio de Arévalo a través de sus fuentes históricas

Don Antonio de Arévalo y Porras (1717-1800) fue un importante ingeniero militar español, de origen noble, que además de proyectar y dirigir la construcción de buena parte del sistema fortificado del puerto de Cartagena de Indias durante la etapa más trascendental de poliorcética del Caribe, fue comandante de varias expediciones militares para pacificar y reducir a los aborígenes de las provincias del Darién (1761-1785-1788) y la Guajira (1773-1777) del virreinato del Nuevo Reino de Granada.⁴⁰⁸

Su buen desempeño durante las campañas expedicionarias le permitió ascender militarmente y lograr cargos destacados durante su vida-carrera militar.⁴⁰⁹ En las principales campañas militares y expedicionarias del Darién, Arévalo ostentó el cargo de Comandante General de las expediciones de 1761 y 1785-1788, convirtiéndose no solo en un personaje trascendental de los proyectos monárquicos darienitas, sino en el relator oficial de los pormenores militares, navales y sociales de las intervenciones a su mando.

Para la realización de los diarios de campo de las campañas, Arévalo recibía los informes y reportes del personal a su mando, para posteriormente consignar, documentar y presentar los datos más relevantes al virrey o entidades monárquicas, según su criterio. Una situación similar ocurría con la elaboración de los mapas y planos expedicionarios

⁴⁰⁷ Entre los investigadores que reseñan las expediciones se encuentran: Alfredo Castellero Calvo, “Agresión externa y poblamiento en Panamá”; Celestino Araúz, “Contrabando, corrupción institucional”; Luis González Escobar, *El Darién. Ocupación, poblamiento*; Nelson Rodríguez, *Bárbaros en el corazón del imperio* y los textos de Daniela Vásquez Pino, “Políticas borbónicas en la frontera” y ““Los yndios infieles han quebrantado la paz””.

⁴⁰⁸ Información sobre el perfil y la producción ingenieril de Arévalo puede encontrarse en: Adelaida Sourdis, *Antonio de Arévalo*, 27-28, Horacio Capel et al., *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial* (Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1983), 42-47; Manuel Gámez Casado, “La pacificación de la Guajira por el ingeniero Antonio de Arévalo. Sobre el proyecto de defensa de sabana del valle”, *Laboratorio del Arte*, n.º. 28 (2016): 373-386 y Jorge Galindo y María Henao, “Las fortificaciones pérdidas del Darién”, 55-56.

⁴⁰⁹ Arévalo fue Brigadier, Ingeniero Director del Real Cuerpo de Ingenieros (concedido por el rey Carlos III en 1773), comandante de las Reales Obras de Fortificación de la plaza de Cartagena, Mariscal de Campo y Teniente General. En 1782 fue también gobernador interino de Cartagena de Indias durante un corto periodo de tiempo.

firmados por Arévalo, los cuales debieron ser trazados inicialmente por personal a su cargo o en formación, para posteriormente ser revisados y validados por él. Independientemente de la metodología de trabajo implementada para la elaboración de sus textos y cartografía, es claro que la obra de Arévalo contiene información de las diferentes ramas y cuerpos que conforman la fuerza militar y naval de la monarquía española, incluso da cuenta de múltiples aspectos de los pueblos aborígenes y del territorio en el que se desarrollaron las campañas militares.⁴¹⁰

9.3.1 Los diarios, informes y cartografía de la expedición de 1761

Entre los meses de enero y febrero de 1761, durante 47 días de comisión y, atendiendo a las reales órdenes del 1 y 6 de febrero de 1760 en las que:

sirve Su Majestad mandar, en la primera que se cultive mucho la amistad de los yndios del Darién, y suabemente se trate con ellos que admitan eclesiástico que los doctrine, mirando con examen anterior de su inclinación que sea regular o secular que se acomode a ella. Y en la segunda que supuesta la buena correspondencia con *aquellos* yndios **se trate con el comandante de guardacostas el reconocimiento más exacto de aquella ensenada⁴¹¹ y si hay parage proporcionado a la construcción de un pequeño fuerte para precaber la nueva acogida de extranjeros,** sin estar tampoco arriesgo los que le guarnezcan.⁴¹²

⁴¹⁰ Esta precisión se enuncia en la medida que en esta sección se hará un análisis náutico de las expediciones al mando de Arévalo en el Darién y, podría considerarse, que al no ser este personaje un integrante de la Real Armada, la información sobre este tópico en la obra del ingeniero no se encuentre o sea insuficiente. Se considera que este no es el caso. Tampoco se desconoce que existen informes de funcionarios de la Armada para los sucesos y temas objeto de análisis, pero, la localización y análisis de esta información es una tarea que supera los objetivos de este estudio. Sin embargo, se ha intentado incluir algunos reportes históricos que complementan los relatos del comandante Arévalo.

⁴¹¹ “Ensenada: Recodo de tierra que entra en el mar, y haciendo seno, sirve algunas veces de abrigo a las embarcaciones. En algunos casos puede ser equivalente a golfo o saco”. *Diccionario Marítimo*, 232.

⁴¹² Énfasis propio (negrilla y subrayado). BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 2R [Foliación asignada].

Los ingenieros Antonio de Arévalo y Antonio de Narváez, con una fuerza naval compuesta por el jabeque⁴¹³ de su majestad *El Galgo*,⁴¹⁴ su conserva⁴¹⁵ la goleta⁴¹⁶ “*Las dos Hermanas*”, un bote y una lancha, embarcaciones al mando del teniente de navío Don Francisco Xavier Monty⁴¹⁷, realizaron:

el reconocimiento exacto [...] del expresado Golfo del Darién y parte de este ysthmo⁴¹⁸ y costa con sus bahías, puertos, radas,⁴¹⁹ calas⁴²⁰ y vaxos⁴²¹, calidad de los caminos curso de sus ríos, los que de estos son navegables y lo que pueden contribuir para la facilidad de las conducciones a varias provincias, aumento del comercio y beneficio de los pueblos, los parages por donde suelen hacerse introducciones ilícitas en perjuicio de la Real Hacienda, el número de pueblos y de yndios gentiles de este golfo y costa lo que con ellos se ha tratado, el modo con que se ha procurado atraerlos a la debida obediencia al Rey y sus diversas inclinaciones, la calidad de la tierra, su fertilidad, frutos que se dan y pueden darse, la abundancia de sus minas de oro, la piedra, barro y madera de todas especies, y otros materiales que produce para diferentes obras, para dar con esto y con los mapas generales y planos particulares con que se debe acompañar entero conocimiento de este

⁴¹³ “Jabeque: Buque peculiar del Mediterráneo, que navega a vela y remo, y tiene tres palos dispuestos de un modo particular. En la Armada hubo hasta ahora pocos jabeques de guerra que montaban hasta treinta y dos cañones, y gastaban aparejo de polacra ó pollacra, por cuya circunstancia se les daba el nombre de jabeques redondos; pues los comunes usan de velas latina”. *Diccionario Marítimo*, 324.

⁴¹⁴ Nave naufragada el 28 de marzo de 1764 en los bajos de Salmedina de Portobelo – Panamá. Detalles sobre esta embarcación y las consecuencias administrativas del naufragio pueden encontrarse en Juan Felipe Pérez y Luis René Romero, *Naufragios y puertos marítimos*. Además, un plano del buque y datos de la embarcación es referenciado en: Pedro Fernández Núñez, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española: Historiales (1700-2014)* (Gijón: Instituto de Historia y Cultura Naval / Fundación Alvargonzález, 2014): 310. En este documento aparece como: Tipo de buque: Jabeque. Vida útil: 1750-¿? Construido: Cartagena (sin especificar que sea en el puerto de España o América). Porte: 24 cañones de a 8. Eslora: 60 codos. Campañas: el 7 de noviembre de 1752 con una divisón apresada en el río del Hacha (Nuevo Reino de Granada) la balandra inglesa Anna. El de enero de 1756, una divisón del veirrey Messia, apresada en cercanías de Portobelo (istmo de Panamá) a la fragata prusiana Rey Federico. El 24 de octubre de 1753 abandona la divisón de la Messia y queda destinada a la Guayra (Venezuela) para el servicio de Guardacostas reales.

⁴¹⁵ “Conserva: Union, compañía que se hacen mutuamente dos ó mas buques en su navegacion. En cierto modo es un equivalente de convoy; y la accion se expresa con la frase de navegar en conserva”. *Diccionario Marítimo*, 170.

⁴¹⁶ “Goleta: Embarcacion fina y rasa, y como de cien pies de eslora á lo mas, con dos palos y velas cangrejas”. *Ibid.*, 92

⁴¹⁷ El teniente Monty fue comisionado por el capitán de navío y comandante de los guardacostas de Tierra Firme Don Francisco María Spinola. En su informe, Monty aclara que sus funciones son conducir a los ingenieros para levantar el plano del golfo y costa de la Calidonia y el resguardo en los desembarcos. Ver: Francisco Xavier Monty, “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia”, 483.

⁴¹⁸ “Ismo: Angostura, lengua ó estrecho de tierra por donde se unen dos continentes, ó una península á un continente; como el istmo de Corinto, el de Panamá &c.”, *Ibid.*, 323.

⁴¹⁹ “Radas: Extensión de mar dentro de la tierra o costa, donde las embarcaciones pueden fondear, pero quedando descubiertas a ciertos vientos: a diferencia del puerto, que es el que abriga de todos ellos.”, *Ibid.*, 449.

⁴²⁰ “Cala: Seno estrecho de tierra en que se introduce la mar, capaz solo de embarcaciones pequeñas”, *Ibid.*, 128.

⁴²¹ “Bajo: Nombre genérico de todo punto o parage de fondo del mar, ya sea de piedra, de arena &c. en que no hay agua bastante para que floten las embarcaciones.”, *Ibid.*, 72.

país y deducir de todo su naturaleza, estado actual, ymportancia y concequencias ⁴²²

De esta forma la monarquía española actualizó y precisó, en menos de tres meses, la información geográfica, territorial y poblacional que tenía de la provincia del Darién. Los nuevos conocimientos de la región quedaron consignados, a nivel documental, en: dos diarios de campo⁴²³; dos informes detallados de la región⁴²⁴; dos mapas generales: uno del istmo y otro del golfo; y cuatro planos específicos: uno de la bahía de Calidonia, otro de la bahía de la Candelaria, otro de una parte del río Caymán y uno más de la proyección de un fuerte en el río Caymán (ver Tabla 2).

Los temas náuticos ocuparon un papel destacado dentro de las actividades encomendadas y ejecutadas durante la expedición. Interesaba no sólo la escogencia de embarcaciones idóneas para desarrollar los mandatos reales, sino, especialmente, la obtención en “terreno” de la mayor cantidad de información y conocimiento geográfico vinculado con el espacio marítimo y litoral caribeño, la detección de las rutas de navegación trasatlánticas, regionales y locales, además, de la creación de mapas e informes detallados donde se consignará el conocimiento náutico para asegurar las navegaciones e intervenciones futuras y de esta forma, conectar al Darién con el resto de posesiones de la monarquía hispánica.

En lo referente a las rutas, en el informe de Arévalo se encuentra la confirmación de que la ruta Bocachica – Calidonia es más fácil que la ruta contraria porque, “...las brisas recalán en toda aquella costa por el Nordoeste y con ellas puede fácilmente desde dicho parage irse costeano hasta el golfo lo que no puede hacerse de este a Calidonia”.⁴²⁵ El oficial de la armada Francisco Xavier Monty también da cuenta en su diario de tal dificultad, expresando cómo en su derrota de regreso (Calidonia- Cartagena)

⁴²² BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 2V [Foliación asignada].

⁴²³ El de Antonio de Arévalo y el de Francisco Xavier Monty. Extractos del diario de Arévalo se encuentran también en: Juan Manuel Zapatero, “Expediciones españolas al Darién”. Para el diario de Monty ver: Francisco Xavier Monty, “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia”.

⁴²⁴ Uno de estos informes es efectuado por Arévalo y del otro se desconoce su autor y fecha, se presume haya sido escrito entre 1761 a 1763. Otro informe de Arévalo sobre el Darién, pero con fecha de 1763, se encuentra publicado en: Carl Langebaek, “Un ejemplo de etnografía colonial”.

⁴²⁵ BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 3R [Foliación asignada].

debió efectuar recurrentes bordadas⁴²⁶ y corregir su rumbo para llegar a su destino, ya que recurrentemente navegaba en contra del viento.⁴²⁷

No.	TITULO DOCUMENTO / MAPA	FECHA
1	Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién	10 ene – 6 febrero 1761
2	Diario de lo acaecido en la salida que se hizo de este puerto con el jabeque de S. M. nombrado el "Galgo" del mando del teniente de navío don Francisco Xavier Monty, y su conserva la goleta nombrada "las dos hermanas" para el puerto de la Calidonia y el golfo del Darién a conducir de orden de S. M los ingenieros de esta plaza Don Antonio Arévalo y Don Antonio Narváez para sacar el plano de dicho golfo y costa de la Calidonia y diferentes comisiones del Real Servicio para cuyo efecto me dio orden el capitán de navío y comandante de los guarda costas de Tierra Firme Don Francisco María Spínola para que los expresados ingenieros concurriere con todos los auxilios que para el logro de esta comisión fueren necesarios, así en embarcaciones como in guarnición y tripulación armada para los resguardos que en los desembarcos me pidiesen lo que con la más exacta observación he practicado.	10 ene – 6 febrero 1761
3	Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, los de los ríos, yslas, puertos y la de golfo del Darién e Ysthmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional	31 marzo 1761
4	Mapa general del golfo del Darién o de Urabá situado en la parte septentrional de la América meridional entre las provincias de Panamá y Cartagena con su entrada en los 8 grados, 29 minutos de latitud norte y 299 de longitud del meridiano de Thenerife para dar conocimiento de sus puertos, radas, ensenadas, cayos, vaxos, ríos y terreno de sus inmediaciones, acompañado de los planos particulares de la bahía que llaman la Calidonia, de el de la Candelaria y de el de parte del río Caymán con sus terrenos inmediatos de una relación del reconocimiento que de todo se ha hecho y de una descripción de ello, con inclusión del proyecto formado para erigir un pequeño fuerte que pueda precaver la nueva acogida de extranjeros y asegurar su guarnición de la inconstancia de los yndios, arreglado a la Real orden de 6 de febrero de 1760	31 marzo 1761
5	Plano particular de la bahía de Calidonia, situada en 8 grados 35 minutos de latitud norte y 298 grados y 36 minutos de longitud, en la costa del norte de el ysthmo del Darién o de Panamá que manifiesta su figura, extensión, fondo y terreno de sus ymmediaciones.	31 marzo 1761

⁴²⁶ Bordo o bordada, en su forma singular y, bordadas en su forma plural, son voces usadas en la navegación para expresar el movimiento, a manera de cruce o zig-zag, que debe ejecutar aquel que pilota un buque para ir en sentido en contra de las corrientes de viento o del mar para mantener su rumbo. Es una maniobra de pilotaje compleja que tiene como fin último, mantener la dirección establecida para llegar al puerto de destino definido. Definición construida con la asesoría del historiador marítimo y naval Gerardo Vivas Pineda. Significados técnicos para estos términos pueden encontrarse también en el *Diccionario Marítimo Español* de 1831, recurrentemente utilizado y referenciado en el escrito.

⁴²⁷ Remitirse a Francisco Xavier Monty, "Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia", 492 y 501-503. Una interesante reflexión sobre cómo la dificultad de la navegación marítima en uno de los trayectos de una ruta, puede llegar a ser un aspecto determinante para sustentar el control o pérdida de un territorio es el artículo de Gerardo Vivas Pineda, "La península regalada".

No.	TITULO DOCUMENTO / MAPA	FECHA
6	Plano particular de la bahía de la Candelaria situada en la costa del oeste del golfo del Darién en 8 grados 3 minutos de latitud norte y 299 grados y 10 minutos de longitud que manifiesta la figura extensión y fondo de ella, como también el terreno de sus ymmediaciones.	31 marzo 1761
7	Plano particular que comprehende una parte del río Caymán y terreno de sus inmediaciones para la inteligencia de el que se ha elegido para la erección de un nuevo fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760.	31 marzo 1761
8	Plano y perfiles de la casa fuerte para vigía que se propone construir en el cerro de San Carlos señalada B en el plano particular de aquel terreno.	31 marzo 1761
9	Descripción del golfo e istmo del Darién	31 marzo 1761
10	Descripción de la costa del Darién desde la Punta de San Blas a Caymán	1761?

Tabla 2. 1761 - Registros documentales y cartográficos oficiales de la expedición en el Darién⁴²⁸

En los informes del 61 también se da cuenta sobre otras rutas de navegación que no se visualizan en la cartografía expedicionaria, posiblemente por la escala en las que fueron proyectados los mapas. Por ejemplo, Arévalo reporta múltiples rutas ribereñas, que se conectan con caminos terrestres, por las que se puede entrar o salir de la parte continental hacia las dos bandas litorales del istmo, transitables solo con embarcaciones menores.⁴²⁹ Además, en varios pasajes de los textos, es claro que existió un continuo y extenso tráfico costero de embarcaciones indígenas, por la banda litoral caribe, que tuvo como objetó la vigilancia y recolección de los cultivos de cacao y otros recursos naturales de la región para su comercialización y consumo.⁴³⁰ También, se hace una especial referencia a las rutas de navegación que confluyen en el río Atrato sobre las que se reseña

la commodidad que ofrece este río del Darién para el comercio desde este golfo con las ricas provincias dichas, está prohibida con pena de la vida toda navegación por él, tal ves por estar el golfo despoblado y no tener guardada su boca; pero no obstante los yngleses y olandeses se han aprovechado mucho de él, teniendo embarcaciones grandes, abrigadas y seguras en la bahía de la

⁴²⁸ Fuentes primarias vinculadas a la expedición de 1761, tanto manuscritos y cartografía en originales y copias, se encuentran en: AGI, AGMAB, AGMM, AGN, AMN, BRAH y CCGE. Durante la realización de la investigación y el trabajo de transcripción (documentos 1, 3-10) se consultaron las copias del diario, informes y cartografía que reposan en la BRAH.

⁴²⁹ Referencias de caminos terrestres que se enlazan con rutas fluviales se encuentran en: BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 28R y 30R [Foliación asignada].

⁴³⁰ Caso de la ruta Mandinga, Calidonia, Candelaria, río Cayman referida en: BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 26R [Foliación asignada].

Candelaria y conduciendo en valandras y goletas menores sus ropas y demás géneros por este brazo y río principal, como entre otras se sabe lo ejecutaron el año de 1730 quatro embarcaciones olandesas que estuvieron fondeadas en dicha bahía cinco meses y medio, en cuyo tiempo con una valandrita de 6 cañones y las piraguas de las otras hicieron 7 viages río arriba hasta media legua más avaxo de la vigía⁴³¹

De esta manera, es pertinente anotar, que, aunque se reportan una serie de “derrotas europeas” que confluyen en puntos estratégicos del istmo para hacer comercio con los cuna, estas rutas se solapan y en cierta medida eclipsan, los trayectos aborígenes que conectan la región y son usados y transitados posiblemente desde antes de 1492. Sobre este punto hay que decir, además, que todas las rutas descritas generalmente, por no decir siempre, son facilitadas por los prácticos aborígenes pues en muchos parajes, como la culata de golfo del Darién, “no podría llegar embarcación sin llevar práctico muy experto de ellos”.⁴³²

Otro ejemplo del conocimiento de los nativos de su territorio y zona marítima se encuentra en el momento que, el capitán Pancho de Calidonia, les indica a los expedicionarios españoles en qué lugar deben fondear en la bahía para su reconocimiento, indicándoles también los lugares en donde lo hacían los ingleses “y añadiendo que el otro puerto (que es el que llaman Puerto Escondido y Escocés) es malo, porque hay ahora mucha mar”.⁴³³

Las embarcaciones corresponden a otro de los temas náuticos referenciados. Estás, al igual que el caso de las rutas, se divide en las de tipología europea y las aborígenes. En cuanto a los tipos de bajeles europeos en los manuscritos se reporta la presencia permanente en aguas marítimas darienitas de fragatas⁴³⁴, balandras⁴³⁵, goletas y goletillas de nacionalidad británica y holandesa; además del jabeque, la goleta y la

⁴³¹ *Ibíd.*, Folio 35R y 35V.

⁴³² BRAH. 9/6271(2), [Copia] Descripción del golfo e istmo del Darién [Manuscrito], 1761, Folio 18V [Foliación asignada].

⁴³³ BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 7R [Foliación asignada].

⁴³⁴ “Fragata: Buque de cruz y de tres palos, menor que el navio, del cual se diferencia en esto y en que solo tiene un puente ó batería corrida, que es la del combés. Las hay de guerra y mercantes”. *Diccionario Marítimo*, 283.

⁴³⁵ “Balandra: Embarcacion pequeña de un solo palo”. *Diccionario Marítimo*, 74.

lancha empleados por los españoles en la expedición. Para las embarcaciones aborígenes se relacionan canoas⁴³⁶, canoítas, botes, barquetas⁴³⁷, barquetillas y piraguas.⁴³⁸

Dos datos relacionados sobre la aplicación de técnicas europeas para el mejoramiento de las embarcaciones vernáculas son relacionados en la documentación. El primero, corresponde a una solicitud para que los calafateadores españoles embarcados en la comisión en el jabeque, compusieran una “canoa chica” de los cuna que fue al reconocimiento de la nave Resulta, sumamente simbólico, que sea este requerimiento y no otro, el que dio comienzo a la interacción entre cunas y españoles en aguas de la bahía de Calidonia, el 14 de enero de 1761.⁴³⁹ El segundo dato es que las embarcaciones nativas no son del uso exclusivo de los cunas y muchas de estas, se armaban para combatir al enemigo. Así

Foragidos de varias naciones [...] **salían con sus piraguas armadas** a executar las muertes y latrocinios que les dictaba su lizenciosa vida y deprabadas costumbres en estas cercanías y en las de Portobelo y terreno inmediato, pasando después a refugiarse al golfo del Darién los más, y algunos a Calidonia y cayos de la punta de San Blas.⁴⁴⁰

Otro tópico de relevancia sobre las embarcaciones y la táctica naval aborigen tiene que ver con la referencia de la echada a pique en 1761, por parte de los indígenas del río Gandi, de la goletilla de un mercader de Cartagena de Indias al mando de Don Alonso de Medina. Un hecho, que es reseñado en los dos diarios expedicionarios⁴⁴¹ y, que el Ing. Arévalo, relató

luego que llegó a dicho puerto de Gandi la goleta pasaron a bordo algunos indios los cuales instaron al capitán vaxarse a tierra y escusándose éste, le dixo uno de dichos yndios que si tenía algún recelo, él se quedaría a bordo mientras dicho capitán estaba en tierra, con lo que asegurado vaxó a ellas donde los demás le

⁴³⁶ “Canoa: Embarcación menor construida de una sola pieza o tronco de árbol, de que hacen mucho uso en América; cala muy poco y se boga en ella con canaletes. Sin embargo, las hay capaces de llevar más de cincuenta hombres, y son ligerísimas, particularmente manejadas por los indios, que tienen suma destreza en ello. Vulgar e indistintamente se la llama también piragua, más véanse en esta voz las diferencias que se reconocen entre ambas denominaciones, ó entre los objetos representados por ellas”. *Ibíd.*, 137.

⁴³⁷ Diminutivo de barca.

⁴³⁸ “Piragua: Barco de una pieza, cuadrado en los externos como artesa, más alto que la canoa, añadido los bordes con cañas y betunado, y no chato como los de la canoa sino con quilla [...] De todos modos es embarcación de indios y de naturales de unas ó otras India”, *Ibíd.*, 422-423.

⁴³⁹ BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 4R [Foliación asignada].

⁴⁴⁰ Énfasis propio (negrilla y subrayado). BRAH. 9/6271(2), [Copia] Descripción del golfo e istmo del Darién [Manuscrito], 1761, Folio 10R [Foliación asignada].

⁴⁴¹ Pueden encontrarse datos de la toma de la goletela española en Francisco Xavier Monty, “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia”, 498.

mataron, viniendo luego a la goleta 6 o 7 piraguas de ellos armadas que vistas por los marineros de ella, empezaron a cargar los pedreros que llevaban y a tomar sus armas, pero el yndio que había quedado en rehenes les dixo que porqué se alborotaban assí, que aquellas piraguas venían de paz a comprar en virtud de lo que el capitán habría tratado en tierra con ellos; con lo que neciamente confiado se sosegaron, dexaron llegar las piraguas y subir a todos los yndios de ellas con sus armas, sin cuidar siquiera de tomar las suyas la gente de la goleta, que toda fue al instante acecinada por dichos yndios, con muerte de uno de ellos a quien mató un marinero con un cuchillo que casualmente tenía, que después saquearon la goleta y la echaron a pique.⁴⁴²

La localización y mapeo de los principales accidentes geográficos y oceanográficos para facilitar la navegación en sus facetas de comercio, explotación de recursos y la estrategia naval es otro de los temas náuticos que se encuentran en los documentos del 61. Arévalo decidió emplear varias escalas espaciales para poder delinear la extensa región a la que fue comisionado. Así, empleó una escala continental – regional para representar la unión del istmo con la parte continental del América del sur dejando cómo límites del mapa, en sus costados oriental y occidental, las dos principales ciudades puerto españolas de la región: Portobelo y Cartagena de Indias.⁴⁴³ La otra escala fue la provincial – regional en la que se incluyó toda la banda litoral caribeña de la entidad político-administrativa hispánica conocida como la provincia del Darién. En este mapa el énfasis se da en el golfo del Darién.⁴⁴⁴ La otra escala fue la local para ilustrar con más detalle, tres accidentes geográficos estratégicos para el control de la conectividad marítima y terrestre de la región: la bahía de Calidonia, bahía de Candelaria y la desembocadura del río Caymán.⁴⁴⁵ Lugares que, además, eran puntos neurálgicos de

⁴⁴² BRAH, 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 32R y 32V [Foliación asignada].

⁴⁴³ Copias de la cartografía efectuada durante la expedición de 1761 se incluyen en la sección de Anexos de este documento, con su correspondiente transcripción. Remitirse a: BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, los de los ríos, yslas, puertos y la de golfo del Darién e Ysthmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional* [Plano], 1785.

⁴⁴⁴ BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Mapa general del golfo del Darién o de Urabá situado en la parte septentrional de la América meridional entre las provincias de Panamá y Cartagena [...] arreglado a la Real orden de 6 de febrero de 1760* [Plano], 1785.

⁴⁴⁵ BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Plano particular de la bahía de Calidonia, situada en 8 grados 35 minutos de latitud norte y 298 grados y 36 minutos de longitud, en la costa del norte de el ysthmo del Darién o de Panamá que manifiesta su figura, extensión, fondo y terreno de sus ymmediaciones* [Plano], 1785; BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Plano particular de la bahía de la Candelaria situada en la costa del oeste del golfo del Darién en 8 grados 3 minutos de latitud norte y 299 grados y 10 minutos de longitud que manifiesta la figura extensión y fondo de ella, como también el terreno de sus ymmediaciones* [Plano], 1785 y; BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Plano particular que comprehende una parte del río Caymán y terreno de sus inmediaciones para la*

comercio ilícito entre los cuna con otras potencias europeas que estaban en contra del bando español. Dicha cartografía la complementó con la proyección de un fuerte (escala puntual) en cercanías de la desembocadura del río Caymán con el que se planteaba controlar la entrada y salida de embarcaciones en el golfo de del Darién.⁴⁴⁶ Sobre el fuerte, resulta interesante que se optará por planificarlo dentro de la plataforma continental y no en la zona litoral como lo designó el rey, justificando su decisión en que

sería necesario un costo excesivo para la erección de una batería que para esto se hubiese de construir [en toda la zona litoral caribeña entre Cartagena y Portobelo], capaz de resistir fuerzas marítimas, muy grande el gasto de sus municiones y el continuo de la mantención [sic] de su tropa, que es [sic] fuerza fuese muy numerosa, lo que es contra lo que previene la real orden sobre la construcción de este fuerte, que con todo se hallaría expuesto a ser arruinado siempre que le batiesen algunos navíos enemigos, cuyas fuerzas son muy superiores a las que él podría tener, haciéndose assí infructuoso tanto gasto y perdiéndose quanto en él hubiese. Hademás que, como son dos bahías diferentes y distantes y toda esta costa que corre a Portobelo está llena de puertos y surgideros al abrigo de las yslas, cayos y vaxos, podrían ir a ellos los extranjeros [...] se logrará, hecha la fundación en dicho río de Caymán, que nuestras embarcaciones en qualquiera contratiempo puedan ir a su rada, que es muy segura, donde se reparen y provean de lo que necesiten y, aunque no estarán defendidas de su artillería, podrán a lo menos estarlo su tripulación y carga subiendo allí por el río, y si el tiempo lo permite, ocultarse la embarcación en alguno de los muchos caños, ciénegas y ensenadas que hay en toda la culata del golfo.⁴⁴⁷

Las proyecciones espaciales de las secciones del globo terráqueo seleccionadas estaban correctamente ubicadas en los mapas con sus datos de latitud y longitud y, los valores de distancia y batimetría representados fueron calculados y expresados en brazas⁴⁴⁸ y pies⁴⁴⁹, medidas todas consecuentes con los más altos estándares de la época.

inteligencia de el que se ha elegido para la erección de un nuevo fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760 [Plano], 1785.

⁴⁴⁶ BRAH, 9/6271(7). Antonio de Arévalo, [Copia] *Plano y perfiles de la casa fuerte para vigía que se propone construir en el cerro de San Carlos señalada B en el plano particular de aquel terreno* [Plano], 1785.

⁴⁴⁷ BRAH, 9/6271(2). [Copia] Antonio de Arévalo, *Descripción del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 17V-18V [Foliación asignada].

⁴⁴⁸ “Braza: Longitud de seis pies de Burgos que sirve de medida en todos los usos de la maniobra y pilotage, siendo entre estos uno el de averiguar la profundidad del agua”. *Diccionario Marítimo*, 109. “Braza: Dixose así por ser la medida de los brazos extendidos” RAE, *Diccionario de la lengua castellana*, Tomo 1 (1770), 527.

⁴⁴⁹ “Pie: En su acepcion comun tiene esta voz aplicacion á varias cosas de a bordo; siendo tambien como medida del marco de Burgos la mandada observar en los arsenales”. *Diccionario Marítimo*, 418.

En términos generales, la información presentada en las ventanas cartográficas era solo la necesaria. Interesaba que se visualizará la delineación de la costa, algunos cursos de agua, el dato de ciertos puntos geográficos de referencia y por supuesto, cuando la escala lo permitía, la batimetría. Caso contrario ocurría con la ventana de convenciones, títulos y textos complementarios de los mapas (incluidos en los informes), que eran sumamente detallados. Esta característica supone que, textos o mapas por sí mismos, eran productos parciales y requerían de su complemento, para poder ser herramientas útiles en la correcta deducción y apropiación del territorio y maritorio en proyectos posteriores.

La metodología de las faenas de mar cartográficas era relativamente sencilla: dos intensas jornadas diarias (mañana y tarde) para la recolección de información marítima efectuadas generalmente en el bote, o en su defecto en la lancha, quedando el jabeque y la goleta como los buques donde se alimentaba y pernoctaba y como navíos de respaldo y retaguardia durante los movimientos expedicionarios. Seguramente, los datos se recopilaban en diarios, para posteriormente ser depurados y graficados en las planchas de dibujos finales una vez arribados a puerto. Una descripción ilustrativa de este proceso es la del trabajo efectuado en la bahía de la Candelaria (ver Figura 21), que fue registrado por Arévalo de la siguiente forma:

Lunes 9 de febrero. **Al amanecer salimos en la lancha y se continuó el mapa** desde la bahía de la Candelaria hasta la última boca del río Chocó o Atrato **reconociendo** que toda esta costa es anegadiza como las antecedentes, a excepción [sic] de un pedaso de la playa [...] **y nos bolbimos a las 6 de la tarde al javeque**. Al abrigo de dicha punta vaxa hay un buen fondeadero sin mar alguna que incomode y a la misma orilla de ella hicimos agua muy buena; pero la costa que sigue desde esta punta hasta la boca principal lo mismo toda la que sigue hasta Calidonia es en este tiempo de brisas braba, pero en el de sures se puede dar fondo en qualquiera parte de ella. Toda la playa se halló llena de palos grandes de cedro, caracolíes y otros, **y más de 6 barquetas de las mismas maderas hechas pedasos trahídas por el río** y lo mismo se halla en las demás bocas de él. [...] Martes 10 de febrero. [...] **Este día se levantó el plano particular de esta bahía de la Candelaria**, con cuya diligencia tampoco se halló tierra firme alguna [...] Miércoles 11 de febrero. **Este día sacamos el sondeo de toda esta bahía que se ve en su plano particular**. Como en él se reconoce dicha bahía es capaz de contener muchas embarcaciones: tiene buen surgidero y está abrigada de todos vientos pero no tiene tierra firme alguna en sus circunferencia ni inmediaciones; sino un pedaso de playa que se inunda con

las crecientes; y para hallar tierra firme es necesario andar muchas horas embarcado por el río y caños [...]. En la punta del este de esta bahía desagua el brazo de Fayzán Chico del río del Chocó, Atrato o Darién, que es el de más fondo en su entrada pues la permite a valandras y goletas medianas que por él pueden subir a dicho río, el qual es de los principales de la América y el más caudaloso de todo el golfo (a quien da el nombre).⁴⁵⁰

y, reseñado por el capitán Monty, del siguiente modo:

Del 8 al 9. A las 12 ½ volvió el bote con los Yngenieros, y a las tres se volvieron a ir, y á las 6 de la tarde se restituyeron á bordo, **á las 6 de la mañana me pidieron la lancha para ir en ella hasta la punta de Tarena, á levantar el plano de aquella costa,** lo que se egecutó quedando el bote á bordo. Del 9 al 10. A las 4 ½ de la tarde vino la lancha con los Yngenieros: **al amanecer se fueron con el bote á sondar la Bahía,** y yo mande la lancha a hacer leña, á las 10 volvió con media lanchada, **al medio día vino el bote con los Yngenieros.** Del 10 al 11. **A las tres se fueron los Yngenieros y a las 7 de la noche volvieron: a las 6 ½ de la mañana se volvieron a ir, y a las 10 volvieron a bordo,** y mande la lancha á hacer leña. Del 11 al 12. A las cuatro de la tarde vino la lancha con leña, **en este día me dijeron los Yngenieros, habían ya concluido, y que no habían encontrado parage a propósito para construir el fuerte,** por ser todo pantanos y anegadizo; **así era menester ir al río Caymán,** en donde les parecía más a propósito para hacer el fuerte.⁴⁵¹

⁴⁵⁰ Énfasis propio (negrilla y subrayado). BRAH. 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 33V y 34R [Foliación asignada].

⁴⁵¹ Énfasis propio (negrilla y subrayado). Francisco Xavier Monty, “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia”, 499.



Figura 21. 1761 – Detalle de los datos geográficos y batimétricos tomados durante la expedición en la bahía de la Candelaria⁴⁵²

En lo referente al comercio en la cartografía del 61 no se proyectan rutas de navegación, pero si, algunos caminos terrestres en el sector del río Caymán y la bahía de Calidonia.⁴⁵³ Sin embargo, en los diarios e informes con recurrencia se analiza y describe

⁴⁵² Tomado y adaptado de: BRAH. 9/6271(7), Antonio de Arévalo, [Copia] *Plano particular de la bahía de la Candelaria situada en la costa del oeste del golfo del Darién en 8 grados 3 minutos de latitud norte y 299 grados y 10 minutos de longitud que manifiesta la figura extensión y fondo de ella, como también el terreno de sus ymmediaciones* [Plano], 1785. Copias de la cartografía efectuada durante la expedición de 1761 se incluye e la sección de anexos de este documento, con su correspondiente transcripción.

⁴⁵³ Remitirse al *Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, los de los ríos, yslas, puertos y la de golfo del Darién e Ystmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional; Plano particular de la bahía de Calidonia, situada en 8 grados 35 minutos de latitud norte y 298 grados y 36 minutos de longitud, en la costa del norte*

el comercio marítimo, fluvial e interoceánico que se efectúa en la región del Darién. Al respecto, entre los ocho puntos que presenta Arévalo para justificar la necesidad de poblar la región del Darién con españoles y alguna fortaleza concluye que

6° Que las embarcaciones españolas que trafican de aquí a Portobelo, en caso de algún contratiempo en la mar o falta de víveres, podrán llegar allí a proveerse de ellos y repararse, lo que no pueden hacer ahora por temor de ser al instante asesinados de estos yndios. 7° Que poblada por nosotros esta provincia, no podrán intentar los extranjeros algún establecimiento en ella porque, aún quando lo consiguiesen y se fortificasen, siendo nuestra la tierra, se verían precisados a mantenerse enserrados en sus fortalezas y traer de sus colonias todo lo necesario para su subsistencia, expuestos assí a perecer si por qualquier accidente les faltase y como la idea de ellos es que les sirviese de almacén para extender su comercio con las provincias del Perú, pasando sus géneros a la Mar del Sur por esta angostura, ocupada por nosotros no podrán executar lo, pues necesitarían ir siempre convoyados de numerosa tropa y nunca irían muy seguros embarazándoseles los caminos que podrían hacerseles impracticables y defenderles con gente práctica del país [...] **Y como el trato ilícito con dichas provincias del Chocó podría igualmente hacerse por otros varios brazos de este río, a cuyas inmediaciones hay surgideros muy seguros, nunca podría embarazarse con la fortaleza sino con piraguas armadas que es preciso huviesse en ella para perseguir y apresar a los contrabandistas.**⁴⁵⁴

Como la anterior referencia muchas otras se podrían hacer sobre el comercio, sin embargo, interesa anotar que todas las acciones españolas que se proyectaron en la zona tienen como único objetivo la salida (exportación) controlada de recursos de la tierra como el oro, cacao, maderas o carey y la entrada (importación) de elementos manufacturados como telas, pólvora, machetes, porcelana entre otros. Aunque el cacao era altamente rentable y llamó la atención de Arévalo, en últimas, la madera resultó siendo el producto de mayor explotación y recolección por los españoles en la región. Sobre este elemento Arévalo reportó que

Por toda esta tierra y sus inmediaciones **hay maderas** de varias especies como son cedros, caobas, seybas **para tablazones ; caracolés, campanos y bongos**

de el ysthmo del Darién o de Panamá que manifiesta su figura, extensión, fondo y terreno de sus ymmediaciones; y Plano particular que comprehende una parte del río Caymán y terreno de sus inmediaciones para la inteligencia de el que se ha elegido para la erección de un nuevo fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760 en: BRAH, 9/6271(7).

⁴⁵⁴ Énfasis propio (negrilla y subrayado). BRAH, 9/6271(2). [Copia] Antonio de Arévalo, *Descripción del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 15R [Foliación asignada].

para hacer barquetas y piraguas; uberos , saragozas , calabazuelos, jaguas y robles para curbas de embarcaciones; guayacanes , cañaguates, mansanillos, oja menuda, sapotes cipreses y nísperos simarrones, canaletes, trébol, bálsamos y otras maderas de corazón y sólidas, muchos géneros de palma para casas y palos de tinta amarilla o naranjuelos, cuyas **maderas todas pueden sacarse con facilidad por la inmediación a la mar.**⁴⁵⁵

Actualmente, en el Museo Naval de Madrid se encuentra expuesta una embarcación como las que reporta Arévalo para la zona. Se trata de una pieza catalogada como una gran canoa, elaborada de un solo tronco de madera de caoba, con 15 metros de eslora y 1,13 metros de manga, procedente de los bosques de Betanci en el río Sinú (pertenecientes a Doña Emilia de Gogorza). Según la ficha museográfica (Núm. Inv.: 1.205), la embarcación entró a la colección como parte de una donación en 1862 (ver Figura 22). Según Arévalo, en 1761, la construcción de “2 piraguas con sus velas y remos para conducción de materiales y servicio de la tropa” constaba 200 pesos.⁴⁵⁶

⁴⁵⁵ Énfasis propio (negrilla y subrayado). BRAH, 9/6271(1), Antonio de Arévalo, [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 17V[Foliación asignada].

⁴⁵⁶ BRAH, 9/6271(2). [Copia] Antonio de Arévalo, *Descripción del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761, Folio 27R [Foliación asignada].



Figura 22. 1862 - Detalle de una canoa del río Sinú expuesta en el Museo Naval de Madrid⁴⁵⁷

Un último punto náutico, vinculado en parte con la táctica naval, es presentado en la documentación. Se trata de la incentivación por parte de los europeos, españoles e

⁴⁵⁷ Fotografía archivo personal.

ingleses, de la “distribución de títulos y patentes⁴⁵⁸ a sus caciques y capitanes”⁴⁵⁹ cunas. Si bien es cierto que aún no se han encontrado copias de las patentes dadas a las elites cuna, en las que se pueda establecer que actividades y benéficos obtiene el patentado, es claro que la existencia de estos títulos supone la incentivación y regularización de las actividades hostiles, en agua y en tierra, a los buques enemigos ingleses por parte de las embarcaciones cunas. En otras palabras, se buscar apoyar la creación de una fuerza naval independiente que, aunque conformada por naves de porte menor y al mando de los aborígenes, puede ser lo suficientemente dañina y efectiva para el enemigo, derivando en el control efectivo del maritorio caribeño ístmico por parte de los nativos.

9.3.2 La primera expedición militar y naval de 1785 – Río Caymán, Ensenada de Mandinga y Concepción

En 1785 la monarquía española desplegó una serie de intervenciones militares y navales con el propósito de ocupar, “permanente”, parte del territorio litoral y maritorio caribeño darienita. El control del mar, a través de rutas, puertos, embarcaciones fue determinante durante este tiempo y marcó, todos los sucesos históricos de los grupos humanos con injerencia en la zona (cuna, españoles, ingleses y, seguramente, holandeses y franceses). Esta situación conllevó, además, a que muchos asuntos náuticos y de Marina hayan quedado profusamente consignados en los documentos (estados de fuerza, diarios de campaña, diarios de navegación, ordenes, tratados de paz, comunicaciones reservadas) y cartografía (mapas y planos) hispánica, como también ocurrió durante la expedición del 61 analizada anteriormente.

Entre el 22 de enero al 11 de mayo de 1785,⁴⁶⁰ se efectuó la primera expedición del Darién. En ésta se proyectó un desembarco “simultaneo”⁴⁶¹ para la construcción de tres establecimientos militares “provisionales”⁴⁶² en cercanías de la desembocadura del

⁴⁵⁸ “Patente: Documento que se da á un buque para autorizar su bandera y su navegacion. Llámase patente Real de navegacion; y la hay particular ó con distincion para los mares de Europa y para los de América. Tambien se expiden otras para hacer el corso y para navegar en corso y mercancía en unos ó en otros de dichos mares. Dícese igualmente pasaporte de mar”. *Diccionario Marítimo*, 408.

⁴⁵⁹ BRAH, 9/6271(3). [Copia] *Descripción de la costa del Darién desde la Punta de San Blas a Caymán* [Manuscrito], [Sin Fecha], Folio 7R [Foliación asignada]. La transcripción de este manuscrito se incluye en la sección de anexos de este documento.

⁴⁶⁰ Fechas de salida y arribo de la expedición desde la bahía de Cartagena de Indias.

⁴⁶¹ Adjetivo con el que se describió la intervención militar y naval, encontrado en algunos pasajes de la documentación revisada.

⁴⁶² Adjetivo con el que describió la infraestructura militar efectuada el virrey Caballero y Gongorá a inicios de la segunda expedición del Darién, de la que se tratara posteriormente.

río Caymán (4 febrero a 15 de marzo)⁴⁶³, la ensenada de Mandinga (21 de marzo a 26 de abril)⁴⁶⁴ y la ensenada de la Concepción (28 abril a 7 mayo)⁴⁶⁵. El comandante de la expedición fue Don Antonio Aréballo, quién volvía a la zona después de 26 años, esta vez para desplegar una compleja intervención militar y naval. En uno de sus primeros comunicados sobre la expedición, reportó el 23 de enero al virrey Antonio Caballero y Góngora que

el bergantín de Su Magestad el Princesa⁴⁶⁶ está pronto para hacerse a la vela mañana día 24 luego que entre el viento en el bergantín San Carlos (alias los Gemelos) y la goleta Nuestra Señora del Carmen marchantes se ha estado hoy haciendo la estiba, con el pan, cajones y lo demás que se ha puesto a su bordo, lo que quedará [sic] hoy concluído y prontos ambos para seguir mañana al Princesa. De las tres lanchas cañoneras [llamadas San Juan, Son José y San Antonio], salieron hoy dos de aquí para ir a Lorica a conducir la tropa que habrá venido de Mompóx a la bahía de Sispata para ponerla a bordo de las referidas embarcaciones y en el ganguil⁴⁶⁷ de reales obras [de fortificación de Cartagena de Indias nombrado La Concepción] que se estaba aprontando y se pondrá en viage luego para ir a la expresada bahía. La restante lancha cañoñera saldrá con nosotros para ir a la expresada bahía y seguir todos juntos desde ella al destino que Vuestra Excelencia nos ha señalado para executar sus superiores órdenes. Pasó a manos de Vuestra Excelencia las relaciones de los oficiales, tropa, pobladores, gastadores, artillería, víveres, munisiones y demás que está destinado y embarcado en las referidas embarcaciones.⁴⁶⁸

⁴⁶³ Días efectivos en los que estuvo Aréballo en el establecimiento.

⁴⁶⁴ Días efectivos en los que estuvo Aréballo en el establecimiento.

⁴⁶⁵ Días efectivos en los que estuvo Aréballo en el establecimiento.

⁴⁶⁶ Tipo de buque: bergantín - embarcación menor. Vida útil: ¿1785 – 1812? Construido: ¿Cartagena de Indias? Porte: 4 cañones de a 4. Medidas: Quilla - 30 codos, Manga - 10 1/2, Eslora - 38 1/2. Una descripción exacta de las características navales de este buque para el año de 1785 está transcrita en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], Folio 1087R. También se presentan unos pocos datos del buque en el sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “Bergantín Princesa”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=6232> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)). En este portal se afirma que el bergantín tenía un porte de 14 cañones y que prestó sus servicios en Cartagena de Indias hasta 1788. Después el buque fue asignado a Cádiz y empujado para el transporte de maderas para construcción naval. Para 1790 la embarcación estuvo destinada al Ferrol y allí, permaneció al menos 20 años. En 1793 regreso a la Habana, aunque los registros de 1800 y 1805 indican que estaba vinculado con el departamento del Ferrol. Posteriormente, en 1808, se asignó a la Habana y de allí operó en las costas de las actuales repúblicas de Colombia y Venezuela, donde finalmente se dio de baja.

⁴⁶⁷ “Ganguil: Buque semejante a una barca, con un solo palo y vela latina. En el centro tiene una caja en figura de pirámide cuadrangular truncada (que se llama cántara) con la base mayor hacia arriba, con puerta por el fondo, y sin comunicacion con el resto del buque, en la cual se deposita el fango y basura que el ponton de limpia saca de los puertos, y que el ganguil conduce y arroja por estos medios en alta mar ó lejos de las costas. Muchos lo equivocan con el mismo ponton de limpia, sin duda por lo que ayuda á esta”. *Diccionario Marítimo*, 292.

⁴⁶⁸ AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], 1785, Folio 1076R. La transcripción de este manuscrito se incluye en la sección de anexos de este documento.

Así, en los bajeles expedicionarios se embarcaron oficiales del ejército y de marina, cirujanos, aventureros⁴⁶⁹, herreros, carpinteros, religiosos, marineros, pobladores, medicinas, aguardiente, sal, vinagre, gallinas, burros, hachas, palas, harina, ollas ente otros muchos ítems.⁴⁷⁰ Al mando de la “pequeña”⁴⁷¹ escuadra se comisionó al teniente de navío Don Juan Carranza, Comandante de Guardacostas de Tierra Firme del apostadero de Cartagena de Indias. Carranza además de la fuerza naval relacionada en el comunicado de Arévalo, había dispuesto y empleado para la expedición, a la lancha y el bote del bergantín Princesa, el bergantín La Amistad, el balaux⁴⁷² Don Quijote, las piraguas guardacostas de su majestad San Gregorio y la Concepción, así como los buques nombrados la galeota⁴⁷³ Víbora y la goleta San Josef , alias la Chula⁴⁷⁴. Además de las referidas embarcaciones, para apoyar la expedición en los tres establecimientos, arribaron desde Cartagena de Indias, Portobelo y zonas aledañas otros bajeles, como la balandra de su majestad La Cordobesa y naves particulares fletadas como la fragata Nuestra Señora de los Desamparados y las goletas Nuestra Señora de la Popa y Nuestra Señora de la Concepción.

Cada embarcación desarrolló comisiones específicas dentro de la expedición. Algunas llevaron pliegos al virrey en Cartagena de Indias, otras transportaban milicianos o raciones y unas cuantas más se encargaron de hostigar al enemigo, sondear y establecer las rutas de navegación vinculados a los espacios marítimos de los establecimientos. Por los avatares propios de los servicios y las inclemencias de las aguas salinas tropicales en la madera a las que fueron destinados las embarcaciones, al final de la expedición Arévalo reportó que “Las dos piraguas San Gregorio y Concepción están mui maltratadas de la

⁴⁶⁹ “Aventurero: Joven que se embarca en los bajeles de guerra como un aspirante ó meritorio para optar al primer grado en el servicio de la Armada. No goza de sueldo ni uniforme, pero sí de alguna gratificación para la mesa, y alterna con los guardias marinas”. *Diccionario Marítimo*, 68.

⁴⁷⁰ Una detallada relación de la tropa, embarcaciones y suministros empleados en la comisión se encuentra en: AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], 1785, Folios 1076R – 1094V y AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, Folios 1278R – 1333R. Estos manuscritos han sido transcritos y se encuentran en la sección de anexos de este documento.

⁴⁷¹ Adjetivo con el que se describió la fuerza naval y encontrado en algunos pasajes de la documentación revisada.

⁴⁷² “Balau: Pececillo de los mares caribes esbelto y muy ágil, muy buscado en la mesa criolla. Nombre de una embarcación antillana”. Elías Zerolo, *Diccionario enciclopédico de la lengua castellana*, 2 vols. (París: Garnier hermanos, 1895), 323.

⁴⁷³ “Galeota: Galera menor, que consta de diez y seis ó veinte remos por banda, y solo un hombre en cada uno”. *Diccionario Marítimo*, 288.

⁴⁷⁴ Embarcación que será reseñada con mayor profundidad posteriormente.

broma.⁴⁷⁵ Las dos lanchas cañoneras San Juan y San Josef están baradas en la orilla del río imposibilitadas de servir por mui abromados los fondos”.⁴⁷⁶

El primer establecimiento donde se efectuó un desembarco fue en el del río Caymán. Corresponió a una operación dirigida personalmente por el comandante Arévalo. Las intervenciones militares y navales en los establecimientos restantes, fueron comisionadas a otros oficiales y, de estos sucesos, Arévalo no recopiló mayor información en su diario. El desembarco de tropas y bastimentos en inmediaciones del río Caymán, fue programado el 4 de febrero de 1785. Una vez Arévalo contó con toda la fuerza naval, encargó que a las piraguas y lanchas cañoneras reales se les adecuara una falca⁴⁷⁷ de “tablas ordinarias que cubriese la gente, para que en la entrada del río y trecho de él hasta el desembarco puedan hacer fuego por unas aspilleras⁴⁷⁸, sin ser vistos”.⁴⁷⁹ También dio instrucciones precisas a cada uno de sus componente militares y navales. Por ejemplo, a “los comandantes de las cañoneras [...] se ha dado [...] un pedazo de plano del río, marcando en él el parage del desembarco, con la explicación correspondiente para usar de la artillería y demás fuegos, en el caso de presentarse los enemigos”.⁴⁸⁰

Desde el mismo momento que los españoles hicieron presencia en las aguas del golfo del Darién para su primer desembarco, los cuna, apoyados táctica y logísticamente por los ingleses, contraatacaron terrestre y navalmente a los tres establecimientos. El 6 de febrero del 85, el ganguil La Concepción avistó una piragua en cercanías del establecimiento de Caymán “que pasó de esta costa a la opuesta del golfo esta mañana”.⁴⁸¹ En este buque aborígen se presumía escapaban los ingleses que habían colaborado con los cuna en el enfrentamiento terrestre que tuvo lugar el día del desembarco. Este hecho conllevó a que el comandante Arévalo haya

⁴⁷⁵ “Broma: Especie de caracol de figura cilíndrica y serpenteada, el cual horada y penetra las maderas en tanto grado que no pocas veces inutiliza los fondos de los buques. Algunos le llaman también mosillo”. *Diccionario Marítimo*, 112.

⁴⁷⁶ AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, Folio 1333V.

⁴⁷⁷ “Falca: Tabla delgada que se coloca perpendicular ó verticalmente sobre la borda de las embarcaciones menores, para que no entre el agua. Taboada la llama panel, y en algun otro diccionario se la dice igualmente escoperadura”. *Diccionario Marítimo*, 271.

⁴⁷⁸ “Aspillera: abertura larga y estrecha que se hace en algún muro o pared para disparar contra el enemigo, metiendo por ella el cañón del fusil”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española*. Novena Edición (Madrid: Imprenta de Francisco María Fernández, 1843), 75.

⁴⁷⁹ AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, Folio 1289V.

⁴⁸⁰ *Ibíd.*, 1283R. Poiblemente el mapa que reporta Arévalo sea: AGI, MP-PANAMA, 215. Antonio Arévalo, *Plano de parte del río Caymán para la inteligencia del desembarco en la orilla hizquierda entrando* [Plano], 1785. Una copia de este plano se encuentra en la sección de anexos de este documento.

⁴⁸¹ *Ibíd.*, 1293R.

despachado [...] a la galeota Víbora, [...] [para ir] a toda diligencia a apostarse entre la boca principal del río del Chocó, llamado de Atrato, y la de Tarena para interceptar y batir a las piraguas de yndios o yngleses que pasaren por allí, por ser el paraje único y preciso por donde en este tiempo de brisas pueden hacerlo, aunque con riesgo del mar, y no por la trabesía del golfo, por la mucha mar que levanta en todo él: por cuia razón no acostumbran pasar de la otra costa, a ésta, en los meses que vientan las brisas; [...] **Considerando el director que la mayor parte de yndios y piraguas en que pueden venir los enemigos de la costa es desde Cabo Tiburón hasta la punta de San Blas, y que todos por razón de las brisas han de pasar por el Puerto de Calidonia entre la tierra firme y la Ysla del Oro,** ha mandado que las cañoneras San Juan y San Josef, del mando de los alferezes de fragata Don Juan Bienpica y Don Juan Antonio Ferro⁴⁸² y las dos piraguas San Gregorio y Concepción bien armadas y municionadas con refuerzo de 20 hombres y víberes para 15 días, bayan luego a apostarse entre Cabo Tiburón y Calidonia, si hallan puerto abrigado en aquella costa, y de no hallarlo que pasen a entrar en Puerto Escondido, o escozés en el de Calidonia, poniendo zentinelas en la punta que den abiso quando vean venir algunas piraguas a pasar el golfo o de él a Calidonia, que debe ser arrimado a ella para que las cañoneras y piraguas salgan a perseguir, destrozár o aprehenderlas y quando esto no se consiga, por no atreverse los yndios a pasar por allí o por no haber ido la citada piragua a buscar auxilio, se habrá logrado que en este tiempo no tengan los de esta parte quién les ayude a la defensa del país. La galeota apostada entre Atrato y Tarena contendrá a los yndios de Titomate, Estola y Gandi, que son los más ynmediatos a Caymán, pues de los de Tarena y Saraquilla no se rezela, porque son pazíficos y mantienen correspondencia con los de la provincia del Darién, su capital Yabiza. Por estar baja la marea, no han podido salir oy por la barra las cañoneras y piraguas, pero lo executarán esta noche con creciente de la que habrá en ella [...] Los mencionados parages de Cabo Tiburón, Calidonia y Tarena son los pasos precisos de los yndios para venir a esta costa, como se ha referido, por lo que sería gran dicha que se proporcionase ocasión en que usasen de su artillería y pedreros, empleándola contra los enemigos, particularmente

⁴⁸² Personaje que será reseñado con mayor profundidad posteriormente.

las cañoneras y galeota; desean hallar semejante ocasión para poner en ejercicio sus comandantes la buena voluntad y conocido espíritu que tienen.⁴⁸³

Las actividades de hostigamiento entre embarcaciones de ambos bandos estuvieron presentes durante toda la expedición. La confrontación naval se ejecutó, por parte de los cuna e ingleses, en los tres establecimientos y sus proximidades, según se reporta en la documentación oficial hispánica.⁴⁸⁴ Sobre este tema interesa exponer la descripción que los españoles hicieron de las embarcaciones nativas, del ataque de los cunas a sus naves y, de algunas de las estrategias españolas para capturar buques aborígenes enemigos.

Para la descripción de naves aborígenes se encontraron dos reportes. Uno es del 14 de febrero del 85, cuando en cercanías de Turbo, tripulantes de la galeota Víbora y la piragua La Concepción capturaron “una piragua que es de caracolí, [...] que halló con 8 remos, caracaxes de flechas de garabato, dos de fierro y las demás de las ordinarias. Lleaban mazato y plátanos para el viaje que según su rumbo iban a atravesar el golfo por su culata para ir a la otra costa, para que no los descubrieran las embarcaciones”.⁴⁸⁵ El otro reporte corresponde al del 24 de marzo del mismo año, cuando en aguas de la bahía de Calidonia, la lancha cañonera San Antonio, después de perseguir a un “cayuquito⁴⁸⁶ con dos indios”⁴⁸⁷ indicó que una

piragua grande del porte de la de San Gregorio con 20 yndios que se arrió a reconocer la lancha y los siguió por algún tiempo en la nabegación que hicieron por la canal de Sasardí para salir por la boca que tiene junto la ysla de Pino, pero que se bolbió a Puerto Escozés. Poco después estando próximos a dicha salida y a la vista del río Sasardí [...], salieron de ella tres piraguas grandes y dos chicas, que al remo vinieron a reconocer la lancha pero que ninguna se arrió

⁴⁸³ Énfasis propio (negrilla y subrayado). AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, Folios 1293V-1294R.

⁴⁸⁴ Aunque en repetidas ocasiones se refieren a los ingleses como los promotores y autores intelectuales de los enfrentamientos, no se registró ningún hecho concreto en la documentación hispánica que lo confirmará durante la primera expedición de 1785. Es decir, no hay evidencia de avistamientos de individuos europeos ingleses, comandando o siendo transportados en embarcaciones cuna. Tampoco hay datos de avistamiento de embarcaciones europeas inglesas durante las intervenciones militares en los tres establecimientos. Esta afirmación se enuncia con el propósito de resaltar el papel naval de los cuna y no para poner en duda las conjeturas hispánicas sobre los ingleses.

⁴⁸⁵ *Ibíd.*, 1302R.

⁴⁸⁶ “Cayuco: [...] es una canoa muy pequeña que se usa en varias partes de América y en que no cabe mas que un hombre”. *Diccionario Marítimo*, 153.

⁴⁸⁷ AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785, Folios 1314V.

a ella. Que una de las piraguas es tan grande que tiene dos velas tarquinas⁴⁸⁸, maiores que las de la lancha, con las que se retiró a la vela, siguiéndola las demás cada una con la suya.⁴⁸⁹

Sobre los ataques navales Arévalo consignó que una embarcación española fue capturada por parte de los cuna. Se trató de un reporte del jueves 14 de abril de 1785, en que los tripulantes de la goleta Chula habían comunicado al comandante del bergantín la Princesa, que el 4 de abril “los yndios de Calidonia [acometieron] a la lancha del bergantín de Su Magestad la Amistad, la qual se llebaron, mataron 4 hombres y los restantes se salvaron a nado”.⁴⁹⁰

En lo referente a la estrategia naval española para la captura de embarcaciones e individuos cuna, en el diario se reportan dos datos significativos. El primero, corresponde a un reporte apenas iniciada la expedición y cuando el grueso de la escuadra viajaba con rumbo hacia el río Caymán, en el que, con fecha de 26 de enero del 85, Arévalo le comunicó al virrey que

A las 7 ½ se avistaron dos goletas, [...] A las 8 ¾ se disparó un cañonazo y se largó un gallardetón, a cuja señal correspondieron con otro y bandera española. Se reconoció ser una de ellas la goleta de Su Magestad nombrada la Chula, con una presa que había hecho el comandante de la primera Don Estevan de Olivares el día 19 de este mes, en el reconocimiento que fue a hacer al Darién, en el río Azúcar, que desagua en la costa del norte del ystmo de Panamá. Dijo que es un bergantín ynglés nombrado San Josef el Viejo, al qual atacó, recibiendo el fuego que le hizo con 6 cañones: 4 de ellos del calibre de a 3 y 2 de a 2, de cuya resulta trahía tres hombres heridos que pasó a curar a su bordo el cirujano de la Princesa. Los yngleses de la tripulación del bergantín y demás de él se fueron a tierra, a donde llebaron las velas que tenían a su bordo, pasándose todos a ella en la lancha; pero Don Estevan con las velas que tenía de respeto de la Chula sacó el bergantín presa, haciéndose al mar en los términos que la encontramos, armada goleta, que es el mismo en que siguió a Cartagena a las once del día a dar parte al Excelentísimo Señor virrey de todo lo acahecido, con la que le comunica a Su Excelencia el director de la expedición; dejando los dos cañones de a dos para una lancha cañonera porque no los tenía, también cogió tres

⁴⁸⁸ “Tarquina: Vela trapezoide, muy usada en botes y lanchas, cuya relinga de valuma es mucho mas larga que la de la otra caída, que es en lo que únicamente se diferencia de la llamada vela al tercio”. *Diccionario Marítimo*, 513.

⁴⁸⁹ *Ibíd.*, 1314V.

⁴⁹⁰ *Ibíd.*, 1322V.

piraguas de yndios, con siete de estos, de los cuales murió uno y lleba seis y las piraguas a su bordo. Los demás que tenían se huyeron a tierra.⁴⁹¹

Como se expondrá posteriormente, la estrategia de capturar individuos cuna, para posteriormente interrogarlos, resultó fundamental no solo para la planificación de segunda campaña militar en el Darién de ese mismo año del 85, sino también, para que el virrey del Nuevo Reino de Granada Caballero y Góngora proyectará las futuras intervenciones en la provincia del Darién que decantarían en la firma de un tratado de paz entre españoles y cunas, el 21 de julio de 1787.⁴⁹²

El segundo reporte es del viernes 18 de marzo del 85, cuando Arévalo en su viaje rumbo al establecimiento de Mandinga, efectuó un breve reconocimiento en la bahía Calidonia donde divisó algunos “yndios en la playa en ranchos de pescadores y en otras casas interiores”⁴⁹³ y para confundirlos y atraerlos, enarboló en el bergantín Princesa “vandera ynglesa, después otra francesa, pero ninguno hixo diligencia de venir a bordo”.⁴⁹⁴

Otro tópico náutico para analizar es la elaboración de planos de los fuertes y la actualización cartográfica del espacio marítimo y litoral donde se emplazó la infraestructura militar. Y aunque en los diarios del 85 no se detalla la metodología para la elaboración de estos “productos” cartográficos y planimétricos, como sí ocurrió en la documentación de la expedición de 1761, trabajos de sondeos y reconocimientos marítimos son reportados en los establecimientos de Mandinga⁴⁹⁵ y Concepción⁴⁹⁶, ya que para el fuerte del Caymán, al parecer solo se consideró necesario efectuar planos del recinto amurallado y sus inmediaciones terrestres y ribereñas.⁴⁹⁷

⁴⁹¹ *Ibíd.*, 1286R-1286V.

⁴⁹² BRAH, 9/4102 (Leg-3) n°39. [Copia] *Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787*, [Manuscrito], 1787, Folios 1R-6V [Foliación asignada]

⁴⁹³ *Ibíd.*, 1312V.

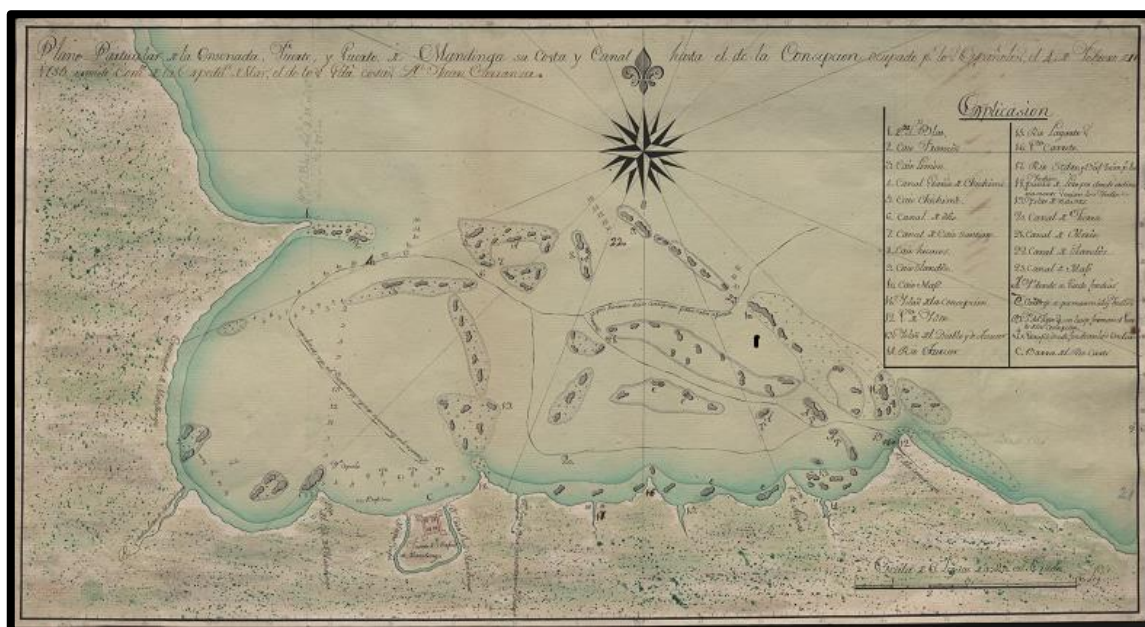
⁴⁹⁴ *Ibíd.*, 1312V.

⁴⁹⁵ Planos del fuerte San Rafael de Mandinga fueron efectuados el martes 29 de marzo de 1785. *Ibíd.*, 1317R. La obtención de datos batimétricos y geográficos de la ensenada de Mandinga fue ejecutada el domingo 3 y viernes 8 de abril. *Ibíd.*, 1317V y 1320R.

⁴⁹⁶ Arévalo reportó en su diario que el domingo 27 de marzo de 1785, “A las 6 ½ de la tarde dio fondo en esta ensenada la goleta de Su Magestad San Josef, alias la Chula, que salió de ella el 22 a reconocer las yslas, canales y costa de tierra firme de la Concepción; de las que formó su comandante Morante un mapa particular para hacer esta navegación a su tiempo, para dar principio a la nueva fundación del mismo nombre [fuerte San Gabriel de la Concepción] en aquellas inmediaciones”. *Ibíd.*, 1316R.

⁴⁹⁷ Levantamientos del trazado del fuerte San Eliseo fueron desarrollados el jueves 24 y viernes 25 de enero de 1785. *Ibíd.*, 1307V-1308R.

Arévalo no fue el único que elaboró cartografía en las campañas de 1785.⁴⁹⁸ De hecho la Marina Real, en cabeza del comandante de guardacostas Juan Carranza, elaboró mapas muy detallados de los espacios marítimos de Mandinga⁴⁹⁹ (ver Figura 23), Concepción⁵⁰⁰ (ver Figura 24) y Nueva Carolina⁵⁰¹ (ver Figura 25). En estos mapas, aunque se representa infraestructura militar emplazada en el área, realmente el foco de interés y zonas para las que se presenta información es el mar y su zona litoral brindando información de accidentes geográficos de referencia para la navegación de cabotaje, datos batimétricos, fondeaderos y las rutas de navegación empleadas seguramente por los cuna, españoles e ingleses.



⁴⁹⁸ La cartografía de Arévalo se encuentra incluida y transcrita en la sección de Anexos de este documento. Remitirse a: AGI, MP-PANAMA, 209. Antonio Arévalo, *Plano particular del fuerte provisional de San Rafael de Mandinga formado de estacas para la protección y defenza de la nueva población de San Elías y terreno contiguo en que ésta podrá formarse a su tiempo* [Plano], 1785; AGI, MP-PANAMA, 210 Antonio Arévalo, *Plano general de la ensenada y surgidero de Mandinga, situada al sur de la punta de San Blas en la costa del Norte del ysthmo de Panamá, comprendida entre la contigua al río Carti (alias) Mandinga y las varias yslas de sus inmediaciones para la inteligencia del terreno elegido en que se ha hecho el fuerte provisional de estacada de San Rafael que deve defender el nuevo establecimiento de San Elías* [Plano], 1785; AGI, MP-PANAMA, 214. Antonio Arévalo, *Plano particular de una parte del río de Caymán que desagua en el golfo del Darién [...] todo lo qual se vencerá con la expedición general* [Plano], 1785; AGI, MP-PANAMA, 215. Antonio Arévalo, *Plano de parte del río Caymán para la inteligencia del desembarco en la orilla hizquierda entrando* [Plano], 1785. Copias de este material cartográfico pueden ser consultadas en publicaciones impresas como: Jorge Galindo y María Henao, Servicio Histórico Militar, *Cartografía y relaciones históricas de ultramar* y “Las fortificaciones perdidas del Darién”; en los portales web del: AGI (PARES), AGN (Archidoc) o la Biblioteca Virtual de Defensa o; consultados físicamente en: AMN, AGN, AGM o AGMM.

⁴⁹⁹ AMN, MN- 13-A-16. Juan Carranza, *Plano Particular de la Ensenada, Fuerte, y Puerto, de Mandinga su Costa y Canal hasta el de la Concepcion: ocupado pr. los Españoles, el 4 de Febrero de 1785* [Plano], 1785.

⁵⁰⁰ AMN, MN- 13-A-6. Juan Carranza, *Plano Particular del Pto. Sn. Gabriel dela Concepción : ocupado pr. los Españoles el 30 de Abril de 1785* [Plano], 1785.

⁵⁰¹ AMN, MN- 13-A-15. Juan Carranza, *Plano particular del Puerto, y Fortificasn. hecha en el Campo de la Carolina del Darien : ocupado pr. los Españoles el 8 de Agosto de 1785* [Plano], 1785.

Figura 23. 1785 - Plano de la ensenada y fuerte de Mandinga⁵⁰²

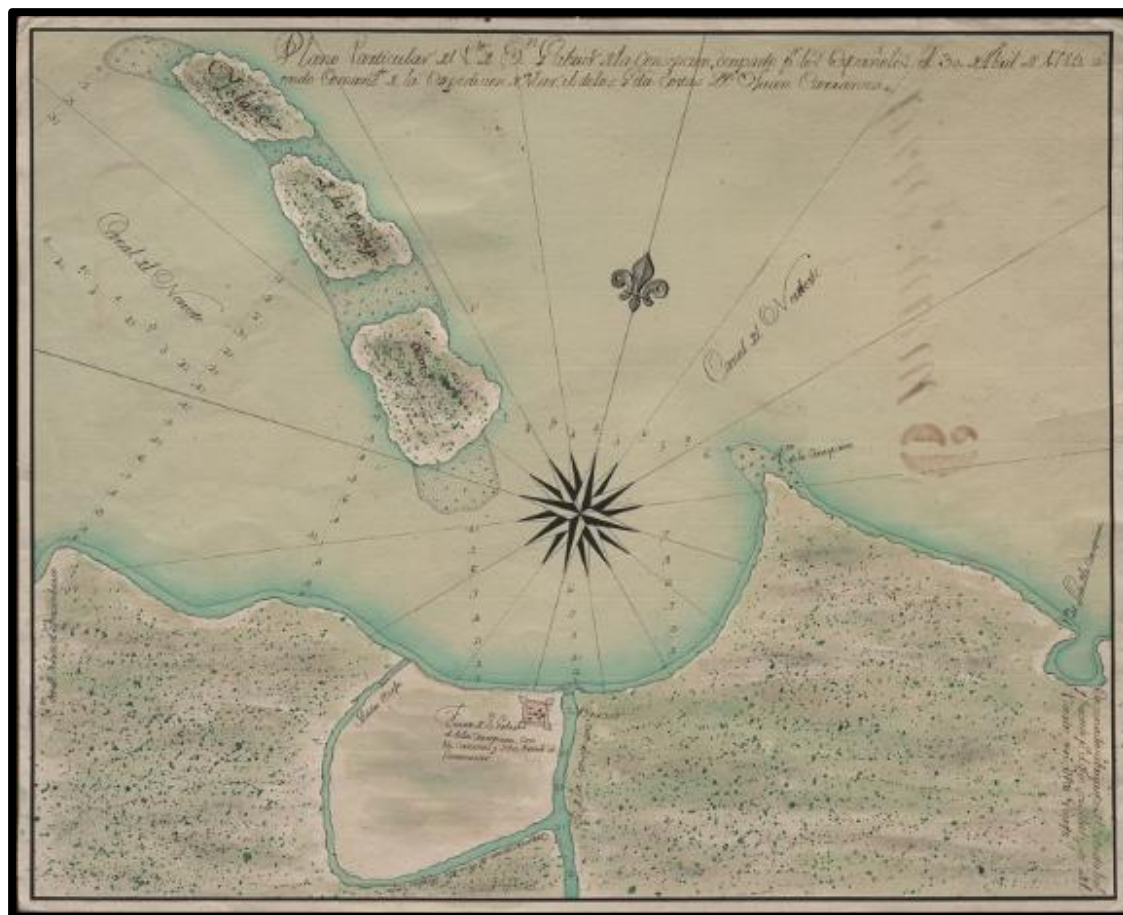


Figura 24. 1785 - Plano de la ensenada y fuerte de La Concepción⁵⁰³

⁵⁰² AMN, MN- 13-A-16. Juan Carranza, *Plano Particular de la Ensenada, Fuerte, y Puerto, de Mandinga su Costa y Canal hasta el de la Concepcion: ocupado pr. los Españoles, el 4 de Febrero de 1785* [Plano], 1785.

⁵⁰³ AMN, MN- 13-A-6. Juan Carranza, *Plano Particular del Pto. Sn. Gabriel dela Concepción : ocupado pr. los Españoles el 30 de Abril de 1785* [Plano], 1785.



Figura 25. 1785 - Plano de la bahía y fuerte de La Carolina⁵⁰⁴

⁵⁰⁴ AMN, MN- 13-A-15. Juan Carranza, *Plano particular del Puerto, y Fortificasn. hecha en el Campo de la Carolina del Darien : ocupado pr. los Españoles el 8 de Agosto de 1785* [Plano], 1785.

9.3.3 La segunda expedición militar y naval de 1785 – Bahía de la Carolina

La segunda expedición del Darién se ejecutó desde el 23 de julio a 23 de octubre de 1785.⁵⁰⁵ Fue comandada también por Arévalo y estuvo focalizada en el establecimiento de Nueva Carolina, conocido anteriormente como Nueva Calidonia.⁵⁰⁶ Los preparativos de la expedición estuvieron precedidos por la interrogación a cuatro “yndios apresados y trahídos de Calidonia, puerto al norte de la provincia del Darién que se trata de ocupar, develar o reducir sus yndios infieles, del qual no se recibió juramento ni otro ceremonial de esta naturaleza por no conocersele religión ni sugestión a divinidad alguna”.⁵⁰⁷

Los prisioneros fueron conducidos al apostadero de Cartagena de Indias, por el español Don Esteban Olivares, que había sido comisionado para tal efecto por el virrey Caballero y Góngora. Los individuos fueron confrontados personalmente por el virrey el 4 de julio de 1785, en el poblado de Turbaco (cercanías de Cartagena de Indias). El proceso de interrogación fue acompañado por Don José García León y Pizarro, “Cavallero de la misma real orden del consejo de Su Majestad en el Real y Supremo de Yndias” y asistido, por el “lenguaraz o intérprete Juan Cecilio Ramos”.⁵⁰⁸

Un elenco de un poco más de 20 preguntas fue realizado a el “indio bautizado” Baptista - capitán del pueblo de Asanachocona, el “indio” Chuepi de Calidonia Grande - práctico de la zona y, el “indio” Cunicua - natural de Asanachocona. De las preguntas españolas y las respuestas aborígenes se resalta la confirmación de la existencia de dos Calidonia: la grande y la “chiquita”; la noticia que en la zona existen 24 caciques; la confirmación de intercambio de cacao por armas y escopetas entre cunas e ingleses; el reporte de un asesinato colectivo de la tropa del regimiento de la corona por parte de cunas de Putrogandi, Cuity, Samagandy, Guanagando y Ocobocanty⁵⁰⁹; la existencia del cargo de comandante de piraguas, ostentado por Don Bartolomé Camilo García, que

⁵⁰⁵ Fechas de salida y arribo de la expedición desde la bahía de Cartagena de Indias.

⁵⁰⁶ BRAH, 9/6271(5). [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785, Folios 1R-13R [Foliación asignada]. La transcripción del diario de Arévalo de la segunda expedición se encuentra transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento.

⁵⁰⁷ La transcripción del interrogatorio se encuentra transcrita en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: BRAH, 9/6271(5). [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785, Folios 1R-13R [Foliación asignada].

⁵⁰⁸ *Ibíd.*, 4R.

⁵⁰⁹ Sobre este tema el virrey Caballero y Góngora brindaría un poco más de detalles en las instrucciones dadas a Arévalo para la segunda expedición del Darién. Específicamente, en su primera instrucción reseña “la atroz alevosía que cometieron matando [los cuna] cruelmente todos los soldados, oficiales y mugeres que componían un crecido destacamento del regimiento de la corona, que en aquellas costas fueron arrojados por una furiosa tormenta, con toda la gente de la tripulación que igualmente pereció a sus manos”. *Ibíd.*, 13R.

servió de intermediario entre los cunas y los españoles; y, que los aborígenes tardan al menos dos días de navegación entre los poblados de Asanachocona a Calidonia, por “el modo que ellos acostumbran hacerla [navegación] que es parándose donde les acomoda”.⁵¹⁰

Después del interrogatorio, el 10 de julio de 1785, el virrey entregó a Arévalo un documento con 24 instrucciones que debía cumplir en su segunda expedición. Respecto al control del territorio y maritorio darienita, de los mandatos virreinales se destacan los siguientes puntos:

ocupar el ventajoso puerto de Calidonia en este Mar del Norte, con las fuerzas de mar y tierra, que guiado de su pericia en el arte de la guerra y conocimiento de aquellas costas [...] [Punto 1] El objeto principal de la expedición, [...] es la reconquista, reducción, población y fortificación de la provincia del Darién, que por el derecho de descubrimiento y conquista, quedó unida a estos dominios y pertenece a Su Magestad [...] [Punto 3] El puerto y pueblo denominado Calidonia es verdaderamente el principal de los de esta clase y al que, como tan importante, sabe Vuestra Señoría se dirijen en el día nuestros pensamientos. Su capacidad, su situación, que justamente forma el punto del Mar del Norte por donde más se estrecha el ysthmo del Darién, con el del sur, su salubridad, sus numerosas plantaciones de cacaguales, platanales, cañaverales, tabacales, la pesca del carey y en fin su competente número de havitantes, lo han hecho la más famosa y frecuentada población y como la corte i cabeza de aquella provincia, siendo el nombre de calidonios el distintibo con que se conocen por este lado todos los habitantes de ella [...] dispuse desde el principio de nuestras operaciones, la mui necesaria de tenerles incesantemente bloqueado su puerto con más embarcaciones guardacostas que no sólo han llenado aquel objeto, sino que les han inspirado los sobresaltos y terrores que jamás han tenido o manifestado: habiendo producido todo este conjunto de circunstancias que experimenten el sazonado fruto de que hayan prorrupido [sic] en pedir y clamar por la paz [...] [Punto 17] Como la voluntad del rey es que la provincia del Darién se reconquiste, si posible es por un modo político, dirigido a ir nosotros formando pueblos con pobladores nuestros en aquellos puntos que se han considerado más ventajosos al propósito, para de esta suerte reducir más fácilmente a los yndios y que al intento Don Andrés de Ariza, governador de la

⁵¹⁰ *Ibíd.*, 11V.

parte del Darién que poseemos en la del sur, ha proyectado y señalado los parages que tanto por aquel lado, como por este del norte deben ser poblados [...] deberá Vuestra Señoría comunicarle sin pérdida de tiempo sus avisos y providencias para que por uno y otro lado bayan Vuestra Señoría y Ariza caminando a juntarse en las cabezeras del río grande llamado de Chucunaque, [...] [Punto 20] La abertura de caminos es uno de los más indispensables arbitrios de que se ha de valer Vuestra Señoría y también Ariza y los demás comandantes de los puertos tomados en la costa y que se tomaren en ella y en lo interior de la provincia, pues mediante ellos no sólo se conseguirá la comodidad de los pobladores y tropa de la guarnición, si también la unión de aquel territorio, con las otras provincias limítrofes, y la comunicación interior de los pueblos marítimos unos con otros y de estos con los de tierra adentro y consiguientemente con el Mar del Sur. [...] [Punto 23] Por quanto la noticia que tenemos de los yndios es que hay muchas minas ricas de oro o plata o piedras preciosas en toda la provincia, señaladamente dos en dos distintos parages, cuidará Vuestra Señoría de demarcarlas y señalar los sitios en que se hallaren particularmente dichas dos y avisarme lo que en la razón descubriere con toda claridad, individualidad y expresión, para que de esta suerte pueda yo, con conocimiento, dar en el asunto las providencias que combengan⁵¹¹ a fin de que desde el principio se proceda en esto con método, luz y discernimiento.⁵¹²

La fuerza naval de la segunda expedición reunió, para un mismo paraje y en un mismo momento, a todas las embarcaciones reales y fletadas empleadas durante la primera campaña. Los únicos buques que no participaron fueron las piraguas guardacostas de su majestad San Gregorio y la Concepción (ver Tabla 3). Como comandante de la escuadra repitió Don Juan Carranza y posiblemente, las embarcaciones destinadas al Darién, correspondían a la totalidad de buques reales destinados para el apostadero de Cartagena de Indias.

⁵¹¹ Es factible que una de las providencias sobre esta materia fuera la designación de Don Juan Antonio Ferro y Fonseca como teniente de gobernador de la provincia del Citará. Sobre este tema se profundizará más adelante.

⁵¹² Énfasis propio (subrayado). *Ibíd.*, 12R-24R.

ESCUADRA DE LA SEGUNDA EXPEDICIÓN DEL DARIÉN DE 1785 AL MANDO DEL COMANDANTE DE MARINA JUAN CARRANZA			
Tipo y nombre de la embarcación	Armamento (# cañones # calibre)	Al mando (Cap.: Capitán / Pad.: Padrón)	Tropa transportada / Comisión
BUQUES REALES			
Bergantín Amistad	14 de a 4	Cap. Don Juan Bienpica	9 oficiales, 20 soldados del Fijo de Santafé
Bergantín Princesa	14 de a 4	Cap. Don Antonio Salve	6 oficiales, 20 soldados del Fijo de Santafé
Bergantín Coro	18 de a 8 y 4	Cap. Don Juan Antonio Ferro	6 oficiales, 29 soldados del Fijo de Panamá. 51 voluntarios Blancos, 20 pardos voluntarios de Natá. “Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”
Bergantín La Pastora	14 de a 4	Cap. Don Juan Berenguer	6 oficiales, 119 soldados del Fijo de Santafé.
Balaju Don Quijote	14 de a 3 y 4	Cap. Don Estevan de Olivares	25 artilleros pardos de Cartagena.
Balandra Cordovesa	8 de a 3	Cap. Don Bernardo Romero	1 oficial, 30 soldados voluntarios blancos de Cartagena.
Balandra Santiago	12 de a 3 y 4	Sin Datos	“Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”
Balandra San Miguel	12 de a 3 y 4	Sin Datos	“Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”
Goleta La Chula	4 de a 2 6 pedreros de barca	Cap. Don Josef Leal	1 oficial.
Cañonera San Antonio	3 de a 3 2 pedreros	Pad. Josef de Burgos	7 soldados del fijo de Santafé.
Cañonera San Josef	3 de a 3 2 pedreros	Pad. Josef Breixo	7 soldados del fijo de Santafé.
Cañonera San Juan	3 de a 3 2 pedreros	Pad. Manuel Martínez	6 soldados del fijo de Santafé.
Ganguil La Concepción	4 pedreros	Pad. Andrés Bayosa	100 gastadores
Galeota La Dulcinea	1 de a 4 6 pedreros	Pad. Josef Escala	Sin Datos
Galeota Liebre	1 de a 4 6 pedreros	Sin Datos	“Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”
Galeota Flecha	1 de a 4 6 pedreros	Sin Datos	“Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”
Galeota Víbora	1 de a 4 6 pedreros	Sin Datos	“Cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extranjeros”

ESCUADRA DE LA SEGUNDA EXPEDICIÓN DEL DARIÉN DE 1785 AL MANDO DEL COMANDANTE DE MARINA JUAN CARRANZA			
Tipo y nombre de la embarcación	Armamento (# cañones # calibre)	Al mando (Cap.: Capitán / Pad.: Padrón)	Tropa transportada / Comisión
BUQUES FLETADOS			
Fragata Nuestra Señora de los Desamparados	4 de a 4	Cap. Don Josef Buter,	6 oficiales, 50 soldados 78 voluntarios blancos del Fixo de Cartagena.
Bergantín El Alexandro	4 de a 4	Cap. Don Pablo Julia	6 oficiales, 125 milicianos pardos voluntarios de Natá
Bergantín El Rosario	4 de a 4	Cap. Don Salvador Mestre	4 oficiales, 25 artilleros veteranos, 69 soldados del Fixo de Santafé
Bergantín Los Gemelos	Sin Datos	Sin Datos	Sin Datos
Goleta Nuestra Señora del Carmen	Sin Datos	Cap. Don Josef Gonzáles	Sin Datos
Goleta Nuestra Señora de la Popa	Sin Datos	Cap. Don Juan Josef Moreno	Sin Datos

Tabla 3. 1785 – Fuerza naval y militar destinada en la segunda expedición del Darién en la bahía de Carolina (Nueva Calidonia)⁵¹³

El 21 de julio del 85, dos días antes zarpar con destino al Darién, Arévalo remitió copia al virrey de un detallado inventario de todo lo embarcado en los buques.⁵¹⁴ Dentro del reporte se consignó una relación del estado de la fuerza militar (oficiales y milicia), embarcaciones (reales y fletadas), artillería (cañones, morteros, pedreros, balas, metrallas, granadas, cureñas, armas, fuegos artificiales, fusiles), municiones, pertrechos, cordajes, fierros, maderas, instrumentos, herramientas (carpinteros, carreteros, herreros, cerrajeros, armeros) y utensilios. La cantidad de “ítems” inventariados sin lugar a dudas es consecuente con la magnitud de la empresa expedicionaria. Los datos invitan a pensar, entre muchas cosas, en el presupuesto asignado para esta campaña como las soluciones administrativas y logísticas para la consecución, registro, embarque y desembarco de los géneros y personas relacionadas.

En lo referente a las actividades militares y navales consignadas, Arévalo reportó que fondeo en su destino el 2 de agosto de 1785. El viaje a Calidonia presentó la novedad que el martes 26 de julio, en una fuerte tormenta, antecedida por una pasmosa calma de vientos del día anterior que paró la flota, un rayo impactó en el balajú Don Quijote. De otra parte, el martes dos de agosto, a “las 2 de la mañana rebentó un uracán por el sudest

⁵¹³ Datos tomados y adaptados de: BRAH, 9/6271(5). [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785, Folios 26R-26V y 37R [Foliación asignada].

⁵¹⁴ *Ibíd.*, 24V-34R.

que ocasionó la pérdida del bote, dos anclas y dos cables que rompió la fragata⁵¹⁵ Nuestra Señora de los Desamparados. Ese mismo día, anclado en aguas de la bahía a bordo del bergantín Amistad y, con toda la flota fondeada y dispuesta, Arévalo ejecutó la instrucción No. 22 del virrey Caballero y Góngora⁵¹⁶ y

largó la vandera de sus Reales Armas, izándola y arriándola tres veces y saludada con arreglo a ordenanza. Por tanto, manda Su Excelencia que este puerto de oy en adelante se nombre y diga siempre de palabra y por escrito Carolina del Darién, lo que tendrán entendido todas las personas de qualquiera calidad o naturaleza que sean, tanto del ejército, como de la marina y otros. Prebiniendo a todos que los pedimentos o recursos que hicieren no tendrán curso sino se diere el nombre proprio de Carolina del Darién a este puerto y su costa.⁵¹⁷

El hecho que el acto de re-nominación se haya efectuado a bordo de un buque en el mar y no en tierra, resulta sumamente significativo y denota, entre muchas otras cosas, que además de la construcción del fuerte con su consecuente población, España, inicialmente intentaba tomar el control del maritorio darienita.

Antes del desembarco de las tropas en Calidonia sucedieron dos hechos singulares. Uno correspondió a “que en la entrada de este puerto me ha ynformado el capitán del vergantín Coro, Don Juan Ferro, por medio de un diario que en los días 28 y 29 de julio, estos yndios de la Carolina han solicitado estar de paz con nosotros”.⁵¹⁸ El otro fue el reporte de una pequeña resistencia cuna, quienes mandaron a decir que “combenían en la paz pero que no saltáramos a tierra”⁵¹⁹, amenazando con quemar la lancha en la que había sido enviado el intérprete para informar sobre la presencia

⁵¹⁵ *Ibíd.*, 39R.

⁵¹⁶ La instrucción 22 estipulaba que “Como [...] esta reconquista se ejecuta en el feliz y glorioso reinado del más amable de los monarcas del mundo el señor Don Carlos III, [...] es forzoso que, en señal de perpetuo reconocimiento y eterna memoria del suceso, disponga Vuestra Señoría [...] que desde el momento en que en Calidonia se tremole el pabellón de Su Majestad quede extinguido y acabado este nombre y en su lugar se subrogue el de la Carolina del Darién y al fuerte, fortaleza, castillo o ciudadela que para resguardo de tan importante puesto se construyere, el de San Fernando, en memoria también del señor ynfante Don Fernando, heredero presuntivo de la corona, [...] haciendo que así se titulen y llamen por escrito y de palabra, poniendo particular estudio en que quede abolido y olvidado el de Calidonia con que ahora se conoce. Y por los mismos motivos, en atención a que por la parte del Mar del Sur y golfo de San Miguel en el parage que denominan Bocachica, debe practicarse otra fortificación y pueblo que defienda por aquel lado este famoso ysthmo, se le pondrá, quando esto se verifique, el nombre de Carlota del Sur y hará Vuestra Señoría que el gobernador don Andrés de Ariza así lo entienda y ejecute”. *Ibíd.*, 21-22V.

⁵¹⁷ *Ibíd.*, 40R.

⁵¹⁸ Énfasis propio (Subrayado). *Ibíd.*, 41R. Sobre el diario de navegación de Don Juan Antonio Ferro se profundiza posteriormente. Una copia del diario ha sido transcrita y se encuentra en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Diario de navegación del alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro, comandante del bergantín el Coro*, folios 1469R -1476R.

⁵¹⁹ *Ibíd.*, 35V.

hispanica y el objetivo de su intervención militar a los cuna. Con este acto, como se expondrá sólo se quería ganar un poco de tiempo para preparar una estrategia de contrataque, algo que en efecto se logró, pues los españoles sólo desembarcaron seis días después de su arribo.

Los primeros días de interacción entre cunas y españoles, se dieron mayoritariamente en las embarcaciones fondeadas en puntos específicos de costa de la bahía de Carolina. Durante este tiempo, los momentos de encuentro fueron tensos con ejecución de actos que demuestran la medición y análisis de las fuerzas e intenciones de cada bando. Las embarcaciones indígenas se acercaban a “dialogar y comerciar” con los buques españoles vendiéndoles “aves, plátanos, cocos y algún cacao [...] recibiendo su valor en plata corriente”⁵²⁰ y, los españoles enviaban en botes o lanchas a su interprete, acompañado con algún soldado, para establecer el momento oportuno para ir a tierra. Después de varios formalismos, a bordo del bergantín Amistad, el domingo 7 de agosto a las cinco de la tarde, Arévalo se entrevistó con los capitanes cuna Camilo, Damacio, Guil, Quiribe, Tepi y dos intérpretes reportando que

El yndio Tepi, que en los días anteriores había estado en este bordo, vino con la novedad de traer la cara llena de rayas entre azules y encarnadas. Juntos todos en la cámara se les preguntó a los expresados yndios comisionados por Don Orencio [Hurtado, teniente de milicias del Darién], qué era lo que habían adelantado y resuelto sobre lo tratado de pazes. A que respondieron que los indios decían que combenían en la Paz pero que no saltáramos a tierra. En vista de esta resolución tan irregular mandé al referido Don Orencio les dijese que miraran lo que hacían, que esta tierra es del rey, que hemos benido para hacer un extablecimiento como en Mandinga y la Concepción, que se había de hacer usando de la fuerza sino querían que fuese con su consentimiento y que había de ser luego, luego, sin dilación alguna [...] A fin de que bolbiesen a tierra a tratar con los yndios y asegurarme de sus intenciones, les dije que los esperaba, viniesen a bordo de este bergantín mañana al amanecer para decirme lo que últimamente se hubiese resuelto con ellos, en la inteligencia que de no hacerlo se les trataría con todo el rigor de las armas y se fueron en la galeota de Camilo

⁵²⁰ *Ibíd.*, 43V.

y con ellos el yndio Francisco Xavier, afecto a nosotros, para oír lo que tratasen y obserbar sus movimientos.⁵²¹

Aunque hasta último momento los cuna intentaron detener el desembarco, este se materializó a las 10 de la mañana del lunes 8 de agosto y en “tiempo de pocos minutos con las 4 galeotas, 3 cañoneras y las lanchas de todos los buques saltando la tropa a tierra, corriendo y con alegría”.⁵²² Después de tan significativo logro, Arévalo ordenó actividades simultaneas en tierra y mar. En tierra firme, dirigió la adecuación del terreno, levantamientos de planos y trazas para la construcción del fuerte. Para el mar, destinó y movilizó las embarcaciones en comisiones específicas. Unos bajeles estuvieron vigilando el movimiento de naves extranjeras en las inmediaciones, otros llevaron raciones y armamento a los demás establecimientos y algunos buques, regresaron a Cartagena de Indias para dar parte de los avances y logros alcanzados al virrey.

Los cuna, en su legítimo derecho de defender su territorio y mantener su libertad de la monarquía hispánica, también se movilizaron e intentaron obtener información de diversos modos. En el diario se reporta como en repetidas ocasiones ellos indagaron directamente con los españoles sobre los objetivos de la campaña militar. Por ejemplo, el martes 23 de agosto

[llegaron] tres piraguas del río Banana con 9 yndios a vender plátanos y zerdos, entre ellos uno mozo de buen aspecto, de edad como de 20 años, nombrado San Fin (nombre ynglés) cuio ydioma habla con perfección porque ha estado en Jamayca quatro años y hace otros quatro que vino a esta costa, según en aquel ydioma ha dicho a Nicolás Bernal, timonel de la Amistad, y en el suio natibo al teniente del Darién Don Orencio. Dice que bino oy a ber qué novedades había aquí, que tenía rezelo no le hiziéramos algún daño.⁵²³

Otro dato es del 29 de agosto del 85, fecha en la que se avistó desde el fuerte de la Carolina, una embarcación “de dos palos a la vela, a distancia de 2 ½ a 3 leguas, fuese acercando al puerto y reconociendo que no se dirigía a entrar en él, salieron [...] con una cañonera y un bote [...] [y] con otra cañonera y la lancha de la Amistad, todos para ver

⁵²¹ *Ibíd.*, 46R-46V.

⁵²² *Ibíd.*, 48R. Una copia de la estrategia del desembarco redactada por Arévalo el 6 de agosto, a bordo del bergantín Amistad, se encuentra del folio 54R-56R

⁵²³ *Ibíd.*, 57V.

qué embarcación era [...] Llegaron a reconocer era una piragua grande con 4 yndios que entró en Navagandi a vela y remo al fin de la tarde”.⁵²⁴

La convivencia pacífica entre españoles y cuna finalizó el lunes 5 de septiembre del 85, cuando los cuna efectuaron un importante ataque terrestre en el fuerte de San Fernando de la Carolina. El objetivo principal de arremetida era matar al comandante de la expedición ya que se “habían introducido hasta la inmediación [...] de mi alojamiento gritando “Arébalo, Arébalo” dirigiéndose a entrar en él, que tenían conocido, alguno de ellos, y entre él y el río, mezclados con nuestra tropa, que aún estaba en las tiendas y barracas”.⁵²⁵

Arébalo no murió porque no se encontraba en su dormitorio, pero tras el asalto, se desarrolló un combate que duro buena parte del día dejando como saldo, 23 muertos y 40 heridos del bando español y 13 muertos y un capturado del bando cuna. Los españoles, además “recogieron 511 flechas de varias hechuras y chuzos: 27 de ellas de paletilla y dos lanzas una de ellas de buena hechura y en un calabozo o concolón un poco de ropa y un turbante, vincha o cerco de plumas coloradas de Guazale, que trajo puesta en la cabeza días pasados el teniente de capitán Quiribe”.⁵²⁶

El cruce de fuego y hostigamientos continuó por varios días. Después del primer ataque, Arébalo destinó a 100 soldados para barrer la zona y encontrar a los cuna enemigos para así “castigar sus delitos y hacerles conocer que se desea llegar con ellos a las manos”.⁵²⁷ De este modo siete cunas y una piragua fueron apresados por Don Bartolomé Camilo García, capitán de la galeota Santa Elena. Este acto ocurrió en cercanías de la punta de Asunachucuna el 7 de septiembre y se señaló que fueron “yndios [...] de los cuales habían estado aquí [en el fuerte de San Fernando] antes algunos”⁵²⁸ por lo que quedaron a disposición de Arébalo, siendo confinados e interrogados en el bergantín Coro.

Después del combate hubo un tránsito continuó de embarcaciones en la bahía y puerto de la Carolina. Por ejemplo, entre el jueves 8 y lunes 12 de septiembre, se desembarcó madera para la construcción de edificaciones de la fragata Nuestra Señora de

⁵²⁴ *Ibíd.*, 62V-63R.

⁵²⁵ *Ibíd.*, 62V-63R.

⁵²⁶ *Ibíd.*, 68V.

⁵²⁷ *Ibíd.*, 69V.

⁵²⁸ *Ibíd.*, 71V.

los Desamparados. La cañonera San Antonio salió para restituirse al establecimiento de la Concepción, conduciendo “mil pesos, dos cajones de tabaco y quince botijuelas de manteca y azeite y a su comandante, y el de Mandinga”.⁵²⁹ También salió la galeota Santa Elena rumbo al establecimiento del río Caymán llevando noticias a su comandante. El bergantín Coro fue comisionado a mantener el crucero⁵³⁰ de la costa y cayos y conducir a Portobelo enfermos, heridos y al gobernador de Chiloé. La galeota Dulcinea llegó de Cartagena y posteriormente salió rumbo hacia la ensenada de La Concepción. También llegó la galeota Liebre proveniente del Choco y la balandra San Miguel con víveres para la escuadra.

Los días siguientes, entre 13 al 20 de septiembre del 85, continuaron las salidas y entradas de buques españoles en la Carolina. Tal vez los datos más significativos de estos movimientos corresponden al reporte de la galeota Dulcinea de haber dado caza, en Samagandy, a un cayuco con dos hombres que estaban pescando y al acercarse a ellos, fueron repelidos con fuego de fúsil. El otro movimiento corresponde a la comisión dada las galeotas Santa Elena, La liebre y La Dulcinea para salir el 17 de septiembre desde la Carolina

La primera para ir a Cayo Majo a la orden del capitán de la balandra San Miguel, la segunda para llegar hasta la Concepción y bolberse, y la tercera a buscar al yndio Francisco Xavier para que pase a su bordo y seguir con él a hablar con Guaicali y el Sele de Mandinga con el fin de reducirlos a que bayan a Cartagena concediéndoles las seguridades que les parezca suficientes para la de sus personas hasta la buelta a sus casas, después de haberse presentado al Excelentísimo Señor virrey y ofreciendo su obediencia y vasallaje. [...] Las tres galeotas salen juntas a la orden [...] de llegar a Samogandi con gran sigilo en la obscuridad de la noche y hacer fuego aun tiempo con su artillería y pedreros cargados a metralla a las casas del pueblo situado cerca de la playa y seguir la 1° y 3° a sus destinos, y la 2° restituirse a este puerto.⁵³¹

En el último mes de la expedición las cosas no variaron mucho y son poco los datos náuticos referenciados. Para el 28 de septiembre se reportó el hallazgo “tierra adentro en una orilla del río una barqueta y un cayuco de los yndios, amarrados en aquella,

⁵²⁹ *Ibíd.*, 73R.

⁵³⁰ “Crucero: La determinada extension de mar en que cruzan uno ó mas buques, que tambien se dice cruzadero”. *Diccionario Marítimo*, 188.

⁵³¹ BRAH, 9/6271(5). [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785, Folio 75V-76R [Foliación asignada].

se conoce por las varias manchas de sangre que aún tiene en la proa, en los costados, por la parte interior, en la borda y en un canaleta que la emplearon en retirar heridos o muertos”.⁵³² El lunes 3 de octubre “Se dio principio a hacer un muelle sobre cavalletes o borriquetes de pilotage para facilitar el embarco y desembarco en la playa próxima al fuerte”.⁵³³ Los trabajos en esta infraestructura portuaria continuaron hasta el 16 de octubre del 85. El miércoles 5, “dio fondo en este puerto la galeota Santa Elena que viene de Mandinga y Concepción, remitida por el capitán de la balandra San Miguel para repararla de los daños que le han descubierto”.⁵³⁴ Los movimientos navales en la bahía estuvieron presentes durante toda la campaña destinándose algunas embarcaciones para transportar enfermos, soldados, capitanes y caciques cuna, víveres, gallinas y terneros. Finalmente, el comandante Arévalo se restituyó a Cartagena de Indias el 20 de octubre dejando “concluidos todos los cuarteles y edificios interiores del fuerte, a excepción de uno y parte de otro que le falta cubrir de palma”⁵³⁵ (ver Figura 26).

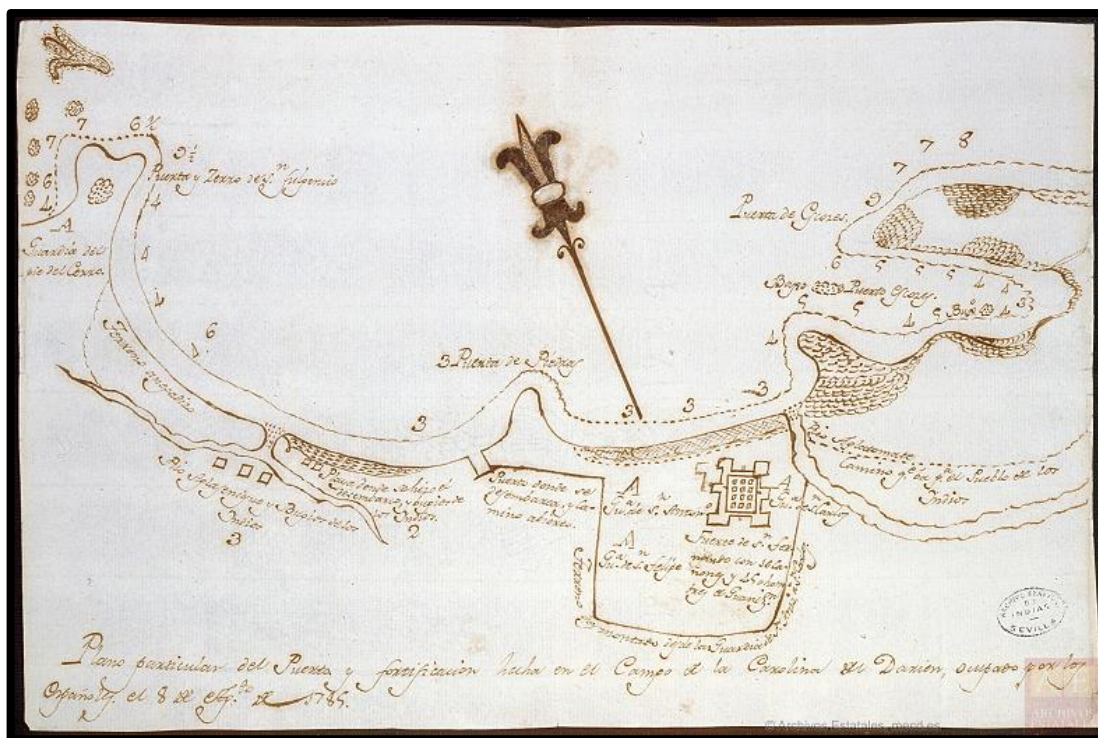


Figura 26. 1785 - Plano particular del puerto y fortificación en el campo del Darién⁵³⁶

⁵³² *Ibíd.*, 80V.

⁵³³ *Ibíd.*, 81V.

⁵³⁴ *Ibíd.*, 81V.

⁵³⁵ *Ibíd.*, 86R.

⁵³⁶ AGI, MP-PANAMA, 285. ¿Antonio Arévalo? *Plano particular del puerto y fortificación hecha en el Campo de la Carolina del Darién, ocupado por los españoles el 8 de agosto de 1785* [Plano], 1785.

9.3.4 Una expedición más y la firma del tratado de paz. Mayo a julio 1787 – Bahía de la Carolina y Turbaco

Después de las intervenciones de 1785, España logró la fundación de cuatro establecimientos con sus respectivos puertos y fuertes, nombrados San Eliseo (río Caymán), San Gabriel (ensenada de La Concepción), San Rafael (ensenada de Mandinga) y San Fernando (Bahía de la Carolina). Asentamientos que se ubicaron en la banda litoral caribeña darienita. Tal panorama obligaba mantener el oportuno suministro de víveres, tropas y recursos para estos destinos. De otro modo, los logros de las intervenciones de 85 se irían al traste.

El virrey Caballero y Góngora continuó dirigiendo y planeando meticulosamente todo lo relativo a la población del Darién. Entre los meses de enero y febrero de 1786, mantuvo un cruce de comunicaciones con el gobernador del Darién Don Andrés Ariza⁵³⁷, en los que le informó que había destinado 150 hombres para “concluir pronta y felizmente nuestras operaciones en el Darién y con particularidad las que se dirijan por vuestra merced a abrir la deseada comunicación con Carolina por los medios y desde el parage de que ya vuestra merced está instruido”⁵³⁸ y, que el nuevo comandante de Carolina del Darién con el que debía entenderse, era el ingeniero ordinario graduado de teniente coronel Don Francisco Fersén.

Como se expuso anteriormente, la etnia cuna había mantenido una fuerte oposición al proyecto hispánico en el Darién. Sus ataques se materializaron en todos los parajes en los que los españoles hacían presencia. Partes del diario del comandante general de los nuevos establecimientos del Darién, Don Antonio de Arévalo, de los meses de mayo y junio 1787, dan cuenta de la tensión que se vivía en la región.⁵³⁹ El reporte corresponde a la cuarta salida a los nuevos establecimientos. Para esa fecha, aunque nuevas embarcaciones y personajes aparecen en escena, continúan las tensiones y negociaciones entre cunas y españoles.

⁵³⁷ *Ibíd.*, 1V.

⁵³⁸ BRAH, 9/6271(6). [Copia] *Órdenes al gobernador del Darién avisándole el auxilio de 150 hombres que se le envía al mando del teniente coronel Don Luis de la Carrera* [Manuscrito], 1785, Folio 1R-5V [Foliación asignada]. Este manuscrito ha sido transcrito y se encuentra en la sección de anexos de este documento.

⁵³⁹ AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 140, Documento 72. [Copia] *Diarios N°3 y N°6 sobre los establecimientos en el Darién por Antonio de Arévalo*, [Manuscrito], 1787, Folios 680R-695R. Este manuscrito ha sido transcrito y se encuentra en la sección de anexos de este documento.

El viernes 18 de mayo de 1787 fondeo en el puerto de la bahía de Calidonia la goleta La Amistad, al mando de inglés Henrique Hooper, un aliado español comisionado por el virrey para la rendición de los cuna. El británico era bien conocido de los cuna, ya que desde que era muchacho había comerciado con ellos y, por lo tanto, lo querían en el proceso de pacificación.⁵⁴⁰ En su embarcación venía acompañado del capitán Don Antonio Dubernet y “el general Bernardo capitán de Estola, Don Joseph Díaz Riples de la población de una parte del río Gandi, que habla bien el castellano en lugar de Yach o Cheque, el capitán Jorge Chachi y otros tres yndios de la población de la parte opuesta de él y Baptista que lo es de Osunachucuna”.⁵⁴¹ Todos ellos se entrevistaron con Arévalo el sábado 19 quien no reparó en

en traerles a la memoria los varios exemplares que ha havido y de que tienen noticia, de los yndios que hemos aprisionado y sin hacerles daño se les ha puesto en livertad, en que están comprehendidos Bernardo cogido dos veces, Cheque y Baptista, el primero y segundo gratificados por el Excelentísimo Señor virrey Don Manuel Antonio de Flóres, con su vestido galoneado y todos los cavos correspondientes con bastones y nombramientos de cazique general a Bernardo y de capitán a Cheque y el tercero por el Excelentísimo Señor virrey y Don Antonio Cavallero y Góngora, colmado de veneficios, siendo contraria la conducta que han tenido con nosotros y otras cosas a este tenor, para hir disponiendo y combenciendo los ánimos, inclinándolos a combenir en las condiciones que sean regulares, quando a la llegada de los capitanes que se esperan de la costa del Oeste y la montaña, se trate del ajuste de su reclusión.⁵⁴²

Mientras los altos mandos cuna y españoles negociaban los términos en los que efectuarían la paz, proceso que curiosamente era facilitado por la oportuna intermediación de algunos ingleses con el aval del arzobispo virrey, el fuerte y bahía de Carolina tuvo un continuo movimiento de embarcaciones y géneros. Casi a diario arriban piraguas o canoas cuna cargadas de “plátanos, cacao, ñames y otras frutas”⁵⁴³ o llegaban buques particulares como la balandra Doña Rodríguez, transportando desde el Sinú “víveres de venta”⁵⁴⁴ para

⁵⁴⁰ *Ibíd.*, 684R.

⁵⁴¹ *Ibíd.*, 680V.

⁵⁴² *Ibíd.*, 681R.

⁵⁴³ *Ibíd.*, 681V.

⁵⁴⁴ *Ibíd.*, 682V.

los nuevos establecimientos o embarcaciones reales como el ganguil La Concepción, con suministros de “maís, manteca, 20 reses y 600 gallinas para este establecimiento”.⁵⁴⁵

Una de las condiciones que solicitaban los cuna para facilitar la población del Darién, y en específico el de La Carolina, era que los guardacostas no permanecieran en la zona. Al respecto Arévalo le comunicó al cacique Bernardo

que hay en todas las potencias para mantener guardacostas y la necesidad que existe de tenerlos en esta, aun quando no huviera yndios en ella, a fin de que quando se junten los capitanes que se esperan para tratar del combenio de su reducción, como que él es el principal agente de la nación, sirva de contención en la solisitud que tienen de que las galeotas no frecuenten las vicitas en esta.⁵⁴⁶

La presencia española en el maritorio darienita le suponía a los cuna, entre otras cosas, reportar cualquier actividad y faenas marítimas para su consecuente aprobación. Todo indica que este requisito ya se cumplía en 1787, pues el jueves 24 de mayo un “yndio que dice es de los de Mandinga [...] Viene a pedir licencia para hir a pescar carey a las yslas Mulatas con otros tres que quedaron en Osunachucuna, a donde solisita bolber con algún cayuco que ofrece traer quando pase por aquí, porque no hay ninguna que darle”.⁵⁴⁷

Al parecer, al menos en el papel, poco a poco las tensiones se fueron disipando entre cunas y españoles. Para junio 22 del 87, Arévalo reportó que varios capitanes cuna aseguraron “que los [cuna] de Matunagandi y demás de aquellas inmediaciones se ofrecen a vivir de paz y buena correspondencia con los españoles, que quieren comerciar en la costa y en la parte del sur y que tanto ellos, como nosotros, caminan sin riesgo por qualquiera parte y que no se opondrá a la abertura del camino por donde quiera llegar”.⁵⁴⁸

Con esta información comenzaron los preparativos para que los principales capitanes y caciques cuna viajaran a Cartagena de Indias para encontrarse con el virrey y firmar la paz. Los capitanes de Gandi y Putrogandi salieron el lunes 26 de junio en la goleta de Hooper. El cacique Bernardo, su hijo Torivio, el coronel Guicali y un individuo llamado Ciprián salieron con el comandante Arévalo un día después, fondeando en Bocachica el 29 de junio de 1787.

⁵⁴⁵ *Ibíd.*, 686R.

⁵⁴⁶ *Ibíd.*, 683R.

⁵⁴⁷ *Ibíd.*, 683R.

⁵⁴⁸ *Ibíd.*, 693V.

Veintidós días después de su arribo a Cartagena, los españoles firman el tan anhelado tratado de paz con los cuna, el 21 de julio de 1787 en el poblado de Turbaco. En el acto⁵⁴⁹, el virrey Caballero y Góngora estuvo acompañado del secretario del virreinato, el asesor general del virreinato, del gobernador de la plaza de Cartagena, un oidor de la real audiencia de Santa Fe y otro de la de Santo Domingo, los tenientes coronel Don Luis de la Carrera y Don Francisco Fersén, el clérigo Don Luis Ruselete, el administrador de correos Don José Fuertes, el capitán Don Enrique Hooper. De los participantes españoles, llama la atención que al acto no asistieran Don Antonio de Arévalo, el gobernador del Darién Don Andrés Ariza o funcionarios de Panamá o Portobelo. Un hecho aún más significativo es que no se hubiera convocado o presentado en el evento del tratado, ningún alto mando de la Marina real, institución que en últimas era la había materializado las intervenciones militares y navales en el Darién.

Como representantes del pueblo cuna, asistieron a la firma del documento el

casique general Don Bernardo [...] de Estola; el capitán Guaycali, de Río Monos; el capitán Guillermo Holo, de Prutugandí; el capitán Jorge de Acandi; el capitán Urruchurchu o Suspani de Sucubti; y como representante de los otros gefes de la cordillera y el capitán Yach, representando por José Díaz Robles [...] y singularmente el casique general Don Bernardo, en nombre de todos y cada uno de los capitanes, gefes e yndios que componen las diferentes parcialidades de [inserto: parte del] norte el ysthmo del Darién, que cansados y fatigados ya de las ostilidades que han sufrido por parte de los españoles, han venido a pedir la paz y reconocer por legítimo dueño y soberano al señor Don Carlos Tercero (que Dios guarde) después de barias conferencia y arreglado a los preliminares establecidos en Carolina en los días nueve y trese del mes de junio con el comandante general de la costa del Darién, el mariscal de campo Don Antonio Arévalo.⁵⁵⁰

De los trece puntos establecidos y refrendados en el documento, los puntos 4, 5, 7, 10, 11 y 12 hacen alusiones expresas a temas náuticos en sus tópicos de comercio, tránsito, comunicación y “jerarquía naval”. El punto cuarto establece que al aceptar los cunas ser vasallos del rey podrán

andar libremente por el golfo, por la costa, por los caños, ríos y vajos y por lo interior del país, sin que se les estorve buscar lo que nezesiten en la pezca o en

⁵⁴⁹ BRAH, 9/4102 (Leg.3) n°. 39, *Copia de un papel titulado "Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787"* [Manuscrito], 1787, Folios 1R-6V [Foliación asignada].

⁵⁵⁰ *Ibíd.*, 2R.

la caza para su susistencia; comunicándose entre sí y haciendo sus rancherías, rosas y platanares, en donde mejor les combenga, sin que se obligue a los yndios a hazerlos en otros parages, que donde ellos mismos eligieren, con la facultad de gozarla, de darla o de venderla como propios dueños, dexando a su arbitrio que se extablescan donde mejor les acomode.⁵⁵¹

El anterior punto es contradictorio, pero verídico. Contradictorio, por la supuesta idea de “libertad” de tránsito y el reconocimiento de la propiedad de la tierra, en la medida que son nociones que no encajan con el concepto de vasallaje y el gobierno que a los grupos nativos daba la corona española en sus posesiones de ultramar americanas. Verídico, porque en efecto los cuna eran libres y se asentaban donde más les convenía. De tal modo que podría afirmarse que el punto, tal y como estaba enunciado era solo cuestión de protocolo. En la misma línea enunciativa, se estableció en el punto quinto y séptimo que

[5.] Los yndios podrán bender sus frutos, frutas y cosechas, sus pezcas y conchas a los españoles, sea del ynterior o de los establecimientos o irlos a bender, si les acomoda, a Cartaxena, Portovelo, Panamá, el Chocó o qualesquiera otro de los dominios de Su Majestad dando aviso antes al comandante del establecimiento más inmediato para queles dé su licencia por escrito y les proporcione pasaje en la primera embarcación que salga, o les dé algún soldado de escolta, si lo nezesitasen para que no se les ofrezca embarazo en el camino [...] para mejor lograrlo, [...] que a los que quando bienen con sus efectos les ofrecen unos precios tan módicos y vajos que ellos se disgustan y se buelben a su casa sin venderlos, encarga particularísimamente a los comandantes velen sobre la conducta de los compradores y vendedores y no permitan se les ofrezca [...] precio que no sea razonable, justo, equitativo y corriente, tomando por regla el que les daban los ingleses quando trataban con ellos y de que han sacado considerables ganancias [...]

[7.] Le será libre a los yndios, como queda dicho, vender sus frutos entre sí o a los españoles, pero se prohíve todo género de comercio y comunicación con los estrangeros, en los mismos términos que lo está, lo ha estado y lo estará a los españoles, a cuio efecto están destinadas las galeotas, lanchas, cañoneras y

⁵⁵¹ *Ibíd.*, 3R.

demás buques del Rey, al modo que se practica en todas las costas del reyno y como lo executan los extranjeros en todas sus colonias y posesiones.⁵⁵²

Las pretensiones comerciales estipuladas eran difíciles de materializarse, por no decir imposibles. Con toda certeza era una situación bien sabida por todos los firmantes y, por lo tanto, no debió generar muchos conflictos internos para su supuesta aceptación. El punto que seguramente no debió ser de agrado para los cuna fue el décimo, que trataba sobre la presencia de naves de guerra españolas en el maritorio cuna darienita y la concesión de uso y adquisición regulada de armas y herramientas de origen europeo. En este numeral se estipuló que

Haviendo solisitado los yndios se les quitasen las galeotas y lanchas cañoneras, se ha declarado por Su Excelencia que nunca se verificará, respecto de ser unos buques destinados para conserbar el honor de las armas en tiempo de guerra y el buen orden y policia en tiempo de paz, pero **si se les concede por ahora que no bayan estos buques a los ríos y establecimientos que tengan los yndios sobre la costa**, a menos que para su protección no los pidiessen ellos mismos, en cuios casos los tendrían prontos los comandantes de los establecimientos para embiárselos y auxiliarles con ellos, lo mismo que a qualesquiera otros basallos de Su Majestad; también se ha concedido por ahora a los yndios puedan usar de la hacha y el hachete para sus labores y de las armas nesesarias para su pezca y caza, **bien entendido que todo esto se les ha de subministrar por nuestra mano**, según queda arreglado en el artículo 7.⁵⁵³

Finalmente, el numeral once recordaba el compromiso de los cuna para facilitar el camino terrestre que conectaría las dos áreas litorales ístmicas; el gran objetivo hispánico detrás de los acuerdos de paz. En el punto doce se “reconocía” el apoyo a los cuna firmantes, con el otorgamiento de sus respectivas patentes e, invitaba a los patentados, a inducir a otros caciques a pasar por Cartagena de Indias para recibir su patente, con sus correspondientes beneficios, por sumarse al bando español.

De este modo termina el análisis náutico efectuado para cuatro campañas navales y militares en el Darién. Los sucesos históricos posteriores conllevarían a que el proyecto borbónico del dominio y población del Darién fracasará rotundamente. Aunque los cuatros establecimientos militares fueron desmantelados y a la fecha ninguna

⁵⁵² *Ibíd.*, 3V-4R.

⁵⁵³ Énfasis propio (negrilla y subrayado). *Ibíd.*, 4V.

investigación arqueológica se ha proyectado o efectuado para su estudio, la cartografía y documentación histórica de Don Antonio de Arévalo, nos permite conocer los grupos humanos, la geografía, poblados, fondeaderos y rutas de navegación del maritorio caribeño ístmico Darienita (ver Figura 27 y Figura 28).



Figura 27. 1788 - Plano de parte de la costa del mar del norte del Darién para la inteligencia de la navegación de los buques que la custodian ⁵⁵⁴

⁵⁵⁴ AMN, MN-13-A-17. Antonio Arévalo. *Plano de la Costa del Darien: Compreendida entre el Rio Gandi y la Punta de San Blas para inteligencia de la Navegación de los Buques destinados a su Custodia desde Carolina por dentro de los Bajos que estan señalados los Apostaderos, para evitar el trato Ylicito de extrangeros con los Yndios y hostilisar a estos que son los que mas Comercio han tenido con ellos incluso los de Carolina* [Plano], 1788.



Figura 28. 1788 - Mapa del golfo e istmo del Darién para la inteligencia de las nuevas fundaciones⁵⁵⁵

10. EL PILOTO Y MILITAR ESPAÑOL DON JUAN ANTONIO FERRO Y FONSECA

La monarquía española con los viajes de descubrimiento iniciados por Cristóbal Colón en 1492, tuvo dentro de sus proyectos formar a sus nacionales en las artes de la marinería, la artillería y el pilotaje debido a su déficit en *gentes de mar*. Con esto buscaba dominar el mar controlando sus rutas comerciales para conectar y gobernar sus posesiones terrestres de ultramar.

La implantación del sistema mercantilista europeo en América produjo, en términos de navegación y para los marinos, el paso de una navegación casi exclusivamente de cabotaje a una navegación en la que la posición del buque debía ser

⁵⁵⁵ AGI, MP - PANAMÁ, 218. Antonio Arévalo. *Mapa particular del Golfo e Ysthmo del Darién, para la inteligencia de las nuevas fundaciones hechas en la Costa del Mar del Norte y por la parte de la Mar del Sur, para la contención de los yndios é impedirles el comercio con Extrangeros; y con particularidad para dar conocimiento del Camino que de orden del Rey deve abrirese comunicándose el Establecimiento de la Carolina situado en la Costa del Mar del Norte del Ysthmo, con la del Puerto del Príncipe en la del Sur de él* [Plano], 1788.

fijada adecuadamente sin ayuda de los accidentes geográficos costeros. Sólo así se podían mantener activas las rutas marítimas comerciales trasatlánticas de los buques a vela de los siglos XVI al XIX.⁵⁵⁶ Por tal motivo, el trabajo de piloto fue uno de los cargos más demandados en las tripulaciones de los buques de bandera española, reales y mercantes, durante todo el tiempo que duró el *trafico indiano*, en su época de flotas de galeones y en la de los navíos sueltos de registro.⁵⁵⁷

La Casa de Contratación,⁵⁵⁸ ubicada en la ciudad-puerto de Sevilla - España, tuvo un papel determinante en la recopilación y enseñanza de información náutica durante todo el siglo XVI y XVII. Sin embargo, en el siglo XVIII, la Armada Real consiguió el control sobre la formación de los pilotos⁵⁵⁹ convirtiéndola en la institución, con mayor demanda y oferta de ciencia y tecnología, en materia de pilotaje y otras competencias de la náutica. Un fenómeno que historiográficamente se conoce como la *militarización de la ciencia*.⁵⁶⁰ Así, durante el siglo de las luces, la navegación y formación de personal experimentó un desarrollo notorio en consonancia con los avances científicos ilustrados, las mejoras técnicas de navegación y construcción naval conforme con las reformas estructurales borbónicas implementadas en la marina real y el comercio de ultramar.⁵⁶¹

En lo que atañe al campo profesional, durante el siglo XVIII el oficio de piloto, que a principios de la centuria pretendía conservar un peso y rol destacado dentro de la navegación - producto de sus glorias en la época de los grandes descubrimientos -, se convirtió en una carrera técnica intermedia, preferencialmente desarrollada por los *oficiales de marina instruidos*. Prueba de esto fue el número en ascenso de profesionales y la aparición de diferentes centros de formación náutica, a finales del siglo XVIII, en los

⁵⁵⁶ Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII”, en *La ciencia moderna y el conocimiento del Nuevo Mundo: actas de la I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*, coord. por José Luis Peset Reig (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), 1985), 149.

⁵⁵⁷ Otro cargo con mucha demanda fue el de artillero. Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera de indias en el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º. 55 (2009), 186.

⁵⁵⁸ Información general sobre la Casa de Contratación puede encontrarse en: Juan Felipe Pérez y Luis René Romero, *Naufragios y puertos*, 27-30.

⁵⁵⁹ Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 164 y 168.

⁵⁶⁰ Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera”, 164. García afirma que uno de los hitos que marcan el proceso de militarización científica corresponde a la fundación de la Real Academia de Guardias Marinas de Cádiz en 1717, por José Patiño, entre cuyas disciplinas se encontraba el aprendizaje de la navegación para los oficiales de marina. Posteriormente, en 1748, se publicaron las Ordenanzas Generales de la Armada, en las que se establece la creación del Cuerpo de Pilotos y se definen las competencias para el examen y otorgamiento de los títulos de pilotos y pilotines por parte del piloto mayor de la Armada, un cargo detentado por un oficial de guerra. También ese mismo año, se creó el Real Colegio de Cirugía de la Armada en Cádiz y en 1753, el Observatorio de Cádiz. *Ibíd.*, 195.

⁵⁶¹ *Ibíd.*, 160-163.

que las escuelas de la Armada Real y sus egresados jugaron un rol destacado y regulador en contra prestación de los centros privados.⁵⁶²

10.1 Pilotos “practicones” o “senistas”. La formación y enseñanza náutica de la Real Armada española

Según un diccionario técnico náutico español de 1831, un piloto es:

El que entiende y ejerce el pilotage. Distínguese, como su arte, en piloto de altura y piloto práctico; y por su carácter o destino, en piloto particular y piloto de armada: de estos en el dia hay en ella tres clases con las denominaciones de primeros, segundos y terceros pilotos,⁵⁶³ embarcándose en los bajeles de guerra los que de unas y otras corresponden, por reglamento á sus respectivos portes; y el mas graduado ó antiguo de los embarcados en un buque lleva á su cargo todos los efectos que sirven para el desempeño de su profesion, ó tienen con ella alguna relacion mas inmediata, como las banderas y faroles de seña, las correderas, ampollas, agujas &c. estándole subordinados los inferiores de su mismo arte, y los que custodian dichos efectos. Todos tienen obligacion de llevar puntualmente su diario de navegacion, y de dar al comandante del buque al medio dia una papeleta expresiva de la latitud observada y del punto de situacion de la nave. Los primeros ó de la primera clase tienen por este mero hecho la graduacion de Alféreces de fragata. El piloto particular ó por otro nombre mercante desempeña en las embarcaciones de esta clase las mismas funciones; siendo por lo regular la segunda persona de á bordo después del capitan, aunque a veces suele tambien reunir la autoridad de este, obteniendo el mando del buque. Finalmente en lo antiguo se llamaba maestro de la nave.⁵⁶⁴

Además de lo anterior, en la navegación a vela y trasatlántica del siglo XVIII era recurrente encontrar la distinción entre dos tipos de pilotos de acuerdo al modo como habían adquirido y desempeñaban sus conocimientos náuticos: los que sólo se basaban en la teoría y aquellos que se ceñían a las reglas prácticas, denominados en el argot marino e histórico, como los pilotos “senistas” y pilotos “practicones”

⁵⁶² *Ibíd.*, 166 y 182.

⁵⁶³ También denominados pilotines.

⁵⁶⁴ *Diccionario Marítimo*, 420.

respectivamente.⁵⁶⁵ El proceso de formar personal instruido en la “ciencia” de la navegación y no sólo en el “arte de navegar” generó muchos conflictos internos dentro de las fuerzas navales y militares y posiblemente también, en el área mercante.⁵⁶⁶

Dentro de la política de reestructuración de la Armada Española del siglo XVIII, durante el reinado de Felipe V (1700-1746), el ministro Don Zenón de Somodevilla y Bengoechea – conocido como el marqués de la Ensenada - propició en 1743, la inclusión en la institución militar a los pilotos. Buscó no solo garantizar una dotación de pilotos permanente para los bajeles del rey sino también, que el gremio de pilotos, mercantes y reales, adquirieran unos conocimientos homogéneos.⁵⁶⁷

Las proyecciones reformistas se materializaron en 1748,⁵⁶⁸ durante el reinado de Fernando VI (1746-1759), cuando se publicaron las nuevas Ordenanzas de la Armada en las que se creó un Cuerpo de Pilotos de la Armada, se oficializó el cargo de un Piloto Mayor - máxima autoridad para efectuar exámenes y otorgar los correspondientes títulos de piloto - y, se fundaron tres Escuelas de la Armada para la formación de pilotos en los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena de Levante.⁵⁶⁹ Posteriormente, en 1793, se publicaron las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* en las que se detalla el papel del piloto dentro de la Real Armada, su rol y jerarquía en los buques.⁵⁷⁰

Los cambios del 48 constituyen el inicio de la absorción de competencias en materia de pilotaje por parte de la Armada. Cuando una persona tomaba la decisión de convertirse en piloto en la España de mediados del siglo XVIII, bien fuera para prestar sus servicios en la carrera mercante, los correos marítimos, en la pesca de altura y de bajura, en la Real Armada o el curso patentado, podía formarse en las correspondientes Escuelas de Náutica de la Armada o de los Consulados del Mar, pero necesariamente debía ser controlado y examinado por oficiales de la Real Armada. De esta manera, las Escuelas de Navegación fueron concebidas como el semillero particular de profesionales

⁵⁶⁵ Información sobre las distinciones entre los pilotos puede encontrarse en los textos de Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”; Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera” y Francisco Cabezas Almenar, “El Cuerpo de Pilotos de la Armada en Cartagena (1747-1805)”, *Mediterranea Ricerche Storiche*, n.º. 39 (abril 2017), 85-126.

⁵⁶⁶ Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 156.

⁵⁶⁷ Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera”, 166.

⁵⁶⁸ De los mandatos reales del 48, son de especial relevancia para el tema de los pilotos y su formación el *Tratado Quarto. De la obligación de los pilotos y, otros oficiales de mar*. Ver: *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar*, 160-221.

⁵⁶⁹ En el escrito se hará la distinción entre *de Levante* o *de Indias* para especificar a qué puerto marítimo se refiere cuando se nombre a Cartagena. El Levante es una zona geográfica marítima que delimitaba la costa mediterránea, desde España hasta Turquía. Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera de indias”, 211. Cartagena de Indias, se ubica en el continente americano, en una bahía de la zona litoral del mar Caribe del actual territorio de la república de Colombia.

⁵⁷⁰ Francisco Cabezas Almenar, “El Cuerpo de Pilotos de la Armada”, 87.

del mar para la marina de guerra siendo además reguladoras de aquellos individuos que practicaban el pilotaje en los navíos mercantes vasallos del rey.⁵⁷¹

Además, la entrada en escena a mediados del siglo XVIII de las Escuelas Reales de Navegación de los Departamentos de Marina, le quitó protagonismo a instituciones tan prestigiosas como el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla.⁵⁷² Si bien era cierto que el estudiantado San Telmiano había prestado servicios a la Armada en varias ocasiones, la Marina de Guerra dio prioridad a los pilotos formados en sus propias instituciones.⁵⁷³

En lo que atañe al Cuerpo de Pilotos de la Armada, esta entidad duró hasta 1846 cuando se emitió un decreto real para su extinción.⁵⁷⁴ Durante su funcionamiento, el cargo de piloto se incorporó al grupo de oficiales de mar, definiendo su especialidad y la competencia de sus actividades. Los pilotos suponían la categoría más elevada y técnica dentro de la nueva jerarquía de los profesionales del mar. Bajo su cargo, estaba la dirección técnica del navío, la elaboración de los diarios de navegación, diarios de avería, delineación de costas, proyección de planos de zonas poco conocidas, la recopilación de noticias sobre vientos, corrientes, bajos, sondas, variaciones de la aguja para la formación de cartas y planos precisos con sus correspondientes datos de latitud y longitud.⁵⁷⁵ Una situación similar ocurrió para la profesión de artillero, quienes fueron concebidos como expertos marineros centrados en el manejo del cañón a bordo del navío.

Aunque en la península ibérica existió una proliferación de centros de formación para enseñar el pilotaje, la región de Andalucía fue un área especial, en la que existieron simultáneamente, destacados centros de aprendizaje náutico como: la Universidad de Mareantes (Sevilla)⁵⁷⁶, Los Reales Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla y

⁵⁷¹ Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 163-164.

⁵⁷² Para trabajos y datos sobre esta institución ver: Elisa María Jiménez, *El Real Colegio Seminario* y Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera de indias”.

⁵⁷³ Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera”, 175.

⁵⁷⁴ En el siglo XIX, la mayoría de las funciones de los pilotos fueron desarrolladas por los oficiales de marina, una situación que repercutió, además, de manera contundente, al cierre del Colegio de San Telmo de Sevilla. *Ibíd.*, 226.

⁵⁷⁵ Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 164 y Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera”, 206-207. Ver además el *Título primero: Del piloto mayor de la Armada*, artículos 28, 33 y 35, el *Título segundo: Obligación de los pilotos embarcados*, artículos 4 a 6 y 9 a 12 de las *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar*, 169 – 178.

⁵⁷⁶ Asociación de *gente de mar*, creada en el siglo XVI, que velaba por los intereses de los propietarios de navíos, maestros y pilotos de la *carrera de Indias*. Esta entidad tuvo dentro de sus funciones la administración del Real Colegio Seminario de San Telmo. Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera de indias”, 173.

Málaga⁵⁷⁷, la Real Academia de Guardias Marinas (Cádiz)⁵⁷⁸ y las escuelas de la Armada para la formación de pilotos, en los Departamentos Marítimos de Cádiz y Cartagena de Levante.

Por su parte, las Escuelas de Navegación de la Armada comenzaron su funcionamiento a principios de la década de 1750, entre 1751 y 1752. Fueron dirigidas por un Director de Pilotos quien dependía del Piloto Mayor de la Armada, conocido en años posteriores con el cargo de Comandante en Jefe del Cuerpo de Pilotos. Cada escuela contó con tres maestros, dos de ellos con grado de piloto no necesariamente de la Armada y uno de maestro delineador. Los docentes de estas instituciones tenían como objetivo formar pilotos “científicos”, instruidos para la realización de misiones expedicionarias, militares, hidrográficas o astronómicas, en las que un sencillo piloto no era lo suficientemente competente. Se tuvo la intención de formar profesionales de la mar preparados, que no solo estuvieran destinados a dirigir la derrota de los barcos y participar de las maniobras de navegación, sino que pudieran efectuar faenas de prácticos en los puertos, vigilar el funcionamiento de los faros, ser vigías o hacer parte del mando de las milicias locales formadas por los miembros de los Tercios de la Matrícula Naval en las localidades costeras.

Pese al espíritu científico de la enseñanza,⁵⁷⁹ las necesidades operativas de la Real Armada en cada uno de los Departamentos Marítimos sugieren que la instrucción impartida a su alumnado fue fundamentalmente práctica y discreta. La mayoría de los conocimientos se adquirirían por medio de los embarques en navíos, propiedad del rey o contratados por la corona, para ejecutar campañas armadas, hacer parte integral de las escuadras, baterías flotantes, barcos guardacostas, navíos militares de transporte, bajeles dedicados a la práctica del corso o buques destinados a comisiones hidrográficas.⁵⁸⁰

Los futuros pilotos ingresaban a temprana edad en los centros formación, generalmente entre los ocho y catorce años. Eran personas mayoritariamente de origen español, con conocimientos básicos de escritura y lectura, de tesitura blanca y de un estrato social humilde. De hecho, muchos de los estudiantes del Real Colegio Seminario

⁵⁷⁷ El Colegio de San Telmo de Málaga fue creado para la zona marítimo comercial de Malagueña. Tuvo los mismos preceptos y funciones que su institución homóloga de Sevilla. *Ibíd.*, 190.

⁵⁷⁸ Centro de formación reservado a los oficiales de la Armada e inspirado en el modelo francés de las escuelas de la marina Real establecidas en Brest, Rochefort y Toulou desde el año 1682. Fue fundado por iniciativa de José Patiño en 1717. *Ibíd.*, 165 y 174.

⁵⁷⁹ Un estudio sobre las enseñanzas náuticas se encuentra en el segundo capítulo de la obra de Agustín Escolano Benito, *Educación y economía en la España ilustrada* (Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1988), 61-85.

⁵⁸⁰ Marta García Garralón, “La formación de los pilotos de la carrera”, 166, 167, 175 y 210; Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 164, 178.

de San Telmo eran huérfanos de padre y, cuando se crearon las Escuelas Náuticas reales, se pedía que los padres del aspirante no ejercieran profesiones o actividades viles.⁵⁸¹ Cuando los aspirantes a piloto embarcaban para sus prácticas eran llamados meritorios de pilotage, convirtiéndose en pilotín, primer escaño de su carrera profesional. Para llegar a este punto, el iniciado debía superar una serie de pruebas, como haber hecho tres campañas de navegación en Europa, un viaje de ida y vuelta a América y la realización de un examen teórico. De tal modo que:

Para la clase de pilotín necesitará saber y ser examinado de los principios generales y precisos de la aritmética, geométrica y trigonometría plana y esférica con las operaciones de ellas, así por las tablas logarítmicas, como por escala y cuadrante; modo de formar un plano y carta marítima: explicar las esferas celeste y terráquea: La Navegación por el tratado de D. Jorge Juan, con el conocimiento para hallar la longitud en la mar, por medio de las distancias lunares y con las estrellas y el sol: el hallar la latitud por las alturas meridianas de las estrellas: explicar algunas derrotas a las partes de América, u Europa donde tuviere su destino, concluyendo el establecimiento de mareas, y la maniobra de una embarcación.⁵⁸²

Aunque la profesión de piloto mejoró desde la puesta en vigor de las Ordenanzas Reales de 1748, debieron librar un intenso pulso dialéctico e institucional para que no fueran menospreciados por los oficiales de Guerra. El compromiso de formarlos en las áreas de matemáticas y astronómicas para desarrollar su trabajo, terminó convirtiéndolos en técnicos altamente cualificados. Situación que derivó, o fue utilizada, en atribuirles un semblante más de científicos que militares, que, en últimas, conllevó a que terminarían subordinados jerárquicamente dentro de la oficialidad de la Armada.

Las luchas socio-profesionales del gremio fueron varias. En 1760 a algunos pilotos se les concedió que ascendieran a oficiales. En 1770 se les designó un uniforme distinto al de marinería. Posteriormente en 1781, se les otorgó consideración en la clase de Plana Mayor de los bajeles, en lugar de la de oficiales de mar. Ese mismo año, se les permitió el tratamiento de Don, referimiento propio de caballeros, con lo cual pudieron usar espada y jurar en su cruz, como prescribían las Ordenanzas de la época. Para el año de 1790, y después en 1802, se confirmó el carácter militar del cuerpo de pilotos.

⁵⁸¹ *Ibíd.*, 122

⁵⁸² Extractos del *Método y formalidades para los exámenes de pilotos y pilotines*, establecidos en el Real Decreto del 26 de febrero de 1790 citados en el texto de Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España”, 179-180.

Finalmente, en 1796, se dictó que aquellos pilotos graduados de oficiales fueran considerados a la par que los demás oficiales de guerra.⁵⁸³

Aún con todos los logros reseñados, el devenir histórico del cuerpo de pilotos y sus funcionarios, demostrará que éstos, en conjunto, realmente no lograron la condición de oficiales de guerra, aunque por disposición real podían ser habilitados para ejercer las funciones propias de los Tenientes y Alféreces de Navío del Cuerpo General. La creación de la Escuela de Guardiamarinas en Cádiz, con la consecuente formación de su alumnado en las artes y ciencias de la navegación, “convertirán” a los futuros oficiales de guerra en “expertos” del tema, infravalorando y supeditando así a los pilotos, perpetuando su trato como simples oficiales de mar.

10.2 El cuerpo de pilotos de la Armada de Cartagena de Levante⁵⁸⁴

La historiografía realizada sobre el Cuerpo de Pilotos de la Armada Real española del siglo XVIII ha permitido dilucidar cómo a través de esta institución los pilotos adquirieron conocimientos técnicos que les permitieron igualarse a la oficialidad respecto al estatus y la apariencia social.⁵⁸⁵ Posiblemente, a la fecha, es el cuerpo de pilotos de Cartagena de Levante, sea la dependencia que posee un mayor trabajo analítico para evidenciar este interesante fenómeno social.⁵⁸⁶

Si bien el cuerpo de pilotos de Cartagena de Levante fue concebido con las Ordenanzas reales de 1748, desde el año de 1734, su Departamento de Marina tenía establecida una plantilla fija de pilotos discriminada en 5 Primeros, 5 Segundos y 11 Pilotines que dependían, en lo económico, de la Tesorería Departamental de Cádiz. Datos que, de una manera u otra, son la base para la proyección, requerimientos y puesta en marcha de su cuerpo de pilotos, cuya operación inicia en enero de 1752, cuatro años después de su ordenanza.⁵⁸⁷

Documentación histórica del año de 1753 plantea que la ciudad de Cartagena de Levante y sus inmediaciones, fueron los lugares de donde mayoritariamente provenía el personal que conformó su cuerpo de pilotos, con un rango de edades entre los 17 y 25

⁵⁸³ *Ibíd.*, 181 y 187.

⁵⁸⁴ La totalidad de este apartado se ha redactó empleando el valioso trabajo monográfico de Francisco Cabezos Almenar, publicado en 2017 y titulado *El Cuerpo de Pilotos de la Armada en Cartagena (1748-1805)*, ya referenciado en el escrito.

⁵⁸⁵ Francisco Cabezos Almenar, “El Cuerpo de Pilotos de la Armada en Cartagena”, 88.

⁵⁸⁶ Nos referimos desde luego al trabajo de Cabezos Almenar, pero también, a los importantes logros académicos e investigaciones desarrollados en el seno de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia.

⁵⁸⁷ Francisco Cabezos Almenar, “El Cuerpo de Pilotos de la Armada en Cartagena”, 94.

años. También, hubo individuos provenientes de las islas Baleares, Andalucía, Extremadura, Cantabria e incluso, Italia. Prácticamente, la totalidad de individuos vecinos de Cartagena se vincularon al Cuerpo de Pilotos y la escuela de navegación del Departamento de Marina en la clase de pilotines.⁵⁸⁸ Posteriormente, algunos de estas personas llegaron a suplir o ascender a las plazas de las clases de segundos y primeros.⁵⁸⁹

El primer reglamento sobre el número de personal que requería el Cuerpo de Pilotos Cartaginés de 1750 determinó una dotación de pilotos de 10 Primeros, 10 Segundos, 15 Pilotines y 4 pilotos prácticos de costa; 39 profesionales que debían atender todas las operaciones de la Armada en el Mediterráneo. Aunque las cifras del personal de pilotos del puesto cartagenero de Levante eran menores en comparación con las de Cádiz y El Ferrol, fue necesario que pasaran varios años para que este Departamento de Marina pudiera completar el número de plazas establecido. De hecho, para 1756, de las 39 plazas, 4 aún no eran asignadas, correspondiendo a 2 puestos de primera y 2 de pilotines. En 1761, salvo una vacante en la clase de segundos, la plantilla de pilotos estuvo completa, con 1 piloto de más en la clase de primeros y pilotines.⁵⁹⁰

Para el año de 1773, el cuerpo de pilotos contó con una planta de 12 Primeros, 15 Segundos, 30 pilotines y 20 prácticos de costa. Cifras que denotan un aumento de 2 Primeros, 5 Segundos y 15 pilotines respecto a las cifras de 1750.⁵⁹¹ Estos datos resultan acordes con la capacidad y operatividad del Cuerpo de Pilotos para el Departamento de Marina del Levante a partir de la década de los 70. De hecho, la ampliación de la dotación del Cuerpo no solo coincide con el momento de mayor desarrollo del Cuerpo de Pilotos General de la Armada sino también, en un periodo de relativa calma operativa (1773 a 1785) en la región.⁵⁹²

1783 y 1797 fueron los otros dos momentos en los que se amplió la dotación de pilotos de Cartagena de Levante para atender las operaciones de la fuerza naval. Para principios de 1800, los pilotines requeridos ascendían a 50, los primeros y segundos a 30 y los prácticos a 20. Posterior a esta fecha, en el primer decenio del siglo XIX, la cifra de primeros se mantuvo, pero disminuyó drásticamente la clase de pilotines. De otra parte, el cuerpo de pilotos de Cádiz y de Cartagena de Levante, fueron las dependencias que

⁵⁸⁸ *Ibíd.*, 119-120.

⁵⁸⁹ Para que un piloto llegara a la clase de primero, debía contar, como mínimo, con una experiencia de 25 años. Sólo con dicha *madurez* se entendía que el aspirante a primero había obtenido y experimentado las suficientes campañas, horas de embarque y conocimientos para ser capaz de enfrentarse y desarrollar navegaciones de altura. *Ibíd.*, 94-95.

⁵⁹⁰ *Ibíd.*, 95-96.

⁵⁹¹ *Ibíd.*, 100.

⁵⁹² *Ibíd.*, 101.

contaron con más plazas de prácticos de costa dentro sus dotaciones. Esto sugiere, para el caso del Levante, que un porcentaje considerable de su dotación de pilotos operó en buques de bajo porte, como los jabeques, para vigilar la costa mediterránea, hacer el corso berberisco o en menor proporción para la navegación práctica en las costas americanas.⁵⁹³

En Cartagena de Levante, a partir de 1748, el buque que por excelencia era empleado para custodiar las costas mediterráneas era el jabeque, aunque también se emplearon balandras y lanchas cañoneras. Los pilotos prácticos que se embarcaron en buques mayores, como navíos o fragatas, lo hacían cuando dentro de sus travesías se requirió el conocimiento y experticia de un pilotaje de costa.⁵⁹⁴

Las especificidades y limitaciones técnicas de los pilotos prácticos condujeron a que fueran subvalorados por las autoridades y oficiales reales. Sin embargo, los avances técnicos en la navegación y la inclusión de conocimientos matemáticos y astronómicos en la formación de los pilotos, incluyendo los prácticos, permitió una reconsideración y valoración de su oficio. Una de ellas fue la asignación de un uniforme, única distinción real de los prácticos a nivel social, ya que el referimiento a su persona como “Don”, estuvo restringido solo a la clase de primeros y segundos. De otra parte, dentro del buque, los prácticos lograron ser considerados como habilitados de “segundo piloto de costa” a partir de 1780.⁵⁹⁵ Una distinción que trajo beneficios económicos, al poder devengar el salario de segundos durante su tiempo de embarque con el referido cargo y, porque le permitió obtener al piloto un cargo de mando a la hora de desempeñar sus funciones.

El Cuerpo de Pilotos de Cartagena de Levante y su personal destinó buena parte de sus operaciones navales al combate de la piratería de la costa norteafricana. También, reforzaron la lucha de la dinastía borbónica contra Italia, Inglaterra y Francia en el Mediterráneo. El grueso de su personal se formó y especializó en la navegación práctica, siendo excepcionales, los aportes de sus pilotos en la navegación de altura. De tal modo que algunos de sus pilotos más experimentados, apoyaron las operaciones de otros departamentos o fueron asignados a los buques destinados a las posesiones de ultramar del imperio.

A pesar de la aparente suficiencia de pilotos, el Departamento de Marina del Levante tuvo que afrontar la problemática de no contar con suficiente personal de la clase de primeros, expertos en la navegación de altura y demás faenas de la mar, para afrontar

⁵⁹³ *Ibíd.*, 104.

⁵⁹⁴ *Ibíd.*, 110.

⁵⁹⁵ *Ibíd.*, 112.

las campañas reales en el Mediterráneo. Esta situación conllevó, a que, en repetidas ocasiones, tuviera que promoverse embarques de estudiantes meritorios de la Escuela como pilotines y a algunos pilotines, a la clase de Segundos.⁵⁹⁶ El recurso de comisionar pilotos de clases inferiores a segundos o primeros propició problemas técnicos y de formación, debido a la falta de conocimientos y experiencia necesaria para el desempeño de ciertos puestos y faenas de mar.⁵⁹⁷

10.3 Juan Antonio Ferro y Fonseca (1751-18??)⁵⁹⁸

Don Juan Antonio Ferro y Fonseca⁵⁹⁹ fue un español natural de Cartagena de Levante - España. Nació en el año 1751⁶⁰⁰ y posiblemente murió en algún poblado del actual territorio colombiano, después del año 1823.⁶⁰¹ Su madre, Doña Juana Florentina Josepha Benita Fonseca Sánchez, nació el 30 de marzo de 1720 y falleció en 1785, a sus 65 años. Era natural y vecina del puerto de Cartagena de Levante.⁶⁰² Su padre, Don Juan

⁵⁹⁶ *Ibíd.*, 97.

⁵⁹⁷ *Ibíd.*, 107.

⁵⁹⁸ Gran parte de la documentación histórica vinculada con Juan Antonio Ferro y Fonseca esta transcrita y puede ser consultada en la segunda parte de la sección de Anexos de la investigación. Durante el trabajo fue necesario efectuar una pesquisa genealógica para obtener datos del personaje que no se encontraron en los expedientes navales y militares consultados. Para ello, se revisaron los empadronamientos de la ciudad de Cartagena de Levante del siglo XVIII, salvaguardados en el Archivo Municipal de la ciudad, aunque esta tarea no arrojó resultados positivos. También, en varias oportunidades, se intentó acceder a los registros de bautismos, matrimonios y defunciones de diferentes parroquias de Cartagena de Levante, pero los funcionarios eclesiásticos no prestaron reparo en la solicitud investigativa. Finalmente, fue posible encontrar datos sobre sus familiares en la plataforma y base de datos de la iglesia mormona: *Family Search*.

⁵⁹⁹ En la documentación histórica recopilada siempre se encuentra su nombre como Juan Antonio Ferro. Sin embargo, en un libro de su pertenencia se encontró la siguiente firma: “*Es del Teniente del Fixo de la plaza de Cartagena Don Juan Antonio Ferro y Fonseca, Puente Real 24 de septiembre de 1809*”. El referido exlibris se encuentra en la Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), RG 932, V. 1. Andrés González de Barcía Carballido y Zúñiga, *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales que junto, tradujo en parte y facò à luz, ilustrados con eruditas notas y copiofos indices, el ilustrissimo señor D. Andres Gonzalez Barcia, del Consejo y Camara de S. M. Divididos en Tres Tomos cuyo contenido fe verá en folio figuiente*. Tomo 1. (Madrid: [A Gonzalez Barcia?], 1749), 1. Como se expondrá, su segundo apellido (y Fonseca) es consecuente con los datos genealógicos obtenidos para el personaje.

⁶⁰⁰ El dato del año de nacimiento de este individuo se logró obtener por dos medios. El primero, gracias a la cooperación investigativa del colega español Francisco Cabezas Almenar, quien desinteresadamente facilitó documentación histórica de sus indagaciones en el Archivo General de Simancas. El segundo, por un cálculo matemático simple, derivado de una información contenida en una relación del *Estado General del Cuerpo de Pilotos de la Real Armada* del 1 de enero de 1774, en la que Ferro aparece reseñado como un pilotín, con una edad de 23 años. Ver: Archivo General de Simancas (AGS), Corso y Presas, Leg. 213. *Estado General del Cuerpo de Pilotos del Numero de la Real Armada Repartidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena* [Manuscrito], 1774. La edad calculada es consecuente, además, con el acta de bautismo de su madre y el acta de matrimonio de sus padres.

⁶⁰¹ No fue posible localizar documentos o registros que indiquen la fecha y el lugar exactos de su muerte. Los datos presentados se dan con base a los últimos textos y sucesos vinculados con el personaje. Para 1823 Ferro tenía 72 años de edad.

⁶⁰² Los datos de la madre se obtuvieron de su acta de bautismo y matrimonio, así como de los libros contables de las matrices de pilotos del Departamento de Marina de Cartagena de Levante. Juana Florentina Fonseca, era hija legítima de Agustín Fonseca y Aña Sánchez, vecinos y naturales de Cartagena de Levante. Tuvo una hermana mayor llamada María Florentina Josepha Isidora Fonseca Sánchez, que nació el 26 de enero de 1718. Ver: “Juana Florentina Josepha Benita Fonseca Sanchez”, citing Baptism, 09 Apr 1720, "Spain, Diocese of Cartagena, Catholic Church Records, 1503-1969" database with images FamilySearch; “Juan Ferro and Juana Florentina Fonseca”, 19 Sep 1750, “Spain, Diocese of Cartagena, Catholic Church Records, 1503-1969”, database with images FamilySearch y Archivo Histórico Naval

Ferro, era natural del arzobispado de Santiago.⁶⁰³ Se casaron el 19 de septiembre de 1750 y concibieron a Juan Antonio Ferro, meses después de su matrimonio, en 1751. Posiblemente, ellos nunca se imaginaron que su hijo se convertiría en un experimentado piloto de la Real Armada, que pasaría gran parte de su vida en comisiones en territorio americano, que se ganaría los afectos de varios de los virreyes del Nuevo Reino de Granada quienes le permitirían, convertirse en un oficial de mar y tierra. Una situación que conllevó a que fuese vinculado a importantes comisiones y cargos en calidad de piloto, oficial e incluso gobernador de provincia, que marcaron tanto el curso de la historia del territorio conocido actualmente como república de Colombia, como los aspectos de su vida personal.

Aunque son pocos los datos de parentesco y estatus social localizados sobre Juan Antonio Ferro y Fonseca, la documentación histórica sugiere que él provenía de una familia humilde o por lo menos, sin propiedades a su nombre. En los censos de empadronamiento revisados en el puerto de Cartagena de Levante no se localizaron predios vinculados a sus padres o abuelos. Lo que se encontró fue una referencia periodística que indicaba que, para el año de 1756, el Consejo de la ciudad de Cartagena de Levante cedió a una Florentina Fonseca (seguramente la madre o tía de Ferro), una pequeña porción de terreno frente al cuartel de Infantería de Marina construido en los solares de la Casa del Rey, para que construyera allí unos almacenes, que desafortunadamente, fueron demolidos en 1757.⁶⁰⁴

Tampoco se tiene certeza que Juan Antonio Ferro y Fonseca se hubiera casado en España o América, aunque es muy posible que lo hubiera hecho y que haya tenido descendencia. Se encontraron registros de un Juan Antonio Ferro, que entre los años de 1777 a 1780, figuraba como estudiante para obtener el grado de bachiller en Filosofía del *Colegio y Universidad del Angélico Maestro Santo Tomás* en Santafé de Bogotá.⁶⁰⁵ Para el año de 1833, ese Juan Antonio Ferro, solicitaba su retiro como alumno de la Escuela

de Cartagena de Levante (AHNCL), *Libros de Tripulaciones y Contaduría. Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagena* [de Levante], Caja 87, libro 15.

⁶⁰³ Del padre de Juan Antonio Ferro se tienen pocos datos y todos son extraídos de su acto de matrimonio. Se sabe que el abuelo de Ferro se llamaba también Juan Ferro y su abuela Antonia Nobat. “Juan Ferro and Juana Florentina Fonseca”, 1750.

⁶⁰⁴ José Monerri, “La calle Real y Simón González”, *La Verdad*, martes 20 noviembre 2012, <https://www.laverdad.es/murcia/v/20121120/cartagena/calle-real-simn-gonzlez-20121120.html>.

⁶⁰⁵ “Libro de Registro de Grados de la Universidad Tomística de Santafé de Bogotá. (1768-1808)” en *Documentos para la Historia de la Educación en Colombia*, comp. por Guillermo Hernández De Alba, Tomo 4, 1767-1776 (Bogotá: Editorial Kelly, 1980), 269 y Álvaro Pablo Ortiz Rodríguez, *Reformas Borbónicas: Mutis catedrático, discípulos y corrientes ilustradas 1750-1816*. Cuadernos para la Historia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario (Bogotá: Centro Editorial Universidad del Rosario, 2003): 138, 147, 148, 152-154.

Náutica del Apostadero de marina de Cartagena de Indias.⁶⁰⁶ Posteriormente, en 1840, Antonio Ferro era nombrado como Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia nacional auxiliar de la provincia de Bogotá.⁶⁰⁷ En el año de 1858, posiblemente el mismo Antonio Ferro era referenciado como un integrante de la prensa liberal⁶⁰⁸ y, para 1863, era firmante de la Constitución de los Estados Unidos de Colombia (Ríonegro - Dpto. de Antioquia) como Diputado por el Estado Soberano de Boyacá.⁶⁰⁹

10.3.1 Su carrera profesional en el Cuerpo de Pilotos de Cartagena de Levante

Juan Antonio Ferro y Fonseca estuvo vinculado en el Cuerpo de Pilotos de la Real Armada del Departamento de Marina de Cartagena de Levante, en calidad de alumno y con el asiento de pilotín, durante al menos dos décadas entre los años de 1763-1765 a 1785.⁶¹⁰ Según la documentación histórica recuperada para este piloto, se estima que entró a dicha institución a la edad de 11 años (1762) y según sus reportes inició “en la respectiva academia del departamento [...] y empleado en aquella facultad y carrera hasta la clase de primeros”.⁶¹¹ Aunque los datos oficiales de la Real Armada sugieren que durante su tiempo de permanencia en el Cuerpo de Pilotos nunca alcanzó la clase de primero.

Durante su carrera profesional estuvo vinculado a varias campañas y comisiones en Europa y América. Dentro de sus registros “no oficiales”, se encuentra un viaje de ida y

⁶⁰⁶ AGN, Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 10 B. *Juan Ferro. Alumno de la escuela náutica del apostadero de marina de Cartagena. Donde se le concede el retiro del servicio* [Manuscrito], 1833, folio 375R.

⁶⁰⁷ AGN, Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 22. *Juan Ferro. Su nombramiento de Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia nacional auxiliar de la provincia de Bogotá, en virtud de un oficio del Gobernador de Bogotá de 26 del presente.* [Manuscrito], 1840, folio 64 R.

⁶⁰⁸ José María Cordovez Moure, *Reminiscencias de Santa Fé y Bogotá* (Cali: Fundación para la Investigación y la Cultura (FICA), 1987), 1008 y 1011.

⁶⁰⁹ AGN, Sección República, Fondo Constituciones, SR. 26. *Constitución Política de 1863 para los Estados Unidos de Colombia.* [Manuscrito], 1863. Antonio Ferro aparece además referenciado en la obra: Clemente López Lozano, comp., *Ríonegro. Narraciones sobre su Historia* (Medellín: Editorial Granamerica, 1967): 241.

⁶¹⁰ Se encontró una diferencia de 3 años en la fecha que se reporta como ingreso a la armada del personaje. En la documentación elaborada por Ferro (solicitudes principalmente), indica que entró en el año de 1763 al Cuerpo de Pilotos y que sirvió, en esta dependencia, por 25 años ininterrumpidos, es decir hasta 1788. En: AGN, Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 9. *Teniente de Mar y Guerra hace relación de sus méritos y servicios para solicitar la tenencia de Citará* [Manuscrito], 1790, folios 911R-915V; AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 23. *Ferro Juan Antonio, teniente de la marina, graduado en la academia de Cartagena, y que pasó al servicio de la marina de Cartagena de Indias, su reclamo sobre el reconocimiento del sueldo de su grado al regresar a España.* [Manuscrito], 1796, folios 461R-463V y Archivo General de Simancas (AGS), SGU, LEG7081, 38, *Juan Antonio Ferro, agregación, 1796 – 1798, folios 348R-358V.* En el *Estado General del Cuerpo de Pilotos de la Real Armada del 1 de enero de 1774*, se dice que Ferro tenía 9 años de servicio y había participado en 4 campañas. Es decir, había ingresado de manera oficial al Cuerpo de Pilotos en 1765 y para 1788, había sumado 23 años de servicio. Ver: AGS, Corso y Presas, Leg. 213. *Estado General del Cuerpo de Pilotos del Numero de la Real Armada Repartidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena* [Manuscrito], 1774.

⁶¹¹ AGN, Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 23, folios 462R.

regreso a América en 1769, en el que posiblemente, en calidad de alumno y con la edad de 18 años, estuvo embarcado en la fragata Santa Rosalía⁶¹² en Montevideo, adquiriendo conocimientos de navegación prácticos y teóricos.⁶¹³ Le fue necesario estar vinculado al menos diez años en la Escuela del Departamento para obtener la clase de meritorio y así ser parte “oficial” de una tripulación en una embarcación real, el 13 de octubre de 1773, con 22 años de edad.

Su primer embarque oficial, de acuerdo con los libros de tripulaciones y contaduría del Cuerpo de Pilotos de Cartagena de Levante⁶¹⁴, está vinculado al jabeque el Gamo⁶¹⁵ en el mes de diciembre de 1773. En este bajel obtuvo el sueldo de un artillero de mar durante su permanencia de tres meses en el buque. Luego, el 22 de agosto de 1774, se embarcó en el jabeque el Atrevido⁶¹⁶, pero, vinculado en la clase de pilotín. Después, en enero de 1775, decidió asignar tres tercios de su sueldo a su madre; un rubro que se descontaría y se cobraría hasta el 1 de enero del año de 1786, debido al fallecimiento de su progenitora en el año anterior. Posteriormente, el 13 de mayo de 1775, hizo trasbordo en el navío El Velasco⁶¹⁷, siendo parte de su tripulación en la clase de pilotín. En dicho

⁶¹² Tipo de buque: Fragata - embarcación mayor. Vida útil: 1767 – 1802. Construido: Cartagena de Levante. Porte: 26 cañones de a 12 libras, 2 de 4 y 8 pedreros de 2 libras. Medidas: Quilla - 61 codos, Manga – 17, 3, Eslora – 72,2. Expediciones vinculadas con Ferro: 1769 – 9 de enero sale de Málaga rumbo Chile. Debido a fuertes temporales entró a Montevideo el 5 de mayo. El 26 de diciembre de 1769 zarpó de Montevideo rumbo al Callao. En el Perú, el virrey mando la fragata a reconocer las islas de Pascua, Nueva y Madre de Dios. El 22 de marzo de 1772 regresó del Callao a la península arribando a Cádiz el 9 de agosto de ese año. Los datos de esta embarcación fueron obtenidos del sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “Fragata Rosalia, Santa 1767”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=5082> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶¹³ Apartados de los manuscritos que referencian estos viajes se encuentra en la sección de anexos de este documento. Remítirse a: Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Tablas de las variaciones de la Aguja desde los Puertos de Cadiz, y Ferrol a los de la Concepcion de Chile, y Callao de Lima. Contando sus Longitudes por primer Meridiano la Isla de Tenerife Observadas las mas en los años de 1758 hasta 1762.* [Manuscrito], 1769 y AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Ynstrucción de lo que han de observar las dos embarcaciones de guerra, a saber el navío nombrado San Lorenzo y la Fragata denominada Santa Rosalía, en el viaje que ban a hacer desde este puerto del Callao con el fin de registrar algunas islas, y costas de este Mar del Sur conforme a las órdenes de Su Majestad y resoluciones de este superior gobierno del Perú, tomadas por sí, y con dictamen del Real Acuerdo.* [Manuscrito], 1771.

⁶¹⁴ Una síntesis de los principales datos obtenidos de la revisión de los libros de tripulación y contaduría se encuentra en la sección de anexos de este documento. Ver: AHNCL, *Libros de Tripulaciones y Contaduría y Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagena* [de Levante].

⁶¹⁵ Tipo de buque: embarcación menor. Vida útil: 1764-1801. Construido: Palma de Mallorca. Campañas vinculadas con Ferro: Ninguna. Ver: Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española*, 314.

⁶¹⁶ Tipo de buque: jabeque - embarcación menor. Nombre: San Juan. Alias: *Atrevido*. Vida útil: 1763 – ¿1775? Construido: Cartagena de Levante. Porte: 32 cañones de a 12, 8, 4 y 3 libras. Medidas: Quilla - 56 codos, Manga – 16, Eslora – 72. Expediciones vinculadas con Ferro: En diciembre de 1774 fue el buque insignia del Cap. de fragata Borja que tuvo al mando una división de jabeques que actuaron en el sitio de Melilla. Escoltó desde Málaga a Melilla a tres embarcaciones que llevaban 300 soldados. Los datos de esta embarcación fueron obtenidos del sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “jabeque Atrevido 1767”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=3813> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶¹⁷ Tipo de buque: Navío - embarcación mayor. Nombre: El Velasco en honor al Cap. de navío Don Luis Velasco. Alias: *San Luis Obispo*. Vida útil: 1770-1801. Construido: Cartagena de Levante. Campañas vinculadas con Ferro: 1775 – mayo se reúne en Cartagena de Levante con tres divisiones para la expedición de Argel. El 23 de junio parte hacia para la conquista de Argel y desembarca las tropas el 30 de ese mes, reembarcándolas al día siguiente con graves pérdidas. Esa campaña fue el mayor desastre militar del reinado de Carlos III. La escuadra regreso a Alicante el 14 y

navío estuvo un año en campaña y, el 8 de mayo de 1776, con 25 años, fue destinado a América al puerto de Veracruz en el navío España⁶¹⁸, en la última flota de Nueva España de la monarquía española.

Los registros contables del Cuerpo de Pilotos de la ciudad de Cádiz reportan que, para el 11 de agosto de 1778, el pilotín había efectuado un embarco en el paquebote San Joaquín⁶¹⁹ y, en enero de ese mismo año, se encontraba en la Habana. Su permanencia en la isla antillana debió haber sido hasta el primer semestre de 1779, ya que algunos de sus documentos personales reportan un embarque en el bergantín guardacostas de su majestad el *Kaulican* o también denominado *Santa Aguada*.⁶²⁰ Fondeado en la Habana y a bordo de este buque redactó⁶²¹ un *Tratado de Navegación* el 7 diciembre de 1778; un derrotero, para viajar entre las principales islas mayores de las Antillas, el golfo de México y la isla de Tenerife, fechado el 13 de enero de 1779; y una descripción y noticias de navegación de las costas de Venezuela y el Río de la Plata, escritas el 26 de enero de 1779.⁶²²

Entre 1779 a 1981, Ferro fue destinado al apostadero de Cartagena de Indias en el virreinato del Nuevo Reino de Granada. Durante el segundo semestre de 1781 el piloto

19 de julio de 1775. 1776 - el buque hace parte de la escuadra enviada a Lisboa para reclamar las posesiones que los portugueses disputaban en la colonia de Sacramento. Ver: Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española*, 771 y sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “navío Velasco 1764”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=4519> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶¹⁸ Tipo de buque: navío - embarcación mayor. Aliás: *Santiago Apóstol* o *Santiago la España*. Vida útil: 1757-1809. Construido: en la Carraca; botado en 1757. Porte: 64 cañones. Campañas vinculadas con Ferro: 1776 – el 8 de mayo zarpó de Cádiz rumbo a Veracruz, al mando del Cap. de navío Don José Urrutia con la insignia del jefe de escuadra de don Antonio de Ulloa. Era la nave capitana de la Flota de Nueva España, acompañada del navío El Dragón que era la almiranta, en lo que sería la última flota de Indias. Llegaron a Veracruz el 22 de julio y de ese puerto partieron rumbo a la Habana en enero de 1778. Ver: Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española*, 272 y sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “navío España 1757”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=3242> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶¹⁹ Posiblemente este buque es referenciado como una goleta, construida en la Habana en 1766, con un porte de 14 cañones. Ver: Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española*, 678 y sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “goleta Joaquín, San 1766”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=6465> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶²⁰ Tipo de buque: bergantín o paquebote - embarcación menor. Nombre: *Kaulicán* o *Caulicán*. Aliás: *Santa Aguada*. Vida útil: ¿1764?-¿? Construido: ¿La Habana? Campañas vinculadas con Ferro: Corsario que sirvió desde el apostadero de la Habana. A primeros de noviembre de 1779, junto con el bergantín corsario Renombrado, apresó la balandra británica *Juno*. Datos de la embarcación obtenidos del sitio web Historia Naval de España (Todoavante, “Bergantín Kaulicán 1764”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=5632> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶²¹ Redactar entendido como el proceso de escribir un documento. Es factible que los documentos referidos hayan sido copiados de otros textos preliminares, pero, las pesquisas sobre este tópico no fueron desarrolladas por tratarse de un ejercicio que supera los objetivos, tiempo y recursos de la investigación.

⁶²² Partes de la documentación náutica referida se encuentra transcrita en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Tratado de navegación*. [Manuscrito], 1778; AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Derrota para yr en Tiempo de Ymbierno a Tenerife, de allí a Puerto Rico, y de este á el de Santo Domingo, a el de la Habana por la Canál Vieja, y de el de la Habana a el de Veracruz*. [Manuscrito], 1779; AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Noticia de la Costa de Caracas desde Punta de Araya hasta la Barra de Maracayvo*. [Manuscrito], 1779 y; AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Juan Antonio Ferro. Descripción de la Costa Septentrional del Rio de la Plata desde el Cavo de Santa Maria hasta la entrada de santa Lucia 5 leguas al O*. [Manuscrito], 1779.

efectuó al menos dos viajes a la Habana desde Cartagena de Indias en la goleta guardacostas La Chula⁶²³, según indican datos presentados en una fuente primaria impresa.⁶²⁴ Se trataban de comisiones reservadas del virrey del Nuevo Reino de Granada, Don Manuel Antonio Flórez, cuyos objetivos eran la obtención de tropas para la defensa y buen gobierno del virreinato y contener así, la sublevación de comuneros en la provincia de Santander.

De otra parte, en 1784, también en comisiones reservadas para el virrey arzobispo Don Antonio Caballero y Góngora, viajó en La Chula a Bluefields (costa de Mosquitos – actual territorio de la república de Nicaragua) para recibir del coronel inglés Roberto Hodgson, unos pliegos que posteriormente entregó al virrey junto con su diario de navegación y la relación de todos los pormenores de su comisión.⁶²⁵ El coronel Hodgson fue un personaje trascendental en los designios hispánicos para control de los territorios y población aborígen del Darién y la costa de Mosquitos y, Juan Antonio Ferro tuvo contacto directo con el inglés en los años de 1784 y 1788, situación que le permitió conocer de primera mano sus informes y mapas sí como los intereses británicos en el control del comercio Atlántico y la región ístmica americana.⁶²⁶

El año de 1785 fue una fecha significativa para Ferro. Durante el primer semestre de este año, dos decisiones relacionadas con su ascenso en el esquema jerárquico de la

⁶²³ Tipo de buque: Goleta - embarcación menor. Vida útil: ¿1780 – 1808? Construido: ¿Cartagena de Indias? Porte: 4 cañones de a 2. Medidas: Quilla - 18 codos, Manga - 7, Eslora - 24. Expediciones vinculadas con Ferro: 1781 - Viaje en comisión reservada del virrey para Cartagena - La Habana. 1784 – Viajes en comisiones reservadas para el virrey a diferentes zonas y puertos del Caribe incluyendo: Riohacha, Santa Marta, Portobelo, La Habana, Jamaica, Costa de Mosquitos. 1785 – Fuerza naval de la expedición del Darién y comisiones reservadas a la Habana y Bocas del Toro. Una descripción exacta de las características navales de este buque para el año de 1785 está transcrita en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], Folio 1090r. Mayor información sobre esta embarcación puede encontrarse en el AGN (fondo Milicias y Marinas y Archivo Anexo II) y en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), fondo Expedientes a Indias que puede ser consultado en la Biblioteca Virtual de Defensa). También se presentan unos pocos datos en: Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés, *Buques de la armada española*, 197. Además, en el sitio web Historia Naval de España se ha publicado información de la embarcación (Todoavante, “Goleta Chula”, Historia Naval de España, en <https://blog.todoavante.es/?p=6363> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019)).

⁶²⁴ En específico se trata del manuscrito, al parecer anónimo del año 1772, titulado “noticia sobre la conmoción popular comunera”, que fue trabajado por el investigador Manuel Lucena Salmoral en: *Tres historias testimoniales sobre la revolución comunera* (Bogotá: Banco de la República, [1984?]), 73. El manuscrito referido además, hace parte de una copia recopilada en un conjunto de escritos denominados como *Miscelánea de Antonino Rufo Jare* del año 1795. Sobre Antonino Rufo Jare y su relación con Ferro se profundizará posteriormente.

⁶²⁵ Manuel Lucena Salmoral, *Tres historias testimoniales*, 101. Registros oficiales de esta embarcación para las referidas comisiones se encuentran en: AGMAB, Cuerpos Expediciones, Expediciones a Indias, Cartagena de Indias y Tierra Firme, Legajo 2, Documento 17. *La Chula goleta*. [Manuscrito], 1784.

⁶²⁶ Una copia de un texto de Hodgson obtenido por Ferro en uno de sus encuentros se encuentra transcrito en la sección de anexos de este documento. Ver: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Roberto Hodgson. Copia Numero 75. Diario de la Laguna de Boca del Toro, ó Drago*. [Manuscrito], 178[8?]. Otro manuscrito en el que se brindan datos de las comisiones de Ferro vinculadas a Hodgson puede verse en: AGMAB, Cuerpos Expediciones, Expediciones a Indias, Cartagena de Indias y Tierra Firme, Legajo 2, Documento 17 y AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina. Tomo 81, folio 12v.

Armada y la fuerza militar se toman en diferentes dependencias y se ejecutan en tiempos y por vías separadas. Resulta oportuno empezar relatando la notificación del cuerpo de pilotos del mes de abril, para devolverse luego al mes de enero y narrar la solicitud emitida por el comandante de guardacostas de Tierra Firme del apostadero de Cartagena de Indias relacionada con Ferro.

El 27 de abril de 1785, a sus 34 años, después de 12 años ininterrumpidos en la clase de pilotín, 9 de ellos desarrollados en puertos, aguas y costas americanas, piloteando y navegando tanto en buques mayores como menores, la armada oficializó y notificó el ascenso de Juan Antonio Ferro a la clase de segundos. Esta promoción, le significaría entre otras cosas, devengar 25 escudos de vellón o 36 pesos, para aquellos individuos destinados en América. Un monto sin duda superior a los 15 escudos de vellón asignados mensualmente para la clase de pilotines.⁶²⁷ Sin embargo, cuando se materializó su cambio de clase, Ferro se encontraba ejecutando comisiones desde el 4 de enero del 85 con el cargo de oficial.⁶²⁸ Tal situación, desde luego excepcional, representaba un récord y logró sin parangón para cualquier piloto de la armada en su época.

Su promoción a oficial se gestó con la suprema aprobación del virrey del Nuevo Reino de Granada Don Antonio Caballero y Góngora y, fue solicitada, por Don Juan Carranza, comandante de los bajeles guardacostas de Tierra Firme del apostadero de Cartagena de Indias. Según su expediente del fondo del Cuerpo de Pilotos de la Armada, el comandante de los guardacostas de Tierra Firme en vista de la:

suma escasez de oficiales con que se hallan los buques de mi cargo pues en ninguno de ellos tengo segundo por estar los tres únicos que hay empleados, los dos primeros en los mandos de los bergantines Princesa y Amistad, y el tercero de mi mayor de Ordenes; pero habiendo ocurrido la novedad de haber enfermado gravemente [...] y hallándome con la orden de V.E. para embarcarme mandando todas las fuerzas de Mar para la expedición del Darién, y no tener con quién cubrir la falta del citado oficial me beo en la precisión de avilitar de tal (si V.E. lo aprobase) a Don Juan Antonio Ferro, primer piloto de la Armada, de notoria inteligencia, conducta, y desempeño para el efecto, respecto a no haver Guardias Marinas en estos Buques y con arreglo a la Real

⁶²⁷ AHNCL, *Libros de Tripulaciones y Contaduría*.

⁶²⁸ “Oficial: Llámense oficiales de guerra los que componen el Cuerpo general de la Armada desde el capitán general de ella hasta el último alférez de navío [...] oficiales mayores: son a bordo los capellanes, pilotos, cirujanos y maestros de viveres [...] oficiales de mar: los contramaestres, patrones de lancha, maestros de velas, sangradores, carpinteros, calafates, herreros, armeros, toneleros, faroleros, buzos y cocineros del equipage”. *Diccionario Marítimo*, 388.

Orden del 14 de febrero de 1773, de que acompaño a V.E copia, y sin embargo a las facultades que en ella se me conceden, no pasare a ejecutarlo sin que V.E me diga si considera justa mi determinación [...] Ygualmente devo manifestar a V.E. que no aumento otro gasto a la Real Hacienda que el de 11 ½ pesos al mes, importe del salario de un criado, respecto a que el avilitado lo disfruta el mencionado Ferro hace más de quatro años por concesión hecha de mi antecesor Don Fernando de Lortia y Don Juan del camino, mediante a estar mandando una embarcación de guerra, y a que con sola la ración de Armada no podía mantenerse [...] Cartagena de Yndias 4 de Enero de 1785 [...] Excelentísimo Señor Don Antonio Cavallero y Gongora.⁶²⁹

Ante la solicitud de aprobación de Don Juan Carranza, el virrey contestó:

He visto [...] que me manifiesta la escasez de oficiales del Real Cuerpo de Marina con que se halla para mandar los buques destinados a la expedición del Darién, proponiendome la precisión en que se ve de avilitar de tal a Don Juan Antonio Ferro, primer piloto de la Real Armada, y pidiéndome apruebe esta decisión tomada por Vuestra merced en apoyo de la Real orden del 14 de febrero del 73 [...] Teniendo yo un perfecto conocimiento de la inteligencia conducta, y desempeño del citado primer piloto [...] a quien vuestra merced save las comisiones en que le he empleado, y recordando los mui particulares servicios que contrajo en los tiempos de la guerra durante el mando de mi antecesor Don Manuel Flores, apruebo mui gustoso la determinación de vuestra merced de avilitarle de oficial, esperando que en la primera ocasión de Vuestra merced cuenta de esta elección al Señor Primer Ministro de Marina, a quien sobre el particular dire yo también lo combeniente [...] Cartagena 5 de Enero de 1785. Antonio Arzobispo Virrey de Santa Fe.⁶³⁰

La promoción del piloto no pasó desapercibida en la península y generó un interesante cruce de comunicaciones entre importantes funcionarios monárquicos, que, en últimas, si bien terminaron aprobando el designio del virrey, hicieron evidente su sorpresa ante este proceder. De este modo, el 11 de enero de 1785, el comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, comunicó la promoción a oficial del piloto Ferro a Don Luis Córdova, Capitán General de la Real Armada, quien aprobó el procedimiento

⁶²⁹ AGMAB, Cuerpos Patentados, Cuerpo General de pilotos, Legajo 3389-17.

⁶³⁰ *Ibíd.*

el 12 de abril de 1785. A partir de este momento y en un lapso relativamente corto, la promoción trasciende convenientemente a favor de Ferro.⁶³¹

Tres meses después de los primeros oficios en los que se relaciona la habilitación de Ferro como oficial en el apostadero de Cartagena de Indias, el 11 de mayo de 1785, su majestad Carlos III (1759-1788) expidió la cédula Real en la que se estableció:

Por quanto atendiendo al mérito y servicios de Don Juan Antonio Ferro, piloto de mi Real Armada, he venido en concederle la graduación de Teniente de Capitán de mar y guerra⁶³², declarándola igual en todo a la de teniente de infantería del ejército. Por tanto mando a los capitanes generales, gobernadores de las armas y demás cabos mayores y menores oficiales y soldados de mis ejércitos, le hayan y tengan por tal teniente graduado de mar y guerra y le guarden y hagan guardar todas las honras, gracias, preeminencias y exenciones que por razón de dicho grado le tocan y deben ser guardadas bien y cumplidamente, que así es mi voluntad y que de este grado se tome razón y forme asiento en la contaduría principal de Real Hacienda a que corresponda.

Dado en Aranjuez [...] Yo el Rey.⁶³³

Sin lugar a duda este procedimiento sólo pudo efectuarse gracias a la solicitud directa que efectuó el virrey arzobispo del Nuevo Reino de Granada ante el ministro de Indias, el Márquez de Sonora. De otra forma ¿cómo explicar tanta celeridad en un suceso tan poco trascendental para el buen gobierno de los territorios de ultramar y del que aparentemente sólo sacaba beneficios un individuo? El apremio Real parece no coincidir con la velocidad en los tiempos para la comunicación y toma de decisiones en las otras dependencias del aparato burocrático hispánico en las que el ex-piloto Ferro estaba vinculado, como lo era para el caso de la península, el ministerio de Marina, el Cuerpo de Pilotos de la Armada y el Departamento de Marina de Cartagena de Levante y en el virreinato americano, el apostadero de Cartagena de Indias y la compañía de Guardacostas.

En lo concerniente a la alta jerarquía de la Real Armada peninsular, su capitán General sólo tuvo notificación definitiva de la promoción de Ferro hasta el 31 de octubre de 1785, es decir cinco meses después de la expedición del mandato real. La noticia se la

⁶³¹ *Ibíd.*

⁶³² “Teniente: Dase el nombre de teniente de navío á la primera clase de oficiales subalternos de guerra de la Armada, que sigue inmediatamente á la última de gefes, esto es, á la de capitanes de fragata, y equivale á la de capitán en el ejército”. *Diccionario Marítimo*, 517. “Capitan de mar y guerra: el que mandaba buque de guerra con jurisdicción militar”. *Ibíd.*, 143.

⁶³³ AGS, SGU, LEG7081, 38, folio 351R-351V.

oficializó Don Juan Carranza, desde Cartagena de Indias, en una breve comunicación en la que si bien no se hacía referencia a la cédula real, si dio cuenta que Ferro hacia valer su promoción y cargo en América.⁶³⁴ Posiblemente, ante lo inusual del asunto, el capitán General de la Real Armada consultó con su ministro de Marina, Don Antonio Valdés, quien a su vez escaló la consulta al Ministro de Indias, recibiendo la siguiente respuesta el 9 de marzo de 1786:

Con motivo de haver informado el Arzobispo Virrey de Santa Fé, sobre el particular merito, que havia contrahido a sus ordenes el Piloto de la Real Armada Don Juan Antonio Ferro [ilegible] grado de Teniente de Capitan de Mar y Guerra, dí cuenta al Rey, y en su consecuencia tuvo a bien condecender con la citada propuesta, de que resultó despacharse el nombramiento por este ministerio de indias de mi cargo a favor del citado Piloto como se ha hecho en grados de igual clase, sin trascendencia a la Real Armada, por hallarse comprendidos y equiparados a los de Egercito. Lo participo a V.E en respuesta de su papel de 7 del corriente [...] El Pardo [...] Marques de Sonora [Rubricado] Señor Don Antonio Valdés.⁶³⁵

Posterior a esta comunicación, durante los meses de marzo y junio de 1786, el Ministro de Marina notificó a otras dependencias de la Armada, como la Contaduría General del Departamento de Cádiz, que el segundo piloto de dotación Don Juan Antonio Ferro quedaba separado del servicio de Marina para los fines pertinentes.

De otra parte, en los libros contables matrices del Cuerpo de Pilotos de Cartagena de Levante se siguió consignando información sobre Ferro hasta el año 1788. En esta fuente, para los años de 1785 a 1788, se reporta al menos dos datos relevantes asociados con el ascenso y asiento de la clase de segundo piloto. Uno de ellos indica que, de acuerdo con las noticias de los oficios generales de la isla de León del 23 de septiembre de 1785, Ferro ascendió a la clase de segundo piloto el 27 de abril de 1785 y que la Armada creó su asiento el 1 de enero de 1786. El otro señala que el 12 de enero de 1788, se notificó al Ministerio de Cartagena de Indias el cese de la asignación del asiento del piloto.⁶³⁶ Desde este momento, Juan Antonio Ferro y Fonseca pierde toda relación con el Cuerpo de Pilotos de la Armada. Institución en

⁶³⁴ AGMAB, Cuerpos Patentados, Cuerpo General de pilotos, Legajo 3389-17.

⁶³⁵ *Ibid.*

⁶³⁶ AHNCL, *Libros de Tripulaciones y Contaduría*.

la que estuvo vinculado oficialmente por 10 años, hasta su edad de 33 años y alcanzó la clase de segundo.

Como profesional del mar e integrante del Cuerpo de Pilotos, piloteó y gobernó distintas embarcaciones reales, la mayoría de ellas de porte menor. Gracias a sus conocimientos, buen desempeño y excelente relacionamiento pudo ascender en la jerarquía militar borbónica y seguramente también él y su descendencia, en la jerarquía social iberoamericana.

10.3.2 Su carrera de oficial en la fuerza naval, gubernamental y militar en el Nuevo Reino de Granada

La hoja de servicios del piloto habilitado de oficial Don Juan Antonio Ferro y Fonseca es polifacética, intensa y de larga duración. En sus primeros 16 años, desde 1785 hasta 1796, sus campañas y tareas están asociadas con la Real Armada y un cargo político-administrativo relacionado con la gobernación de la provincia del Cítara (ver Figura 29).⁶³⁷ Posterior a ello, desde 1797 hasta la segunda década del siglo XIX, sus actividades están relacionadas como teniente del ejército del regimiento fijo de Cartagena de Indias efectuando comisiones terrestres y fluviales en poblados como Puente Real, Santa Fé de Bogotá, Honda, Novitá y otros asentamientos de la región caribe.⁶³⁸

Su primera campaña como oficial estuvo vinculada con las expediciones militares y navales del Darién en 1785.⁶³⁹ En los diarios expedicionarios de las campañas de ese año, elaborados por su comandante el brigadier e ingeniero Militar Don Antonio de Arévalo, Don Juan Antonio Ferro figura como “Ofizial de órdenes el primer piloto habilitado de oficial” embarcado en el bergantín Princesa. Posteriormente, ese mismo año

⁶³⁷ También nombrada en la documentación y cartografía histórica como Zitará. Los territorios de esta provincia hispánica coinciden en buena medida, con la jurisdicción del departamento del Chocó de la república de Colombia. Esta región biogeográfica se ubica en territorio continental, al sur del istmo de Panamá y posee una vegetación selvática. Datos de la provincia pueden encontrarse en: Enrique Ortega Ricaurte, “Pacificación de la provincia de Citará”, *Boletín de Arqueología* 2, n°. 5 y 6 (enero-diciembre 1947): 521-528 y “La comarca del Chocó (El golfo de Urabá, el río Atrato, las provincias del Zitará y Darién)”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, comp. por Antonio Basilio Cuervo, Vol. 2 (Bogotá: Imprenta de vapor, 1817), 250-324.

⁶³⁸ Los datos presentados sobre esta parte de la carrera militar de Ferro fueron obtenidos en diversos archivos y fuentes. La mayoría de estos manuscritos han sido transcritos e incluidos en la sección de anexos de este documento. Sin embargo, dentro de la documentación empleada para la elaboración de la hoja de servicios del personaje fue de especial relevancia, las copias de los certificados que Ferro empleó en el año de 1796 para solicitar su pase a teniente del ejército del regimiento fijo de Cartagena de Indias. Remitirse a: AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 348R-358V.

⁶³⁹ Manuscritos transcritos sobre esta campaña militar expedicionaria se encuentran en la sección de anexos de este documento y fueron trabajados con mayor profundidad en el capítulo anterior. Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién*, 1785, folio 1087R.

y en otra de las campañas darienitas, se le asignó el cargo de alférez de fragata⁶⁴⁰, al mando de la cañonera *San Josef*.⁶⁴¹ Ferro fue uno de los componentes de la primera división y parte integral de la fuerza naval de la campaña militar y con su embarcación, tuvo la misión de asistir el desembarco en el río Caymán.⁶⁴² Además durante esa campaña, Ferro, en la cañonera, debió dirigirse al puerto de Calidonia (o Carolina) para contrarrestar los posibles ataques de ingleses o de los aborígenes cuna y, también, viajar a Cartagena de Indias para llevar pliegos del Real Servicio según designios del virrey.⁶⁴³

Posteriormente, en los diarios de campaña del mes de julio de 1785, donde se reseñan los movimientos navales para ocupar el puerto de la Calidonia, Juan Antonio Ferro figura como capitán⁶⁴⁴ del bergantín *Coro*⁶⁴⁵ y transportó a “seis oficiales, veinte y nueve soldados del regimiento Fijo de Panamá, cincuenta y uno de voluntarios Blancos de Natá y veinte de los pardos voluntarios de Natá”.⁶⁴⁶ Ferro también fue el encargado de comunicarle al comandante Arévalo, que los Cuna deseaban firmar la paz con los españoles. Lo hizo por medio de su diario en el que reseñó el 28 y 29 de julio de 1785, tanto los intereses pacifistas de los aborígenes, como sus pormenores de la navegación de cabotaje efectuada con el bergantín en el mar caribe vinculado al territorio ístmico. Este diario se constituye en uno de los pocos registros de navegación, en la modalidad de diario, localizados para Ferro en el que se puede vislumbrar al profesional y oficial de la Marina Real ilustrada.⁶⁴⁷ También, en octubre de 1785, y seguramente por un periodo corto de tiempo, Ferro quedó al mando de todos los buques durante las expediciones del Darién.⁶⁴⁸

⁶⁴⁰ Corresponde a la jerarquía más baja dentro del esquema de la oficialidad de la Marina real española. “Alférez: Grado militar en la marina, del cual había dos clases con las denominaciones de Alférez de fragata y Alférez de navio; mas la primera ha sido últimamente suprimida por Real orden”. *Diccionario Marítimo*, 22.

⁶⁴¹ Embarcación menor. Una descripción exacta de las características navales de este buque para el año de 1785 está transcrita en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién, 1785* [Manuscrito], folio 1091R.

⁶⁴² Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], folios 1282V y 1283R.

⁶⁴³ *Ibíd.*, folios 1293V y 1311R.

⁶⁴⁴ “Capitán: El que manda una embarcación de guerra ó mercante; aunque en el primer caso es mas usada la voz de comandante”. *Diccionario Marítimo*, 142.

⁶⁴⁵ Embarcación menor. El *Coro*, según los diarios del Darién, tenía 18 cañones de a 8 y 4. Ver: BRAH, 9/6271(5), folio 37v [Foliación asignada].

⁶⁴⁶ BRAH, 9/6271(5), folio 41R [Foliación asignada].

⁶⁴⁷ Manuscrito transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGI, PANAMA, 307. *Diario de navegación del alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro, comandante del bergantín el Coro*, folios 1469R -1476R.

⁶⁴⁸ Datos sobre este cargo los referencia Ferro en un escrito de 1790. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Contrabandos-Cartas, Tomo 9. *Teniente de Mar y Guerra hace relación de sus méritos y servicios para solicitar la tenencia de Citará*. [Manuscrito], 1790, folio 911V. Manuscrito transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento.

Un año después de su promoción, en 1786, el expiloto figuraba ya como Teniente de Capitán de Mar y Guerra. Un reporte del mes de agosto, a manera de llamado de atención para el virrey y para Ferro, efectuado por el Ministro de Indias, les notificaba que:

Hallándose el rey noticioso que Don Juan Antonio Ferro a quien Su Majestad confirió el empleo de capitán de mar y guerra, usa del uniforme de marina, me manda prevenir a Vuestra Excelencia haga saber al interesado que su grado no tiene trascendencia alguna a la Real Armada por lo que no puede usar de semejante uniforme, si no del que le corresponda conforme a la declaración comprendida en el Real título expedido a dicho Ferro que remití á Vuestra Excelencia en 18 de mayo del año próximo pasado. [...] San Ildefonso 18 de agosto de 1786. Sonora [Rubricado] Señor Arzobispo Virrey de Santa Fé.⁶⁴⁹

Entre diciembre de 1786 y marzo de 1787, Ferro fue el oficial de órdenes del Capitán de Fragata Luis Arguedas. Durante que el tiempo que el capitán Arguedas estuvo al mando del cuerpo de guardacostas de Tierra Firme del apostadero de Cartagena de Indias, Ferro efectuó a cabalidad todas las tareas y comisiones asignadas por su jefe, que, de una u otra forma, eran los designios y proyectos del virrey arzobispo del Nuevo Reino de Granada.

Con el capitán, hizo parte de una comisión reservada para reconocer la costa de cabo Tiburón (zona litoral del istmo del Darién). Entre los objetivos de la misión se debía efectuar, además de un levantamiento de planos de las costas visitadas, un encuentro con el coronel Roberto Hodgson en el establecimiento de la Carolina. Se buscaba definir un plan de operaciones militares y comerciales en la región; aunque el encuentro con el inglés no se materializó en esa oportunidad.⁶⁵⁰ Durante esta comisión, a Ferro se le asignó el mando de tres buques armados guardacostas⁶⁵¹ pero presentó inconvenientes de salud

⁶⁴⁹ Documento transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 60. *Ferro Juan Antonio, su nombramiento de Capitán de mar y guerra* [Manuscrito], folios 401R. Otros manuscritos en los que se relaciona el uso indebido del uniforme de marina por parte de Ferro se encuentran en: AGMAB. Fondo de Cuerpo Patentados, Cuerpo General, 620-415.

⁶⁴⁹ BRAH, 9/6271(5), folio 41R [Foliación asignada].

⁶⁵⁰ Sobre la comisión reservada del Capitán Luis Arguedas remitirse a: “Diario de una expedición reservada a cargo del Capitán de Fragata Luis Arguedas”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*, Antonio Basilio Cuervo, Vol. 1 (Bogotá: Imprenta de vapor, 1817): 372-429 y Manuel Lucena Salmoral, *Tres historias testimoniales sobre la revolución*, 101-102.

⁶⁵¹ Datos sobre las actividades asignadas a Ferro durante la comandancia de Arguedas se encuentran en una de las certificaciones incluidas en sus peticiones de 1796. Ver: AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 352V y 353R.

y fuertes “calenturas”, que obligaron a su superior, el capitán Arguedas, a enviarlo de regreso a Cartagena en una goleta particular.⁶⁵²

También se tiene reporte que durante 15 meses, desde el 19 de mayo de 1787 hasta el 30 de agosto de 1788, Ferro, interinamente, por muerte del oficial Tomas Sierra, ejecutó el cargo de Capitán del puerto de Cartagena de Indias.⁶⁵³ Se sabe además que en el ejercicio de su capitanía del puerto, en enero de 1788, el piloto-oficial salió de Bocachica (punto de entrada y salida de la bahía de Cartagena de Indias ubicado entre la isla de Tierra Bomba y la isla de Barú) rumbo a la costa de Mosquitos, efectuando una parada en la isla de Jamaica, al mando de la balandra *San Francisco de Paula* y acompañado de las goletas *Victoria* y *Nanci*, en búsqueda del bergantín y balandra de Hodgson, en el desarrollo de una comisión súper secreta del virrey arzobispo.⁶⁵⁴

Entre enero de 1785 a agosto de 1788, el excelente desempeño del oficial Juan Antonio Ferro en los cargos y comisiones de los proyectos borbónicos hispánicos de colonización del Darién y control comercial Atlántico, le permitieron obtener importantes certificaciones de sus altos mandos.⁶⁵⁵ Haciendo uso de estos documentos, el 8 de septiembre del 1778, Ferro, por medio de un escrito firmado en Turbaco, le suplicaba al rey la exoneración del “encargo de[l] arsenal [...] y [le solicitaba se le] conceda licencia para pasar a España, donde podrá recuperar su perdida salud”⁶⁵⁶, en función de sus duros años de servicio en la marina y el poco sueldo que ganaba como teniente de mar y guerra encargado del arsenal y detalle de los almacenes de marina de Cartagena de Indias.

Esta solicitud al parecer fue una simple cuestión de trámite y seguramente parte de la estrategia de gobierno y control del virrey Caballero y Góngora quien, el 10 de septiembre del 1778, firmó un decreto real en los siguientes términos:

acordé librar y libro [...] en la persona de Don Juan Antonio Ferro para el desempeño de los empleos que le vienen conferidos [...] de suficiente aptitud

⁶⁵² Ver: “Diario de una expedición reservada”, 428 - 429 y Manuel Lucena Salmoral, *Tres historias testimoniales sobre la revolución*, 101-102.

⁶⁵³ Información sobre el cargo de Capitán de puerto puede encontrarse en: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 51. *Ferro Juan Antonio, su designación del Cápitan del Puerto de Cartagena, en reemplazo del extinto Tomas Sierra*. [Manuscrito], 1787, folios 9R-13R y AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 352V y 353R. Manuscritos transcritos e incluidos en la sección de anexos de este documento.

⁶⁵⁴ Manuscrito transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 81. *Ferro Juan Antonio sale de Cartagena con unos navíos, en comisión a la costa de Mosquitos*. [Manuscrito], 1788, folios 12R y 14V.

⁶⁵⁵ Copias de estas certificaciones se encuentran transcritas e incluidas en la sección de anexos de este documento y han sido referenciadas con anterioridad. Ver: AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 352V y 354V.

⁶⁵⁶ *Ibíd.*, 356r.

para continuar las diligencias de recolección de platina⁶⁵⁷ [...] le elijo, disputo y nombro por teniente de gobernador del Zitará y de oficiales reales y corregidor de naturales de Quibdó [...] con las mismas facultades, jurisdicción y privilegios que lo han obtenido sus antecesores y como lo usan, sirven y ejercen los otros tenientes de gobernadores, de oficiales reales y corregidores de naturales de dichas provincias del Chocó, y las demás del distrito y comprehensión de este virreynato, sin limitación alguna [...] en uso de las facultades y jurisdicción que por el primero le corresponden, conocerá de todas las causas, así civiles como criminales y executibas, que en qualquier manera le toquen y pertenezcan, en las quales procederá a su substanciación por todos los términos e instancias de derecho, hasta determinarlas con parecer de asesor letrado, otorgando las apelaciones y recursos que en tiempo y forma se interpusieron para los tribunales superiores que convenga. [...] Y por lo respectivo al empleo de oficial Real percibirá, cobrará y recaudará todos los ramos de Real Hacienda, y en la conformidad que hasta ahora se haya practicado dando los recibos, certificaciones, cartas a pago, y demás documentos que sean necesarios, llevando cuenta y razón de todo lo que fuere de su cargo, con la separación de ramos y especificación de partidos para darlas donde, como y quando corresponde. Y en orden al empleo de corregidor de naturales de Quibdó, cuidará de que así los yndios como los demás sus subalternos vivan arreglados, en unión, paz y concordia, esmerándose en su agregación, y que no anden dispersos y fuera de sus respectivas poblaciones, procurando con toda vigilancia el que igan [sic] misa los días festivos y asistan a la explicación de la doctrina christiana, hagan sus sementeras y las de la comunidad, evitando en quanto le sea posible que vivan ociosos, para que de este modo no causen inquietudes con las freqüentes embriagueces, se originen disturbios, que son causa de que no se haga el servicio de ambas magestades, en cuyos empleos se arreglará para su perfecto desempeño a las leyes, cédulas, ynstrucciones y ordenanzas reales y superiores que hablan de semejantes empleos, tanto las que se hayan publicado y comunicado hasta la presente, como las que en lo sucesivo se le comunicaren para su observancia y cumplimiento. Y por razón

⁶⁵⁷ “Platina: cierto mineral que algunos cuentan entre los metales [...] y ponen sus cualidades y los muchos usos para que puede servir en las necesidades de la vida [...] siendo este mineral por lo vidrioso y áspero que le hace saltar como en hojas, tan rebelde a la ductilidad y al martillo como el mercurio por lo inestable y fujitivo. Este mineral que es blanco, se haya en varias minas de oro de la Provincia de Popayán, y especialmente en la gobernación del Choco, donde le dan el nombre de *Platina del Pinto*, y le conserva en otras provincias a que ha llegado. En la obra de *Viaje Amer.* se llama piedra, y se dice que se dificultaba su beneficio; y que sirve para hacer dúctil al hierro”. Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina e italiana*. Tomo 3 (Madrid: Imprenta la viuda de Ibarra, hijos y compañía, 1786), 157.

de dichos empleos llevará, gozará y percibirá de todos los derechos, salarios y emolumentos que devengare y justamente le pertenecieren con arreglo al real aranzel, práctica y costumbre legítimamente introducida. Para todo lo qual, y que pueda entrar al uso y ejercicio de dichos empleos, hará constar no ser deudor a la Real Hacienda, satisfacer el derecho de media anata, afianzar los intereses que hayan de ser a su cargo, y el juicio de recidencia a satisfacción del señor fiscal, visitador o gobernador de dicha provincia, por quien luego que con este título se presente el memorado Don Juan Antonio Ferro, haciendo constar tener cumplido con los requicitos exprezados, se le recibirá el juramento acostumbrado y fecho se le pondrá en posesión de los citados empleos sin hacer ni permitir se haga cosa en contrario pena de quinientos pesos aplicados en la forma ordinaria. Tómesese razón de este título en las partes donde convenga y haya sido costumbre. Pues para ello lo doy firmado de mi mano, sellado con el sello de mis armas, y refrendado del ynfrascrito escrivano mayor de governación del reyno en Turbaco [...] Antonio arzobispo virrey de Santafé. Por mandado de Su Excelencia.⁶⁵⁸

⁶⁵⁸ AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 356V y 359R.



Figura 29. 1785 – Mapa del Nuevo Reino de Granada en el que se ubica la provincia de Citará⁶⁵⁹

De esta forma, el virrey arzobispo convirtió a su experimentado hombre de mar en un principiante, pero maduro (37 años) funcionario militar, con poder y jurisdicción de un interesante territorio geoestratégico americano (ver Figura 29). Sus funciones como teniente gobernador del Citará iniciaron el 22 de septiembre de 1788 y finalizaron el primer semestre del año de 1793. Durante esos cuatro años, al teniente de capitán de mar y guerra le cesaron todos sus goces y sueldo de marina, recién obtenidos años atrás.

Los datos históricos recuperados sobre las funciones y actividades del teniente gobernador sugieren que el cargo y el destino debieron ser del agrado de Ferro. Por ejemplo, sus dos últimos años en el cargo (1791-1793), correspondientes a su segundo periodo de gobierno, fueron posibles gracias a la “sincera petición” de los vecinos mineros del Citará, quienes, en febrero de 1790, aseguraban que desde que Ferro era

⁶⁵⁹ AGMM, Cartoteca, Número Signatura: COL-01-09. *Mapa del Nuevo Reino de Granada que alcanza desde el Istmo de Panamá hasta el Paralelo de Lima* [Plano], 1785.

gobernador la situación de la región había mejorado.⁶⁶⁰ Sin embargo, otra fuente indica que el teniente gobernador no era tan apreciado como decía la comunidad. El Sr. Nicolás Gutiérrez, comerciante de Cartagena de Indias y vecino de San Francisco de Quibdó, capital de la provincia, entre febrero y abril de 1791, instauró una serie de agravios sobre el desempeño de Juan Antonio Ferro por el cobro que le hacía el gobernador de los reales derechos de alcabala⁶⁶¹ cuando llegaba su mercancía al puerto.⁶⁶²

Entre 1793 a 1796, es escasa la información recuperada sobre las actividades y el sitio de residencia permanente de Juan Antonio Ferro. Se sabe que, durante el mes de junio de 1791 a diciembre de 1793, año para el que tenía una edad de 42 años, era tratado en Cartagena de Indias, por el médico del regimiento hijo Don Juan de Arias, por un

afecto escorbútico grave de que son señales seguras las orinas sanguinolentas que arroja, sus encías ulceradas, dientes vacilantes y manchas por el cuerpo. Todo lo qual supone una disolución pútrida en la sangre, que por más que se ha procurado corregir en este país con los más oportunos remedios, no se ha conseguido por la falta de verduras y calor excesivo de este temperamento, que junto con la humedad y ayres salitrosos, contribuyen a perpetrar la misma persecución de sus humores: por todo lo qual me ha parecido muy conveniente aconsejar le pase a Santafé u otro parage de igual temperie y alimento en cuyo clima puede evitar las funestas resultas que aquí infaliblemente le amenazan si permanece algún tiempo.⁶⁶³

Este reporte médico supone que, en la última etapa de su gobierno en el Citará, debió efectuar viajes regulares a Cartagena de Indias para ser tratado. Seguramente, una vez finalizado su mandato en 1793, debió permanecer algún tiempo en Cartagena de Indias intentando ser incorporado en alguna dependencia militar o naval, aunque no se encontró reporte al respecto y todo indica que, por sus achaques de salud, fue retirado completamente del servicio de la Real Armada.⁶⁶⁴ Tampoco en sus relaciones de servicio,

⁶⁶⁰ Manuscrito transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Contrabandos-Cartas, Tomo 9, folios 911R-915V.

⁶⁶¹ “Alcabala: Tributo, o derecho Real, que se cobra de todo lo que se vende, pagando el vendedor un tanto por ciento de toda la cantidad que importa la cosa vendida. Es voz árabe de *cabala*, ó *cabele*, que [...] significa recibir, cobrar, o entregar, añadido el artículo”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (Madrid: Joaquín Ibarra, 1783), 46.

⁶⁶² AGN, Sección Colonia, Empleados públicos- Cauca, Tomo 3. *Nicolás Gutiérrez en Quibdó contra el actual teniente de gobernador sobre agravios* [Manuscrito], 1790, folios 740R-754V.

⁶⁶³ AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 359V y 360R.

⁶⁶⁴ *Ibíd.*, folios 348R - 350R.

Juan Antonio Ferro menciona el desarrollo de alguna actividad o filiación institucional hasta inicios de 1797.

Lo que parece cierto es que el desde el año de 1794, se encontraba residiendo en Santa Fé de Bogotá. De su travesía a la capital y al interior del virreinato se encontraron cuatro interesantes registros. Tres de ellos están asociados a un mismo evento y el otro a una solicitud personal. En los fondos documentales del Archivo cartográfico y de estudios geográficos del centro geográfico del ejército de Madrid (ACEGCGE) se encontró un relato de viajeros titulado *Viage redondo de Cartagena a Santa Fe*, escrito por Juan Antonio Ferro y Francisco Escudero.⁶⁶⁵ De este texto se destacan dos planos elaborados por los autores de la arteria fluvial más importante del virreinato, el río grande de la Magdalena y de uno de los caminos reales más empleados para comunicar a la capital con el puerto fluvial de Honda. Uno de los mapas fue titulado *Carta del curso del río de la Magdalena desde su embocadura hasta Honda copiada de los trabajos hechos por el Barón de Humboldt y por la comisión del Sr. Fidalgo* (ver Figura 30)⁶⁶⁶ y, el otro, es denominado *Plano que manifiesta el camino de Santafé a la villa de Honda, sacado a rumbo y distancia por horas de camino de una caballería cargada con ocho arrobas en tiempo en que se halla medio entre bueno y malo* (ver Figura 31).⁶⁶⁷

⁶⁶⁵ Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACEGCGE), Juan Antonio Ferro y Francisco Escudero. *Memoria titulada: "Viage redondo de Cartagena a Santa Fe"* [Manuscrito], 1796.

⁶⁶⁶ ACEGCGE, Cartoteca, C.7-IV-25(croquis1). Juan Antonio Ferro y Francisco Escudero, *Carta del curso del río de la Magdalena desde su embocadura hasta Honda copiada de los trabajos hechos por el Barón de Humboldt y por la comisión del Sr. Fidalgo* [Plano], 1796.

⁶⁶⁷ ACEGCGE, Cartoteca, C.7-IV-25(croquis2). Juan Antonio Ferro y Francisco Escudero, *Plano que manifiesta el camino de Santafé a la villa de Honda, sacado a rumbo y distancia por horas de camino de una caballería cargada con ocho arrobas en tiempo en que se halla medio entre bueno y malo* [Plano], 1796. Una copia de este plano aparece publicada en el libro/catálogo Daniel Gutiérrez Ardila, *El reino frente al rey. Reconquista, pacificación, restauración Nueva Granada (1815-1819)* (Bogotá: Museo Nacional de Colombia, 2017), 26. En esta publicación el mapa que se presenta es diferente al elaborado por Ferro y Escudero. Corresponde a versión del año 1816, de autor anónimo y no se referencia el archivo o museo donde esta salvaguardado el documento.



Figura 30. 1796 – Carta del río Magdalena desde su desembocadura hasta el puerto fluvial de Honda⁶⁶⁸

⁶⁶⁸ ACEGCGE, Cartoteca, C.7-IV-25(croquis1).

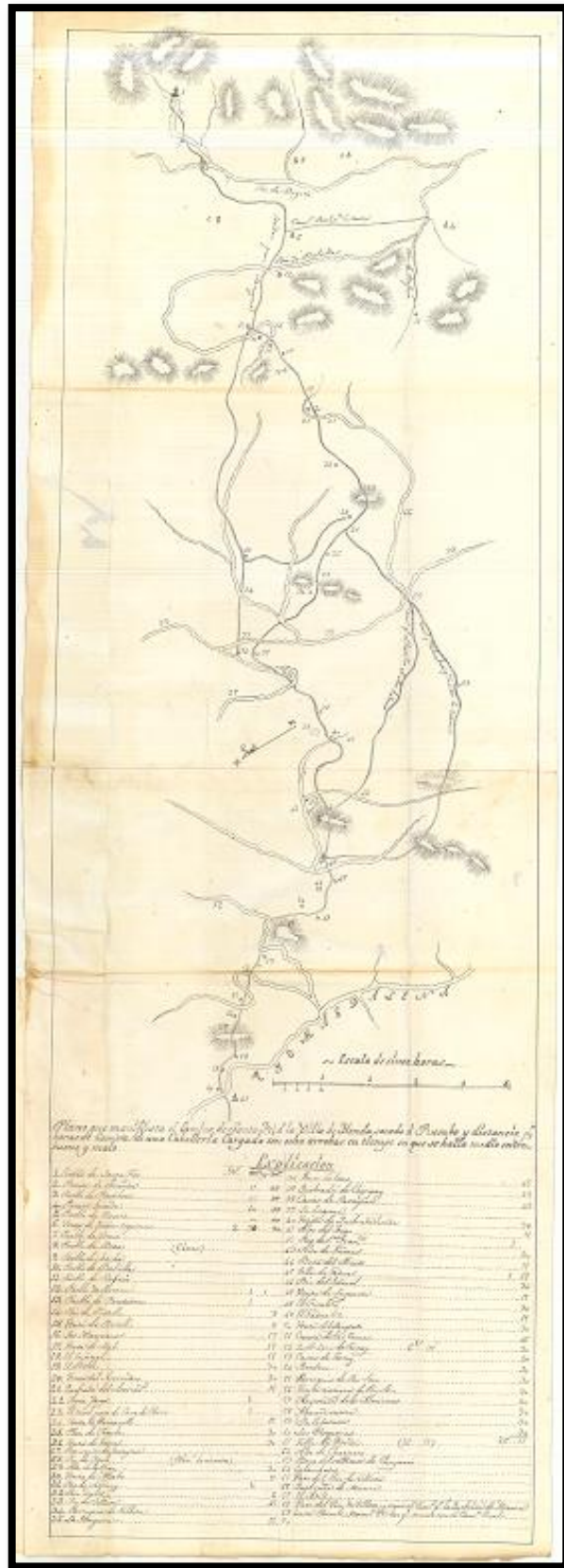


Figura 31. 1796 – Mapa del camino terrestre del puerto de Honda a Bogotá⁶⁶⁹

⁶⁶⁹ ACEGCGE, Cartoteca, C.7-IV-25(croquis2).

Aunque esta cartografía no será objeto de estudio detallado en este escrito, resultan dicientes en varios aspectos. Por un lado, la versatilidad y conocimientos espaciales de Ferro para graficar el territorio. De otra parte, el acceso, uso y referencia de información, textos, mapas y autores más actualizados e ilustrados de la época, como lo eran el científico Humboldt y el marino expedicionario Fidalgo. También, resulta interesante establecer la utilidad y fin de elaboración d los mapas y la crónica de los viajeros, como conocer la relación de los autores de los documentos.

La otra referencia corresponde a una solicitud con fecha del 4 de marzo de 1796.⁶⁷⁰ En una sentida carta, soportada con contundentes certificaciones, Ferro le expresó al virrey de Don José Manuel de Ezpeleta (1789 – 1797), que

llebando siempre un género de vida conseqüente a la precisión del desempeño que siempre dí a satisfacción de mis gefes, como lo acreditan las certificaciones y documentos que presento en testimonio: a costa de escasos y malos alimentos, malos días, y peores noches, sugeto a toda inclemencia de los tiempos: y aun la tal situación me precisaba en buscar remedio en temperamento distinto de aquella cálida costa, y no pudiendo pasar a España por mi accidente, por que se agravaría más en la navegación, les pareció a los facultativos combeniente el de esta capital. Me partí a ella, donde la residencia de dos años a esta parte, a el paso que me ha hecho impender para la asistencia indispensable mis cortos propios intereses, me ha aliviado en tanto que puedo hacer a Vuestra Excelencia esta exclamación: suplicándole se digne declararme el goze referido de teniente de ejército, destinándome a parage y cuerpo donde pueda servirlo y con el ser alimentado, y seguir el sacrificio de la vida que tengo consagrada al real servicio. Como así lo espero de la acreditada justificación y bondad de Vuestra Excelencia, en uso de las reales facultades que tan dignamente exerce.⁶⁷¹

De esta forma, a sus 45 años, con más de 30 años de servicio ininterrumpidos a la monarquía hispánica, de los cuales casi 25 años había sido dedicados a la vida en el mar y al menos 15 en importantes comisiones en territorio americano, Ferro, suplicó una vez más, la divina providencia virreinal. Lo solicitado era “simple” en América, aunque posiblemente improcedente en la formación y jerarquía militar ibérica: que se le ocupará

⁶⁷⁰ Se localizaron copias de la solicitud referida en Colombia, en el AGN, y en España, en el AGS. Apartados de estos manuscritos fueron trascritos e incluidos en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 23, folios 461R-463V y AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 350R y 350V.

⁶⁷¹ AGN, Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 23, folios 463R – 463V.

como teniente de infantería del ejército real, se le asignará algún destino en América y, que continuarán sus pagos y manutención como oficial del rey que sería.

Las peticiones del expiloto de la clase de segundo, exteniente de capitán de mar y guerra de la Real Armada, exteniente gobernador y corregidor de *indios* de la provincia del Citará fueron tomadas en consideración y, aprobadas, casi a cabalidad, a favor de todos los interesados en la permanencia de Ferro en los servicios reales y en el Nuevo Reino de Granada, incluyendo por supuesto a Ferro. Nuevamente, un cruce de comunicaciones entre el virrey Ezpeleta e importantes funcionarios peninsulares, como el Conde del Campo de Alange, se puso en marcha.⁶⁷²

Entre el 19 de marzo de 1796 a 11 de agosto de 1798, los altos mandos decidieron con base en el buen prontuario del solicitante, que se aprobara su agregación a cualquiera de los cuerpos de aquel reino, en la clase de teniente de infantería del ejército, pero sin declarar su antigüedad “pues perjudicaría a los oficiales de su clase”. En principio, se pensó en ubicarlo en piquete⁶⁷³ del castillo de Chagres (actual territorio panameño)⁶⁷⁴ pero, finalmente fue destinado al regimiento fijo de Cartagena de Indias.⁶⁷⁵

La primera comisión como teniente del fijo de la que se tiene reporte para Ferro es del año 1802. Correspondió a la exploración y reconocimiento del camino de Carare⁶⁷⁶ por mandato del virrey Pedro de Mendinueta (1797-1803). La exploración la efectuó con el cura de la parroquia del poblado de Puente Real de Vélez (actualmente un municipio denominado Puente Nacional ubicado en el Departamento de Santander de la República de Colombia), fray Pedro Pardo.⁶⁷⁷ Los trabajos de reconocimiento duraron 31 días. Iniciaron el 16 de agosto y finalizaron el 17 de septiembre de 1802 (ver Figura 32 y Figura 33).

⁶⁷² Las comunicaciones entre los altos mandos se encuentran en: AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 348R - 350V. Manuscrito transcrito y referenciado en líneas anteriores.

⁶⁷³ “Piquete: Se llama en la Milicia cierto número de soldados, que sacan de cada Compañía con sus oficiales, y están prevenidos por si se ofrece alguna operación [...] En cada batallón habrá siempre una guardia llamada *piquete*, que se compondrá de un Capitán, un Teniente, un Subteniente, dos Sargentos y cincuenta hombres, con un Tambor”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana*, Tomo 5, 1737, 282.

⁶⁷⁴ AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 83. *Ferro Juan Antonio, Capitán de mar; comunicación del gobernador de Cartagena, sobre destinación de dicho oficial* [Manuscrito], 1797, folios 900R – 900V. Manuscrito transcrito e incluido en la sección de anexos de este documento.

⁶⁷⁵ AGS, SGU, LEG7081, 38, folios 348R - 350V.

⁶⁷⁶ Una vía pensada como un circuito comercial alternativo al camino de Honda, por el que se pudiera conectar las provincias del virreinato y su capital.

⁶⁷⁷ Apartados del diario de exploración y reconocimiento del camino han sido transcritos e incluidos en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Colonia, Fondo Historia Civil, Tomo 13. *Diario del Viaje del Teniente Juan Antonio Ferro y el cura Pedro Pardo, en la exploración de la vía del Carare; adjudicación de tierras en la misma región y pleitos por ellas.* [Manuscrito], 1802 - 1805, folios 621R-812V.

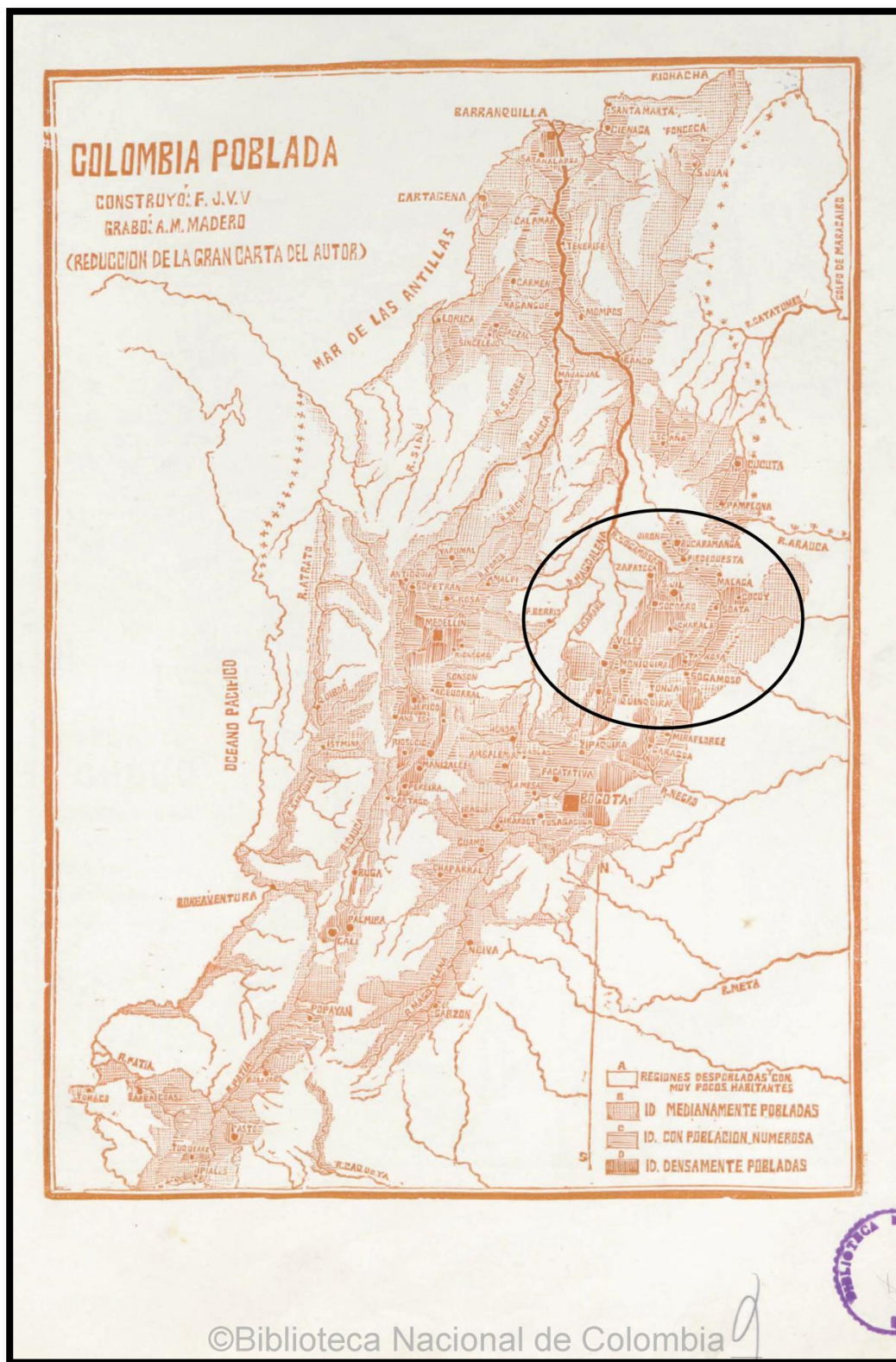


Figura 32. 18?? – Detalle de la localización del río Carare y su área de influencia⁶⁷⁸

⁶⁷⁸ Tomado y adaptado de la obra: Francisco Javier Vergara y Velasco, *Atlas completo de geografía colombiana* (Bogotá: Imprenta electrónica, 1906), 83. En http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapoteca/Documents/912.86_v37v35a.pdf (fecha de consulta: 10 de mayo de 2019).

En su relato, Ferro brinda uno pocos detalles sobre la navegación a boga en los ríos que visitó y de las principales características fisiográficas del camino y su entorno. Finalmente, le emitió un concepto al virrey informando que:

En el reconocimiento que acabo de executar por una trocha de 3 y 4 varas de anchura, no se ha encontrado los riesgos y precipicios que presentan los caminos más frecuentados del reino que tengo transitados [...] Aunque me faltan muchos conocimientos para calcular el costo que puede tener el camino para quedar en su mayor perfección, me parece, que con 25 a 30 mil pesos, se llenarán todas las atenciones de este objeto, que a más de ser de primera necesidad, proporciona tantas ventajas al reino. Estas, [...] son en mi concepto: 1° las arinas de Leyva y demás lugares inmediatos dependientes del corregimiento de Tunja, se conducirán en cinco días a las bodegas de Carare, que se hallan situadas a igual número de días más abajo de Honda, con lo que serán menores los fletes por lo más breve del camino. 2° Siendo el de Honda mui penoso en invierno y mayor la distancia, las arinas se exponen por él a un deterioro que no es tan fácil padecerlo por el de Carare por su más corta travesía de tierra. 3° Ahorrándose cuasi la mitad del camino por la vía de Carare, llegarán las arinas a la plaza de Cartagena más frescas, donde se surtirán a precios más moderados que en el día. 4° La importación de géneros de la Península se hará más cómodamente sin los riesgos que se experimentan en el río Magdalena desde San Bartolomé a Honda. 5° Realizada la apertura del camino de tierra desde las bodegas de Carare a la inmediación del sitio de San Bartolomé, se hará un comercio equitativo de víveres, henzos y mantas del país con la provincia de Antioquia que tanto necesita para la manutención y vestuario de los esclavos que trabajan los minerales. Por último, serán pobladas estas fértiles tierras con las muchas familias de esta provincia y demás del reino, que sumergidos en la mayor miseria, solo sirven de carga gravosa a la sociedad cuando con el trabajo de sus brazos serán felices y útiles al estado.⁶⁸⁰

Según reporta el cura Pardo, durante el reconocimiento del camino Ferro no contó con muy buena salud, debido a que tuvo muchas calenturas.⁶⁸¹ Sin embargo, los sucesos posteriores a la comisión nuevamente resultaron ser muy beneficioso para el teniente. En 1803, los documentos vinculados con la expedición indican que para poder arreglar la navegación en el río Magdalena, se debía crear una matrícula para

⁶⁸⁰ AGN, Sección Colonia, Fondo Historia Civil, Tomo 13, folios 678R-679V.

⁶⁸¹ *Ibíd.*, 686R.

todos los que viven de este oficio y para ello se necesitaba una mano fuerte e instruida, como la de Ferro.⁶⁸² También para ese año, 1803, se le dio jurisdicción a Ferro “para la distribución de tierras de aquellas montañas entre colonos y pobladores”⁶⁸³ y, para corregir “al poblador o trabajador que le desobedeciere en lo que le pueda mandar le irrespectare[sic] o directa o indirectamente se opuciere a sus disposiciones, con pena que no exeda ocho días de pricion”.⁶⁸⁴ De esta forma, el perfil y funciones asignadas al oficial de milicias, comenzó a guardar relación con su último cargo militar-administrativo efectuado en la gobernación de la provincia del Citará durante 1788 a 1793. No se trata solo de un hombre armas, sino más bien, de un funcionario con capacidad de administrar y gobernar un territorio, que incluso, puede llegar a cartografiarlo.

Todo indica que el teniente Ferro se asentó en la región, específicamente en el poblado de Puente Real. Prueba de ello son dos registros documentales del año 1809. Uno corresponde a una serie de anotaciones de su autoría en documentos de su propiedad ⁶⁸⁵ (ver Figura 34) y otro, a un mapa del camino del Carare elaborado por órdenes expresas del virrey Don Antonio Amar y Borbón (1803-1810) (ver Figura 35).

Al igual que la cartografía de 1796 vinculada a él, varios elementos resultan significativos del mapa del camino del Carare. En lo relacionado con Ferro, debido a que es el único registro cartográfico totalmente de su autoría. También, porque este plano fue elaborado, según se expresa, para cumplir nuevamente un designio del virrey de turno. Finalmente, porque el mapa sigue los parámetros de representación y administración del territorio efectuados en expediciones preliminares en el virreinato; campañas de las que Ferro fue participe y en las que posiblemente aprendió todo lo esencial para perpetuar el accionar monárquico y científico hispánico. En lo concerniente a la región debe advertirse que el Carare también era una zona estratégica para la comunicación y comercio del virreinato y de la que no existía un conocimiento detallado. Además, este territorio se encuentra vinculado con varios cursos fluviales relevantes que le potencializan su conexión con diversos espacios.

⁶⁸² *Ibíd.*, 689V.

⁶⁸³ *Ibíd.*, 710V.

⁶⁸⁴ *Ibíd.*, 696V.

⁶⁸⁵ Sobre este tema se profundizará en el próximo apartado.

De esta forma, en el mapa del camino de Ferro si bien es orientativo, su importancia reside en que el documento se plasman las apreciaciones sobre las características fisiográficas de los suelos por donde se emplaza, así como de las mejorías y obras que éste requiere para su cómodo uso. En síntesis, se trata de un plano que fue elaborado como una herramienta para ilustrar y facilitar, la correcta apropiación del territorio y sus recursos para la consecuente gobernanza de sus habitantes.

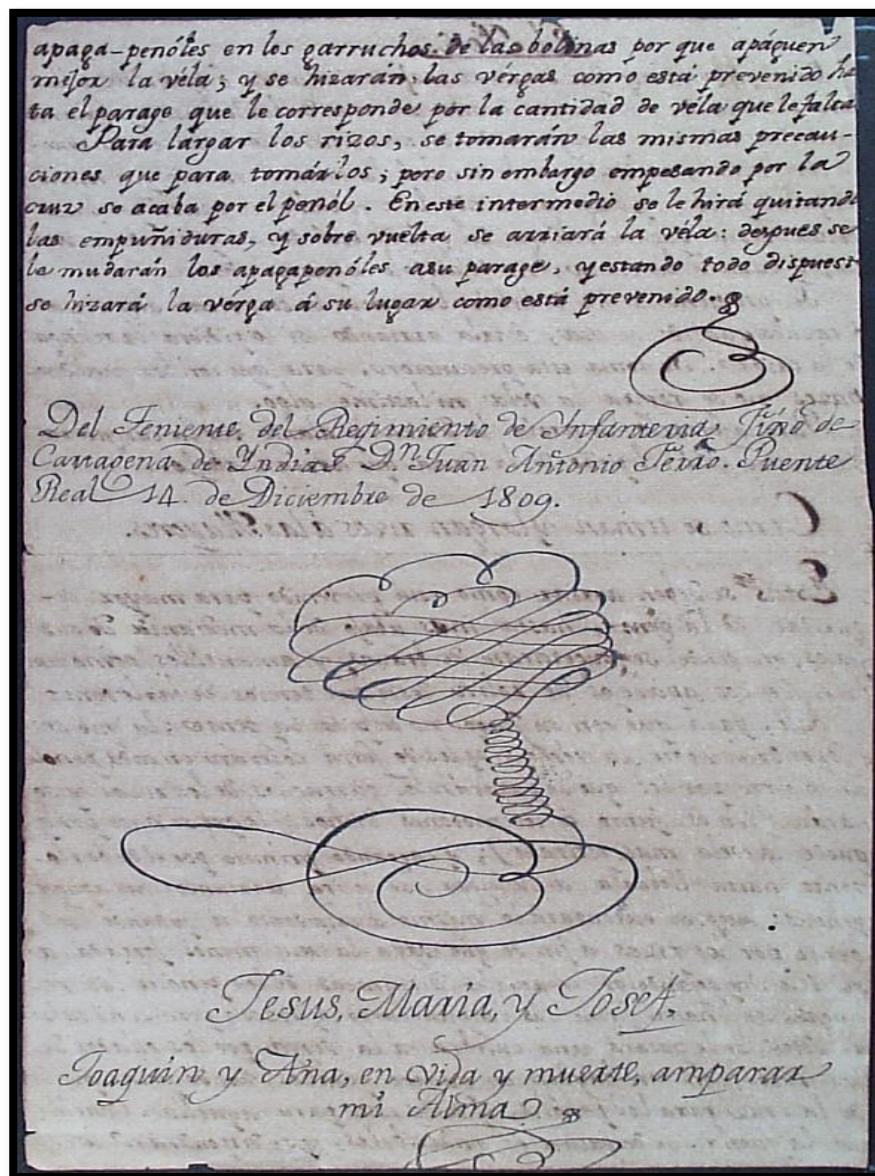


Figura 34. Detalle de texto escrito por Juan Antonio Ferro en un folio de uno de sus libros⁶⁸⁶

⁶⁸⁶ AHA, Antonino Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797.

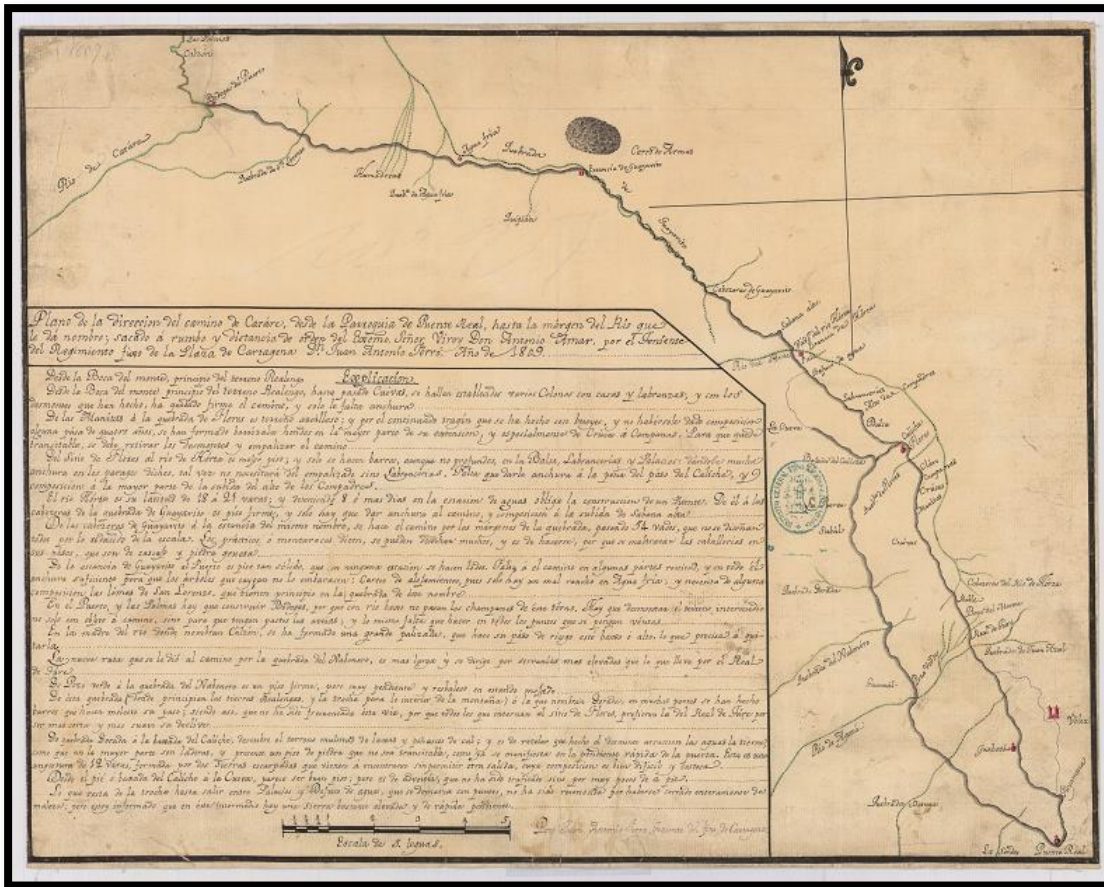


Figura 35. 1809 – Plano del camino de Carare efectuado por Juan Antonio Ferro para el virrey Amar y Borbón⁶⁸⁷

Posteriormente para enero de 1810, se encontró el registro de otra comisión asignada al teniente Ferro. Tuvo como objeto conducir a un prisionero, el Deán Don Andrés Rosillo, desde la villa de Socorro a Santafé de Bogotá.⁶⁸⁸ El canónigo Rosillo había sido vinculado a los movimientos revolucionarios e independentistas de la época y, era menester llevarlo con la máxima seguridad y cuidado, sin posibilidad de hablar durante su trayecto a su sitio de reclusión, en el convento de los capuchinos de la capital.⁶⁸⁹

⁶⁸⁷ AGMM, Cartoteca, Número Signatura: COL-06-04. *Plano de la Direccion del camino de Carare, desde la provincia de Puente Real, hasta la margén del Rio que le da nombre sacado a rumbo y distancia de orden del Excmo. Señor Virrey Don Antonio Amar por el Teniente del Regimiento fixo de la Plaza de Cartagena Don Juan Antonio Ferro. Año de 1809 [Plano], 1809.*

⁶⁸⁸ AGN, Sección Archivo Anexo I, Historia, 17, 16, D-7. *Comunicación enviada al Corregidor del Socorro donde anuncia estar enterado del arresto y confinamiento en prisión del Canónigo Magistral Andrés Rosillo y a la vez solicita sea llevado a Santafé lo más pronto posible por medio del Teniente Juan Antonio Ferro encargado del traslado de este prisionero [Manuscrito], 1810, folios 421R-422R.* Este manuscrito se encuentra transcrito y publicado en: M. Leonidas Scarpetta y Saturnino Vergara, *Diccionario biográfico de los campeones de la libertad de Nueva Granada, Venezuela, Ecuador i Perú; que comprende sus servicios, hazanas i virtudes* (Bogotá: Imprenta Zalamea, 1879), 545.

⁶⁸⁹ Datos bibliográficos sobre Andrés Rosillo pueden encontrarse en: Leonidas Scarpetta y Saturnino Vergara, *Diccionario biográfico de los campeones*, 545-546 y Pedro M. Ibañez, *Crónicas de Bogotá* (Bogotá: Imprenta

Se sabe por una solicitud de Ferro efectuada en Panamá el 26 de mayo de 1812⁶⁹⁰, que después de la conducción a prisión del cura a principios de 1810, el virrey Amar y Borbón, le comisionó para transportar seis presos desde la villa de Socorro a la capital. El transporte de este personal no tuvo inconvenientes y se realizó en 28 jornadas, aunque, Ferro comunicó, que debió costear de su bolsillo el transporte de bagaje de la comisión, correspondiente a 56 pesos.

Una vez concluida las comisiones de trasportes de reos, el virrey le notificó que debía regresar a Puente Real, el 5 de abril de 1810. Una vez allí, el 15 julio de 1810, un poblador le notificó secretamente que el movimiento revolucionario ganaba fuerza y una gran cantidad de independentistas viajaban hacia Santa Fe. Decidió entonces, a título personal, dirigirse a la capital a comunicarle dichas noticias al virrey. En su tercer día de jornada hacia la capital, en el pueblo de Zipaquirá, fue arrestado por el corregidor de la provincia y trasladado al día siguiente a una cárcel en Santa Fe. Según Ferró, las razones de su apresamiento se debieron a ser español, estar en tiempos de emancipación y haber transportado al canónigo Rosillo.

El teniente del fijo de Cartagena de Indias estuvo preso 101 días, primero en un calabozo y posteriormente, retenido en un cuartel. Ferro reportó que “Durante su encierro fue robado de la mayor parte del equipaje que trajo, y del que dejó en Puente Real, todo lo que no quedó baxo de llave, pues hasta de su cama se habían apoderado aquellos perversos que por último pudo conseguir”.⁶⁹¹

Una vez libre, con los achaques propios de un hombre de 60 años, se dirigió a Cartagena de Indias a solicitar su pasaporte y buscar destino y ocupación en la Habana o la península ibérica. En ese momento los registros históricos referencian a Ferro como teniente de Granaderos⁶⁹² del fijo de Cartagena de Indias. El 19 de abril de 1811, partió

Nacional, 1915), 316. Para documentación relacionada con el proceso efectuado contra Rosillo y su captura ver: AGN, Sección Archivo Anexo I, Historia, 17, Tomo 16, D-15. *Expediente con las comunicaciones enviadas al Virrey Gobernador y Capitán General del Reino Antonio José Amar y Borbón por parte de los Corregidores de San Gil y Tunja sobre el proceso seguido contra el Canónigo Magistral Andrés Rosillo acusado y sentenciado por ser cabecilla principal de la conspiración contra el Virrey de La Nueva Granada. En este expediente se encuentra la correspondencia entre estos dos corregidores desde la acusación hecha por José Monsalve hasta la captura hecha por el Teniente Juan Antonio Ferro* [Manuscrito], 1810, folios 491R-544R.

⁶⁹⁰ Apartados de esta solicitud han sido transcritos e incluidos en la sección de anexos de este documento. Remitirse a: AGN, Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 14, D-23. *Petición de Juan Antonio Ferro, teniente de Granaderos del regimiento fijo de Cartagena, para la restitución de dineros que se le deben por su regreso de la comisión al camino del Carare.* [Manuscrito], 1812, folios 113R-124R.

⁶⁹¹ *Ibíd.*, 123R.

⁶⁹² “Granadero: El soldado que sirve para tirar las granadas de mano, que hay una compañía en cada batallón de infantería, y también los hay en los regimientos de Dragones. Suelen escogerlos para estas compañías de las demás, y tienen esta preminencia los capitanes”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (1791), 459.

del puerto de Cartagena de Indias hacia a la isla de la Habana, pagando de su bolsillo por el viaje, un valor de 100 pesos de la época. En su solicitud de 1812 Ferro anota que:

Para **costearse en su larga emigración por tierra y agua, le fue preciso deshacerse de sus libros, que no eran pocos**, algunas alhajuelas de oro y plata y otros muebles de su uso. Como su desgracia le hizo siempre emigrar a los países más caros del mundo, y particularmente en el que está, le ha sido imposible reponer muchas cosas que le faltan y son indispensables para su decencia, pues el sueldo apenas le alcanza para un alimento frugal y el lavado por lo que se halla privado enteramente de presentarse en las concurrencias y actos públicos y forzado a contraer deudas involuntarias. Esta reverente exposición que hace Vuestra Excelencia de lo que ha padecido por cumplir con los deberes de su fidelidad, y **gastos que ha sufrido en su emigración acreditados con documentos (que se servirá Vuestra Excelencia mandar se le devuelvan para los fines que le puedan convenir)** y lo que no puede acreditar, pero que no se ocultarán a la superior penetración de Vuestra Excelencia sólo se dirige a suplicar a Vuestra Excelencia se digne mandar sea reintegrado de todos ellos, si lo hallase de justicia, que así lo espera de la acreditada de Vuestra Excelencia.⁶⁹³

En la Habana presto servicios como agregado a uno de los cuerpos de la guarnición de aquella plaza. Cuando arribó a la isla el nuevo virrey de la Nueva Granada, Don Benito Pérez Brito (1812-1813)⁶⁹⁴, fue designado por él como secretario del virreinato, el 27 de octubre de 1811⁶⁹⁵. Ferro debió ejercer su cargo desde la ciudad de Panamá y al parecer el virrey le asignó comisiones en la provincia de Santa Marta.⁶⁹⁶ A sus 61 años y con casi 15 años de servicio en la rama militar, Juan Antonio Ferro era directamente comisionado por un virrey y esta vez, para desarrollar un cargo administrativo de alta importancia en la burocracia administrativa hispánica en los reinos americanos. De nuevo sus certificaciones y buen accionar, fueron determinantes para su extraordinaria carrera al servicio del rey.

Después de su cargo en Panamá (1811-181?) no se localizaron registros del *teniente secretario virreinal* sino hasta el 4 de septiembre de 1816. En este documento,

⁶⁹³ Énfasis propio (negrilla). *Ibíd.*, 123V. Sobre el tema de los libros se profundizará posteriormente. En cuanto a los gastos reportados corresponden a 162 pesos, los cuales le fueron reintegrados el 4 de julio de 1812

⁶⁹⁴ Este virrey tuvo su residencia en la ciudad de Panamá. Desde allí intentó apoyar a los realistas radicados en la ciudad de Santa Marta con el propósito de que se reconocieran los derechos del rey Fernando VII sobre el reino de la Nueva Granada.

⁶⁹⁵ Archivo General Militar de Segovia (AGMS), 1ª F-1403. *EXP 01. Juan Antonio Ferro Fonseca* [Manuscrito], 1811.

⁶⁹⁶ *Ibíd.*, 123R.

firmado en la ciudad de Cartagena de Indias y en tiempos de mandato del virrey Francisco José de Montalvo, Ferró le comunica al Capitán General del virreinato que viajará a desempeñar su cargo de Castellano⁶⁹⁷ de Chagres (Istmo de Panamá en el litoral Caribe), dando cumplimiento a la junta superior de tribunales del 27 de agosto del 86.⁶⁹⁸

Finalmente, el último dato localizado para Ferro corresponde a una relación de cuentas de la Tesorería de Hacienda del cantón de Novita⁶⁹⁹ de finales del año 1823. En este registro Ferro no figura cargo militar y tampoco se encuentran otros datos para poder vincularlo con otras comisiones o lugares.⁷⁰⁰ A sus 72 años, Don Juan Antonio Ferro y Fonseca se encuentra en las zonas auríferas de la selva húmeda y tropical chocoana, ejerciendo cargos de fiscalización y contaduría de sus recursos.

10.3.3 Sus conocimientos y registros documentales náuticos.

“... Amigo: Te remito el libro, que te ofrecí en donde están ilustradas y explicadas todas las partes de que se compone la obra mas maestra del entendimiento humano; es decir, el Navío.”

Fragmento de carta de Antonino Rufo Jare para Juan Antonio Ferro ⁷⁰¹

En este apartado se interpretará el posible proceso de redacción, compilación y usos dados a un conjunto de textos náuticos vinculados con Don Juan Antonio Ferro. También, se generará un breve contexto a las personas que, según los datos contenidos en estos manuscritos, en algún momento manipularon, utilizaron o fueron propietarios de los textos antes de su actual depósito en los archivos históricos. Se espera que el ejercicio contextualización de esta documentación náutica e histórica, por un lado, complemente la investigación histórica efectuada para el personaje histórico y por el otro, plantee unos cuestionamientos sobre la forma de consignación y difusión de saberes y conocimientos náuticos de la navegación marítima Atlántica hispánica en América, durante el siglo XVIII y XIX.

⁶⁹⁷ “Castellano: El alcaide ó gobernador que manda algún castillo”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, quinta edición (1817), 187.

⁶⁹⁸ AGN, Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 13. *Juan Antonio Ferro esta listo a cumplir el desempeño como Castellano de Chagres*. [Manuscrito], 1816, folio 461R.

⁶⁹⁹ Poblado minero, ubicado a orillas de la quebrada Nóvita que actualmente es un municipio del departamento del Choco de la república de Colombia.

⁷⁰⁰ AGN, Sección Archivo Anexo II, 43.11.83.2.9. *Juan Antonio Ferro esta listo a cumplir el desempeño como Castellano de Chagres* [Manuscrito], 1816, folios 47R-49V.

⁷⁰¹ AHA, Antonino Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797.

Hasta ahora, Juan Antonio Ferro y Fonseca no había sido un personaje objeto de estudio detallado por la historiografía. De no ser por las memorias de un viaje que contiene de dos planos del río Magdalena, de la cual es coautor, catalogado y salvaguardo en un archivo militar español ⁷⁰², el aparecimiento de su nombre en tres fuentes primarias impresas⁷⁰³ o, su referencia en dos publicaciones recientes⁷⁰⁴, todas estas fuentes de reducidísima referenciación y uso en las investigaciones históricas iberoamericanas, podría afirmarse que se desconocería totalmente los aspectos sobre la vida, obra y los sucesos históricos en los que estuvo involucrado el personaje. A partir de estudio sabemos que Ferro fue un piloto y oficial español polifacético, que estuvo estrechamente relacionado con el territorio, jurisdicción y sucesos del virreinato de Nuevo Reino de Granada a finales del siglo XVIII y principios del XIX.

Durante el proceso de búsqueda y localización de documentos para conocer y recrear la vida de piloto-oficial, se encontraron dos registros en el Archivo Histórico de Antioquia (Medellín - Colombia) en los que se encuentran varios textos que fueron redactados⁷⁰⁵ y usados por Ferro (ver Tabla 3). Uno de ellos está catalogado como un libro titulado *Normas para la construcción de un navío*, escrito en Cartagena de Indias por Antonino Rufo Jare, en 1797.⁷⁰⁶ Este manuscrito está compuesto actualmente solo por 50 folios sueltos sin orden aparente. El documento contiene tablas, gráficos y textos explicativos de las partes generales que componen una embarcación de madera y a vela, así como tablas de navegación. Según reporta su autor, el libro es la segunda copia que hizo para regalárselo a su amigo Juan Antonio Ferro, después de que alguien se hubiera robado un primer ejemplar que había escrito (ver Figura 36).⁷⁰⁷ De Antonino Rufo Jare

⁷⁰² ACEGCGE. Juan Antonio Ferro y Francisco Escudero, *Memoria titulada: "Viage redondo de Cartagena a Santa Fe"*, 1796; ACEGCGE, Cartoteca, C.7-IV-25(croquis1) y ACEGCGE, Cartoteca, (croquis2).

⁷⁰³ Luis Arguedas, "Diario de una expedición", 384, 405, 428, y 429; M. Leonídas Scarpetta y Saturnino Vergara, *Diccionario biográfico de los campeones*, 545 y Manuel Lucena Salmoral, *Tres historias testimoniales*, 73, 88, 101 y 102

⁷⁰⁴ Pedro M. Ibañez, *Crónicas de Bogotá*, 316 y Doug Tompson, "Los establecimientos costeros en la época borbónica, 1787-1800: Problemas y paradojas de la colonización española en la costa atlántica centroamericana", *VII Congreso centroamericano de historia* (Tegucigalpa: Universidad Nacional Autónoma de Honduras, 2004), 8.

⁷⁰⁵ Se enfatiza que por redacción, se entiende como el proceso de escribir un texto bien sea copiándolo de otro documento previamente escrito o impreso, o creándolo desde cero.

⁷⁰⁶ AHA, Antonino Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797.

⁷⁰⁷ Como el texto de Rufo Jare salvaguardado en el AHA existen otros dos manuscritos similares en cuanto a sus contenidos, gráficas y textos ubicados en archivos españoles a los cuales, archivísticamente, no se les ha atribuido autor. Estos documentos se encuentran en BRAH, 9/5683, *Arte teórico practico para la construcción de un navío con expresiones y dibuxos de las piezas de que se compone* [Manuscrito], [Sin fecha] y Biblioteca de la Facultat de Nàutica de Barcelona. *Reglamento del navío* [Manuscrito], 1699, <http://hdl.handle.net/2099.4/1618> (fecha de consulta: 22 de abril de 2019). El conocimiento de la existencia de estos textos fue facilitada por los colegas investigadores: Flor Trejo Rivera (México) y Juan Carlos Mejías Taverro (España)

se sabe, según escritos del investigador español Manuel Lucena Salmoral⁷⁰⁸, que fue un pendolista⁷⁰⁹ o escribano experto, que realizó copias de diversos manuscritos y algunas de sus misceláneas documentales, se encuentran en posesión de archivos familiares o en archivos históricos colombianos.⁷¹⁰

El otro registro documental corresponde al manuscrito denominado *Tablas de latitud y longitud de todas las costas de tierra firme e islas de Barlovento con sus adyacentes sondas, veriles, bajos, arrecifes, puertos, ensenadas y lo más notable del seno mejicano*, según el sistema de catalogación del AHA.⁷¹¹ Este registro está compuesto por dos tomos con más de 500 folios en el que, supuestamente, se consigna un único documento fechado para 1781.⁷¹² El nombre dado al registro documental se efectuó teniendo en cuenta los títulos de la encuadernación moderna de la documentación histórica, correspondiente al dato del primer folio del tomo 1. Sin embargo, una revisión detallada de los tomos permitió establecer que estos contienen una veintena de documentos náuticos escritos y compilados por Juan Antonio Ferro, en diversos lugares y fechas, que concuerdan con las comisiones y embarcaciones en las que prestó servicios Ferro durante su carrera en la marina y el ejército real hispánico (ver Tabla 4).

Respecto a los contenidos de los documentos resulta oportuno hacer algunas apreciaciones. Una de ellas es en que los textos están referenciadas personas, embarcaciones, lugares, fenómenos meteo-oceanográficos y sucesos históricos,

⁷⁰⁸ Manuel Lucena Salmoral: “Los diarios anónimos sobre el ataque de Vernon a Cartagena existentes en Colombia: su correlación y posibles autores” en *Separata del tomo XXX del Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla: Centro de Estudios Hispano-Americanos (C. E. H. A), 1973), 351 y 357; “Los movimientos antirreformistas en Suramérica: 1777-1781. De Tupac Amaru a los comuneros”, *Revista de la Universidad Complutense*, n.º. 107 (1977): 27; *El memorial de don Salvador Plata. Los Comuneros y los Movimientos Antirreformistas*. (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1982), 7-8; *Tres historias testimoniales sobre la revolución comunera* (Bogotá: Banco de la República, [1984?]), 9-11; “El informe perdido sobre el Plan de Intendencias del Nuevo Reino de Granada y el miedo a la revolución”, *Boletín de la Real Academia de la Historia* (Madrid) Tomo 202, Cuaderno 2 (mayo-agosto 2005): 236-237. También en el artículo de Francisco Ortega, “Memoria y crisis: Aproximación a la cultura política de finales del siglo XVIII”, *Revista de Estudios Colombianos* 27-28 (2005): 59.

⁷⁰⁹ “Pendolista: el que tiene por ejercicio, u oficio el escribir, y maneja la pluma con ligereza”. RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (1780), 708.

⁷¹⁰ En específico, se refiere a la colección de manuscritos denominada como “*Miscelanea de Antonino Rufo Jare de 1795*” custodiada por el Sr. Mario Herrera Baquero y los manuscritos recopilados en el AHA. Referencia sobre la miscelánea de Jare de 1795 pueden encontrarse también en el texto Francisco Ortega, “Memoria y crisis: Aproximación a la cultura política de finales del siglo XVIII”, *Revista de Estudios Colombianos* 27-28 (2005): 59.

⁷¹¹ AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Tablas de latitud y longitud de todas las costas de tierra firme e islas de Barlovento con sus adyacentes sondas, veriles, bajos, arrecifes, puertos, ensenadas y lo más notable del seno mejicano* [Manuscrito], 1781.

⁷¹² Información facilitada por José Luis Vargas Forero, archivista y funcionario del AHA, en diversas comunicaciones personales sostenidas durante los años 2007 a 2018. De otra parte, la Fundación Proyecto Navío “F.P.N” en el año 2007, gestionó un proyecto interinstitucional con el AHA y AGN para el estudio, digitalización y restauración de los manuscritos *Normas para la construcción de un navío* y los dos tomos del texto *Tablas de latitud y longitud de todas las costas de tierra firme e islas de Barlovento con sus adyacentes sondas, veriles, bajos, arrecifes, puertos, ensenadas y lo más notable del seno mejicano*.

directamente relacionados con una parte del mundo y actividad náutica hispánica de los siglos XVIII y XIX (ver Figura 37). En ese orden de ideas, en estos documentos se recopila y consigna décadas de conocimiento sobre la navegación a vela trasatlántica europea y americana, tanto personal como institucional. Sería interesante, en proyectos futuros, establecer la practicidad y veracidad de los datos.

En lo referente al proceso de consignación y registro del conocimiento náutico en textos escritos parece claro que la documentación a la que se hace referencia fue escrita y compilada por Juan Antonio Ferro en el desarrollo de su formación y profesión como piloto y oficial real. Si bien no se tiene certeza que los documentos, incluyendo el libro *Normas para la construcción de un navío* de Rufo Jare, son simples copias o versiones actualizadas de textos preliminares, esta documentación es una evidencia concreta, interesante y suficientemente detallada de los temas de estudio, registro, interés y análisis que tenían los pilotos que se formaban en las escuelas náuticas de los departamentos de marina real de España.

Más allá de la naturaleza de los documentos, copias o versiones inéditas, resulta de la mayor relevancia plantear en el contexto americano ¿dónde y quién poseía los textos fuente? ¿cómo y a quién se le facilitaba este tipo de literatura? y ¿para qué se empelaba esta literatura? En el caso de Ferro, sería interesante establecer si la creación y compilación de estos manuscritos está relacionada con algún proyecto monárquico o personal.

De otra parte, es factible que esta documentación haya tenido una reducida circulación en su época, debido a que trata temas altamente especializados y brinda información geográfica que facilitaba la conectividad y gobernabilidad de la monarquía española, tanto en la península ibérica como en sus posesiones de ultramar en América. Los datos contenidos en los documentos, de ser correctamente interpretados y utilizados, permitirían afrontar con un mejor conocimiento y éxito el gobierno de una embarcación apta para efectuar travesías marítimas en buena parte del globo terráqueo.

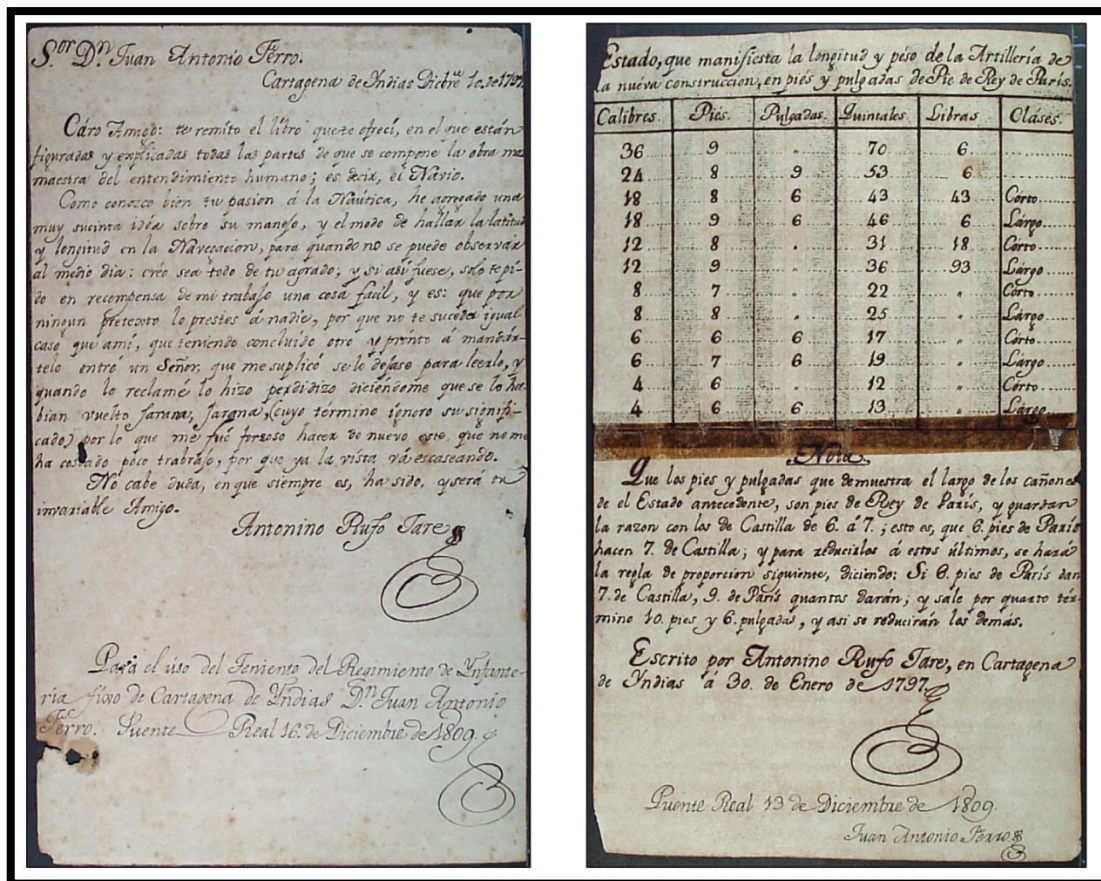


Figura 36. Detalle de folios del manuscrito *Normas para la construcción de un Navío* con firmas de J. A. Ferro y A. R. Jare⁷¹³

No.	TITULO DOCUMENTO	FECHA DE REDACCIÓN	CARGO
1	Copia - Tablas de las variaciones de la Aguja desde los Puertos de Cádiz, y Ferrol a los de la Concepcion de Chile, y Callao de Lima. Contando sus Longitudes por primer Meridiano la Isla de Tenerife Observadas las mas en los años de 1758 hasta 1762.	1769	Estudiante de la escuela náutica del Departamento de marina de Cartagena de Levante
2	Copia - Instruccion de lo que han de observar las dos Embarcaciones de Guerra a saver el Navío nombrado San Lorenzo, y la Fragata denominada Santa Rosalia; en el viaje que ban a hacer desde este Puerto del Callao con el fin de Registrar algunas Islas, y Costas en este Mar del Sur conforme a las Ordenes de su Majestad y resoluciones de este Superior Gobierno del Perú, Formadas por si, y con dictamen del real Acuerdo.	1771 (1 de enero)	Departamento de marina de Cartagena de Levante
3	¿Copia? - Derrotero y conocimiento de la costa de España desde la villa de Guetária en el Señorío de Viscaya, hasta cabo de San Martin en el Reyno de Valencia.	1776	Pilotín del Cuerpo de Pilotos de Cartagena de Levante
4	¿Copia? - Prefijación en que deben celebrar la salida de la Bahía de Cádiz los navíos de transportes de Tropas que viajaren á los Puertos que adelante se mencionan, y los más oportunos para sus regresos, atendiendo a las estaciones más adaptables a salud en los diversos climas que deben transitar para el logro feliz de las expediciones.	Sin establecer	Pilotos de Cartagena de Levante

⁷¹³ Detalle de carta de Antonino Rufo Jare a su amigo Juan Antonio Ferro remitiéndole el libro manuscrito *Normas para construir un navío*.

No.	TITULO DOCUMENTO	FECHA DE REDACCIÓN	CARGO
5	¿Copia? - Derrota del Cabo del Villano para el Puerto del Ferrol en toda estación del Año con la entrada y salida de dicho Puerto, como así mismo de la Coruña. Derrota desde la Francia a la India Oriental.	Sin establecer	
6	Copia - cedula real de 1713 sobre arqueamiento de embarcaciones	Sin establecer	
7	Descripcion, y Derrotero de las Costas, Entradas y Salidas de los Puertos, Aguadas, Puntas, Cabos y Ensenadas, desde el Puerto de la Cruz, Situado en la Latitud Norte de 21°, o 4 metros y Longitud 267°, 1 Sur Meridiano de Tenerife hasta las Islas de los Gafos Situadas por los 44 grados 23 metros de Latitud sur y Longitud de 302° , 2 Sur del mismo Meridiano, Sacado por el Capitan Agustín de Evid, El Capitan Cristobal de Vergara, y el Capitan Felipe de Corza, Pilotos del Mar del Sur, el año de 1594 y añadido, y enmendado ultimamente el año de 1767. por el Capitan y Piloto de esta Carrera Don Juan Antonio Espinosa. Segunda parte: Sonda de la Costa de los Patagones desde la Latitud 34 segundos hasta la Boca del Estrecho de Mayre con Prevencion que las Longitudes son del Meridiano de Tenerife, y las Distancias ala Cierra mas inmediata por la Carta Francesa. Tercera parte: Derrota desde el Puerto de Cadiz al del Callao de Lima. Derrota desde la Bahía de Cadiz al Puerto de Callao de Lima por Don Esteban Alvarez del Fierro. Cuarta parte: Derrota, que se debe llevar desde Cabo de Palos, ó del Cabo Fiñoso, hasta el Puerto de Cartagena de Levante, con las prevenciones de todos los inconvenientes que pueden ocurrir a la entrada y salida de este Puerto, con el Sitio, y modo de Amarrarse con todos tiempos.	Sin establecer	
8	¿Copia? - Derrota para yr en Tiempo de Ymbierno a Tenerife, de allí a Puerto Rico, y de este á el de Santo Domingo, a el de la Habana por la Canál Vieja, y de el de la Habana a el de Veracruz	Sin establecer	
9	¿Copia? - Tratado de Navegación (4 secciones)	1778 (7 de diciembre)	
10	¿Copia? - Prevenciones ó Anotaciones; correspondientes, a la Situación de algunos Lugares, que notan las Latitudes, y longitudes desde el Cavo de la Aguja, en la Costa de Tierra Firme, hasta la boca del Rio de San Juan de Nicaragua, comprendiendo, las Islas, Bajos, y Placeres, que se hallan en dicha Costa.	1779 (13 de enero)	
11	¿Copia? - Derrota de ida, y buelta, desde la Bahía de Cadiz hasta el Rio de la Plata, y de aquí a Montevideo, y Buenos Aires y Regreso a Europa.	1779 (26 de enero)	
12	¿Copia? - Noticia de la Costa de Caracas desde Punta de Araya hasta la Barra de Maracayvo (26 de enero de 1779)	1779 (26 de enero)	
13	¿Copia? - Tablas de la situación que tienen en latitud, y longitud, todas las costas de tierra firme, e islas de barlovento; con sus adyacentes, sondas, veriles, bajos, arrecifes, canales, Puertos, Ensenadas, y lo mas notable del seno Mexicáno Recopiladas en el Puerto de la Habana por Don José de San Martín, Teniente de Navío de la Real Armada, Ayudante y Piloto mayor de Derrotas; con junta de primeros, y segundos Pilotos de la Esquadra; por disposición del excelentísimo señor Don José Soláno y Bote, comandante general de ella: Año de 1781.	1781	
14	¿Copia? - Noticia Yndividual de las Embarcaciones, que an padecido, y Naufragado en la America Septentrional en los Meses de Julio, Agosto, y Septiembre con los Huracanes. (datos de 1704 a 1772)	Sin establecer	

No.	TITULO DOCUMENTO	FECHA DE REDACCIÓN	CARGO
15*	Diario de navegación del alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro, comandante del bergantín el Coro,	Sin establecer	Alférez de Fragata
16	¿Copia? - Derrotas de Algunos Puertos de la América Meridional. Derrota desde el Puerto de la Habana al de Campeche. Descripcion y conocimiento de la Costa de Venezuela. Descripcion y conocimiento de la costa de tierra firme desde el Cabo de Chichibacoa hasta Cartagena de Indias. Segunda Parte: Sigue la descripcion y conocimiento de la costa desde Cartagena á Porto Velo. Tercera Parte: Conocimiento de la costa desde el rio de Tampico hasta San Juan de Ulua. Cuarta Parte: De los vientos que reynan en algunos Mares, y el tiempo ácto para emprender las navegaciones. Quinta Parte: Derrotas. Sexta Parte: Entradas en algunos Puertos de la America Septentrional.	178[¿6 a 9?]	Teniente de capitán de Mary Guerra
17	Copia - Diario de la Laguna de Boca del Toro, ó Drago (de Roberto Hodgson)	1788	
18	Copia – Normas para la construcción de un navío	1797	Teniente del regimiento fijo de Cartagena de Indias
19	Derrotas, noticias, y avisos importantes desde la Bahía de Cadiz para las Americas	1811	Teniente de granaderos del regimiento fijo de Cartagena de Indias
20	Prefixacion en que deben celebrar la salida de la Bahía de Cadíz los navios de transportes de Tropas que viajären á los Puertos que adelante se mencionan, y los mas oportunos para sus regresos, atendiendo á las estaciones mas adaptables á salud en los diversos climas que deben transitar para el logro feliz de las expediciones.	Sin establecer	
21	Configuraciones de Tierra: por Juan Antonio Ferro.	Sin establecer	

Tabla 4. 1769 a 1811 - Documentación náutica redactada y vinculada con Juan Antonio Ferro y Fonseca⁷¹⁴

⁷¹⁴ Salvo el documento No. 15 (AGI, PANAMA, 307. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], folios 1282V y 1283R), toda la documentación referenciada en la tabla se encuentra salvaguardada en: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366 y AHA, Antonino Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797. Algunos de estos documentos fueron parcial o totalmente transcritos y se encuentran en la sección de Anexos de este documento.

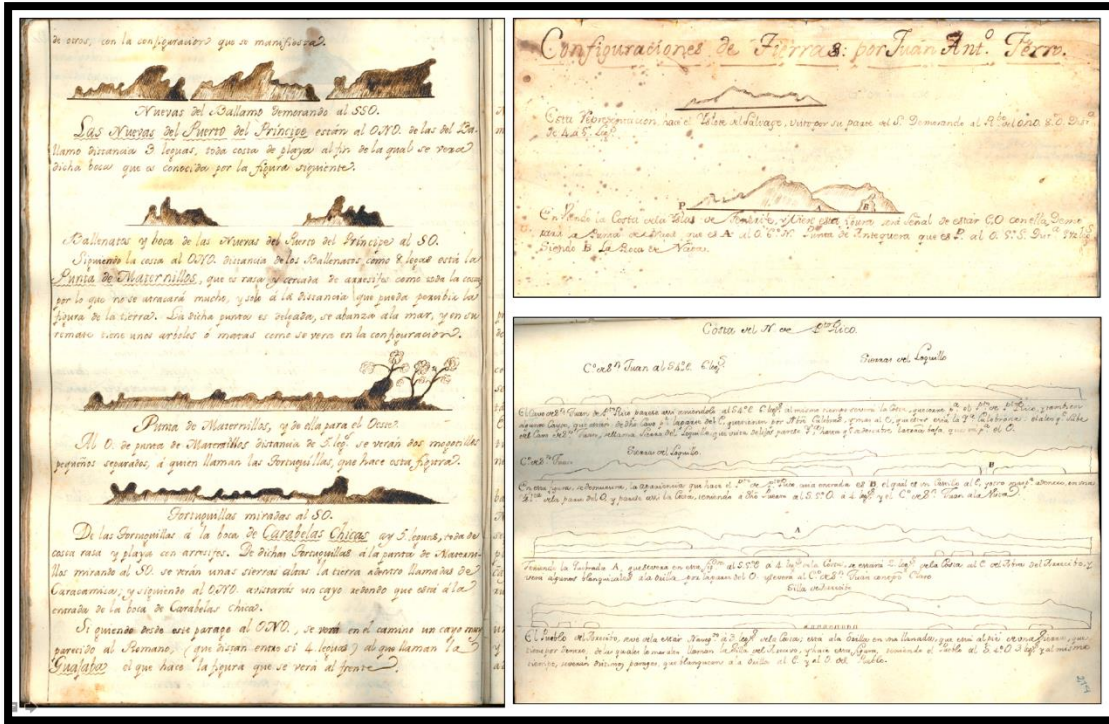


Figura 37. Detalles de folios con perfiles costeros escritos por Juan Antonio Ferro⁷¹⁵

Otro tema interesante de la documentación es el hallazgo de sobre-escrituras, tachaduras e intentos de usurpación de la autoría de los textos, por parte de un tercero. Específicamente, se hace referencia a una persona llamada Blas Aniceto Fernández personaje del cual, desafortunadamente, no se encontró ningún registro o dato histórico (ver: Figura 38). Sobre este hecho surgen varios interrogantes como ¿por qué alguien deseó figurar cómo el autor de estos documentos?, ¿quién lo hizo?, ¿en qué momento histórico y bajo que contexto se realizó la manipulación?, ¿qué se logró con la ejecución de este acto?, ¿cómo debe entenderse esta evidencia en cuanto a la circulación y apropiación del conocimiento náutico? Posiblemente estos cuestionamientos no podrán responderse por ahora, pero el registro de Blas Aniceto da cuenta por lo menos, que la información contenida en la documentación le fue interesante a alguien, de tal forma, que quiso apropiarse de su autoría.

Existe además evidencia que al menos otros dos individuos usaron los documentos de Ferro. En la portada del Tomo 1, se indica que estos textos fueron del uso personal de Antonino Rufo Jare en 1797 e hicieron parte de la biblioteca personal del general

⁷¹⁵ AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366.

Marceliano Vélez, probablemente a finales del siglo XIX⁷¹⁶ (ver Figura 39). Al igual que el caso de Fernández, el que aparezcan sus nombres en los documentos es un hecho sugestivo para plantearse el modo y fines para los que fueron empleados o leídos los textos y preguntarse ¿qué otras personas pudieron e intentaron tener acceso a esta información?

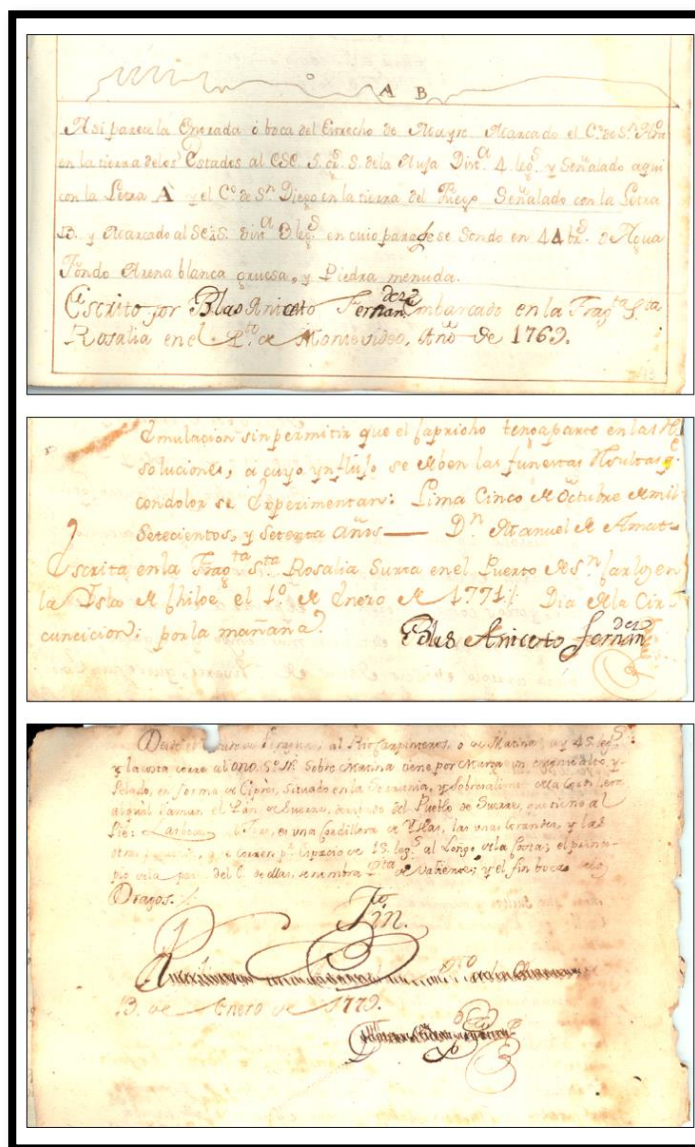


Figura 38. Detalles de manuscritos en los que se ha modificado la firma de Juan Antonio Ferro manipulados⁷¹⁷

⁷¹⁶ Marceliano Vélez Barreneche (1832-1923) fue un personaje ilustre del departamento de Antioquia de la república de Colombia. Durante su vida tuvo cargos políticos y militares. Fue el primer abogado de Derecho de la Universidad de Antioquia y en cinco oportunidades fue gobernador del Dpto. de Antioquia. Familiares de general en tiempos recientes (1973), donaron su biblioteca personal a centros públicos de la ciudad de Medellín (Biblioteca Central de Antioquia), quedando algunos de sus documentos en el AHA.

⁷¹⁷ Mosaico con detalles de la rúbrica de Juan Antonio Ferro (sobrescritos y tachado), por Blas Aniceto Fernández. En: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366

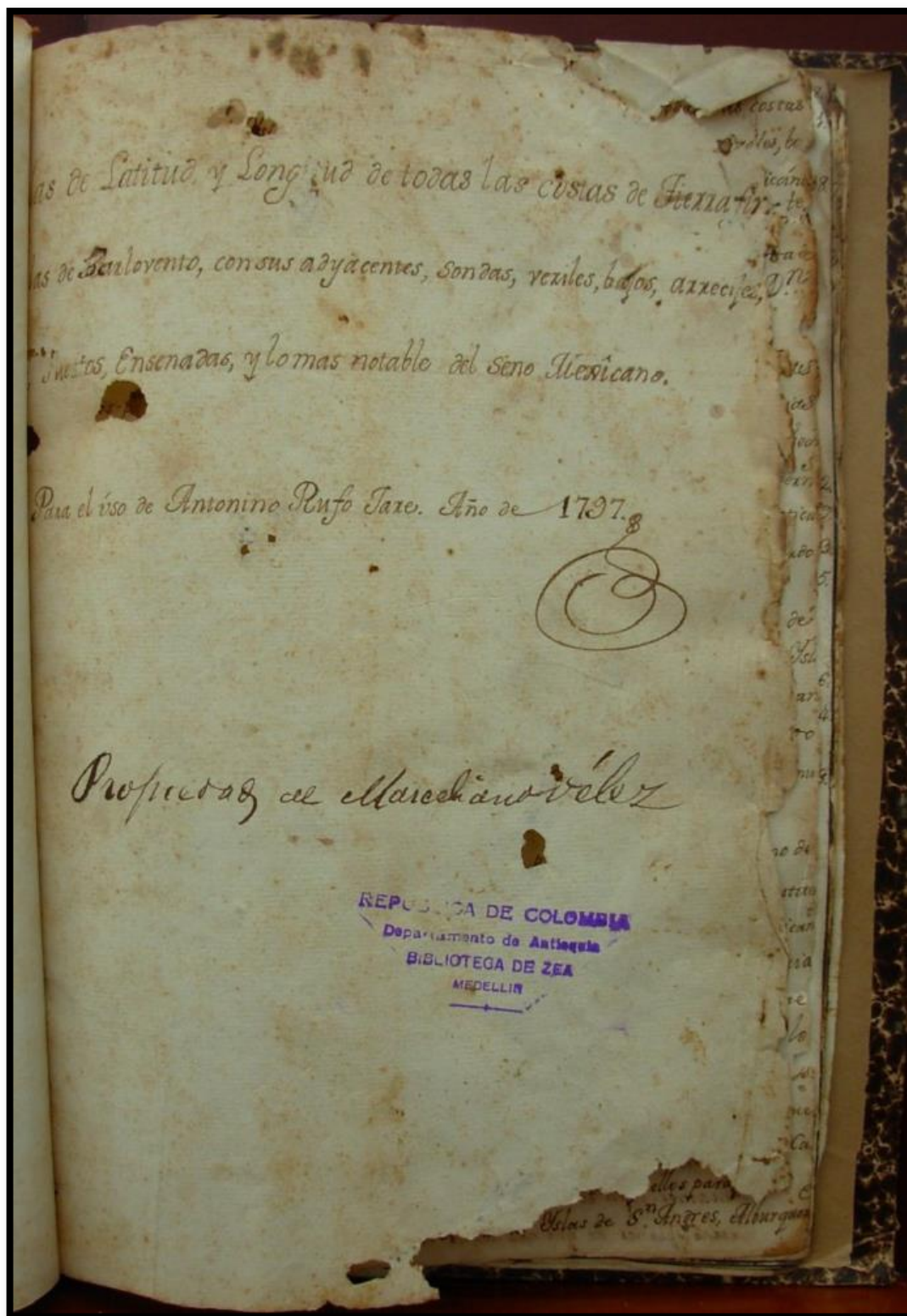


Figura 39. Primer folio del tomo 1 de los manuscritos del AHA vinculados a Juan Antonio Ferro⁷¹⁸

⁷¹⁸ Detalle de la portada de la compilación de textos náuticos efectuada por Juan Antonio Ferro. Nótese como en este folio se dice que en 1797 para el uso de Antonino Rufo Jare y también se establece que es propiedad del General Marceliano Vélez. En: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366

PARTE 4.
LA NAVEGACIÓN EN TIERRAS AMERICANAS,
UNA ACTIVIDAD MESTIZA

11. CONCLUSIONES

“En la historia no se habla de tecnologías desconocidas en Europa y que hayan sido propias de la cultura americana. Los datos que se pueden obtener sobre tecnología indígena siempre están consignados en forma lateral [...]

Los [aborígenes] americanos habían hecho grandes avances tecnológicos en materia de marinería. Tenían la vela y dominaban la navegación marítima y fluvial. Pero esto no ha sido aceptado por los europeos. El tipo de vela americano era totalmente diferente al usado en el viejo mundo. Esa diferencia acusa un alto índice técnico. Fue copiado por Europa, y gracias a eso, la navegación pudo desarrollarse a nivel mundial [...] Ni los conquistadores, ni los cronistas, ni quienes escribieron las noticias sobre la conquista, ni en general los europeos, aceptaron que en América Tropical había una civilización producto de una cultura diferente”.

Guillermo Fonseca Truque (1988).

Se podría afirmar que la navegación fue la primera actividad humana objeto de reconocimiento y valoración por parte de las sociedades involucradas en el *descubrimiento* de América. Es posible, además, que una de las primeras apropiaciones por parte del *mundo occidental* en América, en su afán conquistador y dominador, haya sido asimilar el acervo de los pueblos aborígenes relacionados con sus conocimientos y saberes de los espacios acuáticos y sus tecnologías náuticas.

En esta línea argumentativa, también puede conjeturarse que, si bien existen grandes diferencias tecnológicas y de uso entre las embarcaciones de navegación de altura europeas frente a las embarcaciones *menores* nativas lo que dificulta su comparación, no debe perderse de vista que, para poder llegar a buen puerto, no solo basta tener un buen vehículo y suerte, pues el desconocimiento de vientos, corrientes, peligros, rutas y parajes puede conllevar al fracaso de la más ingenua faena de mar. Así las cosas, no resulta descabellado considerar que, de no ser por el mestizaje cultural y la asimilación de los conocimientos y saberes náuticos de los pueblos americanos, la navegación atlántica no hubiera revolucionado el mundo.

Desafortunadamente, las investigaciones que buscan comprender los procesos políticos, económicos, sociales y culturales del actual territorio colombiano han prestado poca atención a las relaciones identitarias, tecnologías y cosmogonías que las sociedades aborígenes y mestizas han creado sobre los espacios marítimos, ribereños o lacustres de

este territorio. Así, es justo advertir que los estudios sobre la navegación de este periodo se han focalizado en analizar y describir el comercio, las naves y el sistema de navegación europeo, dejando en un segundo plano y, muchas veces, invisibilizando los temas marítimos, navales y náuticos vernáculos, así como las particularidades que tuvo esta actividad en cada uno de los territorios colonizados en América.

Este trabajo buscó aportar los saberes y conocimientos náuticos de algunos de los grupos humanos que habitaron en el territorio denominado como virreinato del Nuevo Reino de Granada. Una entidad político-administrativa que si bien tuvo jurisdicción en dos mares siempre tuvo una fuerte vocación andina de fisiografía montañosa y temperatura fría. El hecho que el centro de gobierno de la real audiencia y el virreinato estuviera metido en el corazón de la jurisdicción y, para acceder al mar del Norte o el mar del Sur fuera necesario efectuar duras y extensas jornadas de viaje, llenas de trasbordos entre caminos de herradura y rutas fluviales resulta en parte ilustrativo, para dilucidar la posición que el mar y los aspectos náuticos tuvieron para muchos de los altos funcionarios monárquicos que gobernaron en la otrora posesión ultramar española. Con toda certeza, algunas de las políticas desfavorables para el buen gobierno del mar o las malas prácticas para la relación con los pueblos del mar del virreinato han marcado y dejado huella profunda en los actuales gobiernos republicanos.

Aún con tal desafortunado escenario y ponderación de los espacios marítimos, con la consecuente subvaloración de las sociedades, culturas, técnicas y tradiciones aborígenes y mestizas que dependieron del mar, se pudo documentar para la segunda mitad del siglo XVIII, un ambicioso proyecto marítimo de la monarquía española borbónica en la provincia del Darién. Su objetivo era conocer y describir la región y sus recursos, fortificar su litoral Caribe, reducir al pueblo cuna para así poblar y controlar su territorio y maritorios. El istmo y zona del Darién es un territorio pluricultural, geoestratégico y pretendido, en esa época por muchos europeos, pues allí se focalizaban las actividades comerciales de corte mercantilista y capitalista que conectaban el planeta.

El análisis marítimo del mundo occidental en la región y periodo objeto de estudio, focalizado específicamente en la documentación generada por el imperio español, permitió dilucidar varios temas náuticos de relevancia. Uno de ellos fue el protagonismo del apostadero de Cartagena de Indias, su cuerpo de guardacostas y sus embarcaciones contra el tráfico de mercaderías ilícitas, así como el apoyo logístico y táctico a las campañas militares y navales en el istmo. Las expediciones militares y

marítimas ejecutadas fueron orquestadas por la máxima figura monárquica del virreinato, el virrey arzobispo Don Antonio Caballero y Góngora e implementada por ilustrados hombres de mar y tierra, como el ingeniero militar Don Antonio de Arévalo. En los registros documentales y cartográficos europeos de las campañas expedicionarias de 1761, 1785 y 1787 se plasmaron, tal vez sin intuirlo, algunas de las realidades, conocimientos, técnicas y tradiciones náuticas de la época, incluyendo las de la etnia cuna.

Respecto a los cuna, hay que decir que, aunque para los españoles fueron una sociedad subordinada consiguieron reconocimientos políticos y autonomía territorial y cultural por parte de los imperios europeos. Estos logros no fueron solo de palabra o, de hecho, pues lograron materializarlos documentalmente, por medio de la firma de acuerdos de paz y patentes tal y como se formalizaban las cosas en la tradición europea. Finalmente, y no menos importante, se hicieron indispensables dentro de la cadena operativa y comercial del sistema mercantilista del viejo mundo, facilitando o impidiendo la conexión entre el Atlántico y el Pacífico. De otra parte, aunque los datos náuticos cuna consignados en los diarios oficiales de las campañas no son abundantes, son lo suficientemente dicentes para concluir la fuerte relación de esta sociedad con el mar y poder catalogarlos como una cultura anfibia.

Dan cuenta, además, que eran buenos navegantes y tenían control de su maritorio. Sus embarcaciones tradicionales, algunas de las cuales presentaban mejoras tecnológicas foráneas, como velas y timón, eran óptimas para la navegación de los espacios acuáticos presentes en su área de influencia. Estas embarcaciones, además, hicieron efectiva la conectividad del istmo y sus áreas aledañas. Incluso, con algunas de estas embarcaciones se dieron caza y capturaron algunos buques de mayor porte europeo. Su efectividad fue tal, que tipologías de embarcaciones indígenas, como canoas y piraguas, fueron adecuadas y optimizadas para hacer parte de la escuadra española en las intervenciones militares y navales del Darién.

Aún con las diferencias diametrales que supone la clasificación de las embarcaciones según su tipología foránea o vernácula, podría afirmarse que en los textos solo se reseñan embarcaciones menores, versátiles, de poco calado y óptimas, tanto en lo náutico como lo económico, para sacar el máximo provecho para las misiones a las que se comisionaron. Visto de este modo, las embarcaciones menores fueron los vehículos que hicieron realmente efectivo el tráfico comercial y la conectividad del istmo del Darién.

En otras palabras, los buques menores fueron los dueños de estos mares y también, el agobio y terror de muchos de los que transitaron estas aguas. De esta forma, los cuna enseñaron a los españoles y a otras naciones europeas que además de las rutas y buenos parajes marítimos que ellos conocían para hacer y proteger el comercio Atlántico, los buques menores eran las herramientas idóneas para controlar los espacios acuáticos inmediatos del virreinato (zona litoral, ríos y ciénagas).

El análisis náutico en el Darién fue complementado con el estudio de caso del personaje histórico Juan Antonio Ferro. Un español en el que se pudo rastrear cómo un *hombre de mar* europeo vivió y se desarrolló en los mares y tierras americanos y cómo documentó, consignó y se utilizaron sus *conocimientos* y *saberes* náuticos. La historia de vida efectuada para Ferro permitió establecer que este personaje, durante su servicio en la marina estuvo vinculado en, al menos, 14 embarcaciones reales en calidad de aprendiz, artillero, pilotín o a su mando. Como hombre de mar, efectuó muchas de las principales rutas de navegación marítima en uso de la monarquía española en el siglo XVIII. Estuvo vinculado al departamento de marina de Cartagena de Levante en su cuerpo de pilotos y en el apostadero de Cartagena de Indias, con el cuerpo de guardacostas de Tierra Firme e incluso, allí ejerció la capitanía del puerto. En sus cruceros tuvo la oportunidad de conocer los puertos de Cartagena de Levante, Argel, Melilla, Cádiz, Almería, Málaga, Tenerife, Veracruz, Montevideo, el Callao, la Habana, Cartagena de Indias, Santa Marta, Riohacha, Calidonia, Caimán, Chagres, Portobelo, Jamaica, Costa de Mosquitos, Bluefields y Panamá.

Durante el desempeño de sus tareas contó con la oportunidad de interactuar directa y personalmente con el máximo representante del monarca español en América, el virrey. De esta forma, entre 1781 y 1816, efectuó repetidas comisiones especiales y reservadas en mar y tierra, para al menos 6 virreyes del Nuevo Reino de Granada, de las cuales solicitó sus respectivas certificaciones documentales para ser usadas conveniente a su favor para ascender en su carrera naval, militar y administrativa. Como hombre de confianza de los virreyes, participó y fue determinante en las expediciones militares y marítimas en el Darién y la costa de Mosquitos. Gracias a su buen actuar en estas campañas, fue favorecido para ser promovido en la escala jerárquica de la milicia real española, vinculado al regimiento fijo de Cartagena de Indias en calidad de teniente. Este hecho, le permitió obtener cargos de corte militar-administrativo de primer orden, como

el gobierno del territorio y pobladores de la provincia del Citará, la región en donde se emplazaba el camino del Carare, la secretaria del virreinato y ser castellano de Chagres.

Los textos, diarios, mapas y documentación oficial redactada por Juan Antonio Ferro, así como los registros históricos, libros y personas vinculados a este personaje, nos permiten conocer de manera más profunda algunos de los acontecimientos y lugares del virreinato del Nuevo Reino de Granada. Posiblemente, la historia de Ferro pueda también ser representativa, para otros individuos que, como él, en las posesiones de ultramar en América de la monarquía española, dieron forma y sentido, al militar ilustrado dieciochesco de la dinastía borbónica.

De esta forma, se espera que con las historias de mar y tierra consignadas en este escrito se haya ampliado el concepto del navegar. Entendiendo esta acción desde un contexto más genérico y significativo, que corresponde a la opción con la cuenta todo ser o grupo humano de transitar de un lugar a otro, ya sea de manera terrenal, virtual o astral y durante el tiempo que dure su travesía, conforme a los vehículos, técnicas y conocimientos que se emplee para tal fin, así como la manera en que se sortee e interactúe con el entorno, necesariamente transformará el navegante su esencia, teniendo efectos transformativos en todos los actores involucrados en esta acción. En ese orden de ideas, la navegación marítima atlántica una vez se encontraron los dos mundos en el maritorio caribeño en 1492, se convirtió en una actividad mestiza que moldeó de formas intrincadas, a los seres humanos e instituciones de nuestros días.

PARTE 5.

DOCUMENTOS DE AYER Y HOY

12. BIBLIOGRAFÍA

12.1 Fuentes Primarias y cartográficas

Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACEGCGE), Madrid – España. Ferro, Juan Antonio y Francisco Escudero. *Memoria titulada: "Viage redondo de Cartagena a Santa Fe"* [Manuscrito], 1796.

--- Cartoteca, C.7-IV-25(croquis1). Ferro, Juan Antonio y Francisco Escudero. *Carta del curso del río de la Magdalena desde su embocadura hasta Honda copiada de los trabajos hechos por el Barón de Humboldt y por la comisión del Sr. Fidalgo* [Plano], 1796.

--- Cartoteca, C.7-IV-25(croquis2). Ferro, Juan Antonio y Francisco Escudero. *Plano que manifiesta el camino de Santafé a la villa de Honda, sacado a rumbo y distancia por horas de camino de una caballería cargada con ocho arrobas en tiempo en que se halla medio entre bueno y malo* [Plano], 1796.

Archivo General de Indias (AGI), Sevilla-España, MP-PANAMA, 119 BIS. De Herrera y Soto Mayor, Juan. *Planta Topográfica é ignográfica del parage que pobló y fortificación que hizo la nación escorsesa nombrado por ellos nueva calidonia en las costas del darien* [Mapa], 1700.

--- MP-PANAMA, 202. *Plan que comprehende todo el terreno que ocupan los jentiles de el Darién y Calidonia en la Costa del Norte y confines de las provincias ymediatas, con todo lo que posee la de el Real de Santa María, y Rios que derraman en el Grande de Chuchunaque según lo últimamente añadido por el Governador D[o]n Andrés Ariza, del Plan que le entregó el Brigadier de Yngenieros D[o]n Antonio Arévalo con el suplemento a el de la situación de el Golfo de el Darién, Bocas, y derrames de el Rio Atrato, y de la costa hasta la Ensenada de Tolú para la inteligencia de las ventajas que proporcionan las poblaciones que se deven establecer en aquellos parages enmendado todo y formado en punto mayor por el capitán de Ynfantería D[o]n Antonio de la Torre; con la adbertencia de que todo el Pais es muy fragoso de Montañas, por atrabesarle la Cordillera de los Andes* [Plano], 1784.

--- MP-PANAMA, 209. *Plano particular del fuerte provicional de San Rafael de Mandinga formado de estacas para la protección y defenza de la nueva población de San Elías y terreno contiguo en que ésta podrá formarse a su tiempo* [Plano], 1785.

--- MP-PANAMA, 210. *Plano general de la ensenada y surgidero de Mandinga, situada al sur de la punta de San Blas en la costa del Norte del ysthmo de Panamá, comprehendida entre la contigua al río Carti (alias) Mandinga y las varias yslas de sus inmediaciones para la inteligencia del terreno elegido en que se ha hecho el fuerte provicional de estacada de San Rafael que deve defender el nuevo establecimiento de San Elías* [Plano], 1785.

--- MP-PANAMA, 214. *Plano particular de una parte del río de Caymán que desagua en el golfo del Darién, levantado con operaciones geométricas para situar en él el fuerte*

provisional de San Carlos y dar a sus a sus defenzas la mejor dirección recta para la de las avenidas, como en él se manifiesta (y con más extensión y claridad en el plano general que las comprehende, con relación y aspecto a ellas) a fin de proteger el nuevo establecimiento de San Eliseo que deve hacerse luego para los altos fines del Real servicio a que se dirige su erección y en interín que se verifica ésta con el ámbito de aquel; los edificios sencillos cubiertos de palma necesarios para sus servicio y para que se resguarden en ellos de las lluvias los oficiales, la tropa la expedición y todos los operarios, pobladores, gastadores y demás empleados actualmente, como también los que vendrán luego del Chocó e igualmente para acomodar en ellos algunas familias que solicitan venir y podrán traerse a mediados del mes de abril próximo venturo, tanto para que vaian dando principio a sus sementeras y plantíos, aprovechando el tiempo de lluvias de él y subcecuentes, proporcionando assí el ahorro correspondiente a la Real Hacienda de la manutención con que se les ha de asistir, interín tienen frutos con qué hacerlo por sí; como para emplear en su conducción los vergantines de Su Magestad y otras embarcaciones de la Real Armada no necesarias por ahora para otros fines, resultando de esta disposición tenerlos libres de este cuydado y promptas para tansportar la oficialidad, tropa y gastadores, tren de artillería y de más que el Excelentísimo Señor virrey destinare para la subcecuente expedición de Calidonia, en el resto del expresado abril, y resguardo de la costa y nuevos establecimientos como Su Excelencia tiene resuelto se practique. Del mismo modo deven hacerse en el fuerte avitaciones para las tropas y otros individuos que concurran a él en el tiempo de espedición general destinada a la espulción de los yndios enemigos, como punto de reunión, la qual es tan útil y precisa que de no hacerse, particularmente de los que havitan en el ysthmo de Panamá, no puede esperarse cultivo de plantaciones ni fomento de poblaciones en Mandinga, la Concepción, ni Calidonia, porque continuamente estarán insultando a los vecinos que nada seguros en sus lavores dejarán de hacerlas por el riesgo a que estarán expuestos en ellas, si un número crecido de tropa no les asegura lo que tendrá proporcionado costo al Real erario: todo lo qual se vencerá con la expedición general [Plano], 1785.

--- MP-PANAMA, 215. *Plano de parte del río Caymán para la inteligencia del desembarco en la orilla hizquierda entrando [Plano], 1785.*

--- MP-PANAMA, 218. Arévalo, Antonio. *Mapa particular del Golfo e Ysthmo del Darién, para la inteligencia de las nuevas fundaciones hechas en la Costa del Mar del Norte y por la parte de la Mar del Sur, para la contención de los yndios é impedirles el comercio con Extrangeros; y con particularidad para dar conocimiento del Camino que de orden del Rey deve abrise comunicándose el Establecimiento de la Carolina situado en la Costa del Mar del Norte del Ysthmo, con la del Puerto del Príncipe en la del Sur de él [Plano], 1788.*

--- MP-PANAMA, 250. Ariza, Andrés. *Mapa de la Provincia del Darién o Gran Castilla de Oro, con los nuevos descubrimientos de sus interioridades: hecho por el Governador Don Andrés de Ariza: quien, como discípulo del Brigadier Don Antonio de Arévalo, lo dedica a tan digno maestro en 22 de octubre de 1782 en Panamá [Mapa], 1782.*

--- MP-PANAMA, 270. *Copia de un mapa de parte del Ismo de Panamá y Golfo del Darién levantado con exactitud el año de 1782 por el Ingeniero Director Theniente General Don Antonio de Arévalo [Mapa], 1785.*

--- MP-PANAMA, 285. ¿ Arévalo, Antonio? *Plano particular del puerto y fortificación hecha en el Campo de la Carolina del Darién, ocupado por los españoles el 8 de agosto de 1785* [Plano], 1785.

--- MP-PANAMA, 307, folios 1076R – 1094R. *Tropas y oficiales para la expedición del Darién* [Manuscrito], 1785.

--- MP-PANAMA, 307, folios 1278R – 1333R. *Diario del brigadier Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción* [Manuscrito], 1785.

--- MP-PANAMA, 307, folios 1469R -1476R. Ferro, Juan Antonio. *Diario de navegación del alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro, comandante del bergantín el Coro*, 1785.

--- MP-PANAMA, 309. *Ruta de Antioquia Panamá por una parte de la Provincia del Chocó y por tierra hasta el Punto de los Monos, de donde por navegación bajando los ríos Chaquenendo, Bebara y Atrato hasta la confluencia del Napipi se sube por él a Antadó, de cuyo tambo por tierra otra vez se va al del mar y atravesando la ensenada de Cupica se arriba a este puerto desde el qual a favor de las corrientes del Leste se toma el de la citada plaza de Panamá* [Mapa], 1807.

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Viso del Marques – España, Cuerpos Patentados, Cuerpo General de Pilotos, legajo 3389-17, folios: 1-41. *Ferro, Juan Antonio*. [Manuscrito], 1785-1786.

Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Madrid-España, Cartoteca, Número Signatura: COL-01-09. *Mapa del Nuevo Reino de Granada que alcanza desde el Istmo de Panamá hasta el Paralelo de Lima* [Plano].

--- Cartoteca, Número Signatura: COL-02-03. *Plano que da idea y manifiesta la posición de las Islas de Barlovento, y tierra firme, sacado y calcado del que se hizo en 1787 por disposición del Excmo. Señor Marques del Socorro por los pilotos de su Escuadra; que comprende desde el Orinoco hasta Jamayca y Cartagena* [Plano], 1787.

--- Cartoteca, Número Signatura: COL-06-04. *Plano de la Dirección del camino de Carare, desde la provincia de Puente Real, hasta la margen del Rio que le da nombre sacado a rumbo y distancia de orden del Excmo. Señor Virrey Don Antonio Amar por el Teniente del Regimiento fixo de la Plaza de Cartagena Don Juan Antonio Ferro. Año de 1809* [Plano], 1809.

--- n°. 6538, Signatura 5-2-9-5. *Relaciones y reconocimiento del río Darién, Choco o Atrato*, 1780.

--- n°. 6476, Signatura 5-2-10-9. *Instrucciones sobre el proyectado camino de la Carolina a Puerto Príncipe (Colombia)*, 1788.

Archivo General Militar de Segovia (AGMS), Segovia-España, 1ª F-1403. *EXP 01. Juan Antonio Ferro Fonseca* [Manuscrito], 1811.

Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Mapoteca, SMP.2, Ref. 1278. Arsenal Nacional del Apostadero de Cartagena. *Plano para una flechera de guerra en el mar pacífico, levantado por Bernardo González* [Plano], 1834.

--- MP-4,140A. *Costa y desembocadura del Atrato y golfo del Darién. 1793* [Plano], 1793.

--- Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 13, folio 461R. *Juan Antonio Ferro esta listo a cumplir el desempeño como Castellano de Chagres* [Manuscrito], 1816.

--- Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 14, D-23, folios 113R-124V. *Petición de Juan Antonio Ferro, teniente de Granaderos del regimiento fijo de Cartagena, para la restitución de dineros que se le deben por su regreso de la comisión al camino del Carare.* [Manuscrito], 1812.

--- Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 16, D-15, folios 491R-544R. *Expediente con las comunicaciones enviadas al Virrey Gobernador y Capitán General del Reino Antonio José Amar y Borbón por parte de los Corregidores de San Gil y Tunja sobre el proceso seguido contra el Canónigo Magistral Andrés Rosillo acusado y sentenciado por ser cabecilla principal de la conspiración contra el Virrey de La Nueva Granada. En este expediente se encuentra la correspondencia entre estos dos corregidores desde la acusación hecha por José Monsalve hasta la captura hecha por el Teniente Juan Antonio Ferro* [Manuscrito], 1810.

--- Sección Archivo Anexo II, Ministerio de Instrucción pública, Correspondencia, Ministerio del Tesoro, caja 50.

--- Sección Archivo Anexo II, 43.11.83.2.9., folios 47R-49V. *Juan Antonio Ferro esta listo a cumplir el desempeño como Castellano de Chagres* [Manuscrito], 1816.

--- Sección Colonia, Empleados públicos- Cauca. Tomo 3, folios 740R-754V. *Nicolás Gutiérrez en Quibdó contra el actual teniente de gobernador sobre agravios* [Manuscrito], 1790.

--- Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 9, folios 911R-915V. *Teniente de Mar y Guerra hace relación de sus méritos y servicios para solicitar la tenencia de Citará.* [Manuscrito], 1790.

--- Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 23, folios 461R-463V. *Ferro Juan Antonio, teniente de la marina, graduado en la academia de Cartagena, y que pasó al servicio de la marina de Cartagena de Indias, su reclamo sobre el reconocimiento del sueldo de su grado al regresar a España.* [Manuscrito], 1796.

--- Sección Colonia, Fondo Historia Civil, Tomo 13, folios 621R-812V. *Diario del Viaje del Teniente Juan Antonio Ferro y el cura Pedro Pardo, en la exploración de la vía del Carare; adjudicación de tierras en la misma región y pleitos por ellas.* [Manuscrito], 1802 - 1805.

--- Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 51, folios 9R-13R. *Ferro Juan Antonio, su designación del Cápitan del Puerto de Cartagena, en reemplazo del extinto Tomas Sierra.* [Manuscrito], 1787 - 1788.

--- Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 60, folios 400R-401R. *Ferro Juan Antonio, su nombramiento de Capitán de mar y guerra.* [Manuscrito], 1786.

--- Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 81, folios 12R-13R. *Ferro Juan Antonio sale de Cartagena con unos navíos, en comisión a la costa de Mosquitos.* [Manuscrito], 1788.

--- Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 83, folios 900R-900V. *Ferro Juan Antonio, Capitán de mar; comunicación del gobernador de Cartagena, sobre destinación de dicho oficial.* [Manuscrito], 1797.

--- Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 140, Documento 72, folios 680R – 695R, [Copia] *Diarios N°3 y N°6 sobre los establecimientos en el Darién por Antonio de Arévalo* [Manuscrito], 1787.

--- Sección República, Fondo Constituciones, SR. 26. *Constitución Política de 1863 para los Estados Unidos de Colombia* [Manuscrito], 1863.

--- Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 10B, folio 375R. *Juan Ferro. Alumno de la escuela náutica del apostadero de marina de Cartagena. Donde se le concede el retiro del servicio.* [Manuscrito], 1833.

--- Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 22, folio 64R. *Ferro Juan, su nombramiento de Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia nacional auxiliar de la provincia de Bogotá, en virtud de un oficio del Gobernador de Bogotá de 26 del presente.* [Manuscrito], 1840.

--- Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 26, folio 292R. *Ferro Juan, su nombramiento de Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia auxiliar de Bogotá.* [Manuscrito], 1840.

--- Sección República, Fondo Gobernaciones Panamá, Tomo 2, folios 416 - 417 (C). *López, Domingo. Presupuesto que el que suscribe manifiesta del costo que puede tener un buque puesto a la vela igual al que aquí en el diseño se manifiesta por un calado el más aprosimado, explicado su detalle en lo mas esencial en sus numeros* [Manuscrito], 1833.

Archivo General de Simancas (AGS), Valladolid, España, Corso y Presas, Leg. 213. *Estado General del Cuerpo de Pilotos del Numero de la Real Armada Repartidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena* [Manuscrito], 1774.

--- SGU, LEG7081,38, folios 351R-360V. *Juan Antonio Ferro, agregación.* [Manuscrito], 1796 - 1798.

Archivo Histórico de Antioquia (AHA), Medellín-Colombia. Rufo Jare, Antonio. *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Derrota para yr en Tiempo de Ymbierno a Tenerife, de allí a Puerto Rico, y de este á el de Santo Domingo, a el de la Habana por la Canál Vieja, y de el de la Habana a el de Veracruz.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 3], 1779.

--- Colonia. Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Derrotas, noticias, y avisos importantes desde la Bahía de Cadiz para las Americas* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 1, Documento 3], 1811.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Descripcion de la Costa Septentrional del Rio de la Plata desde el Cavo de Santa Maria hasta la entrada de santa Lucia 5 leguas al O.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12], 1779.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Noticia de la Costa de Caracas desde Punta de Araya hasta la Barra de Maracayvo.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 8], 1779.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Tablas de latitud y longitud de todas las costas de tierra firme e islas de Barlovento con sus adyacentes sondas, veriles, bajos, arrecifes, puertos, ensenadas y lo más notable del seno mejicano* [Manuscrito], 1781.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Tablas de las variaciones de la Aguja desde los Puertos de Cadiz, y Ferrol a los de la Concepcion de Chile, y Callao de Lima. Contando sus Longitudes por primer Meridiano la Isla de Tenerife Observadas las mas en los años de 1758 hasta 1762.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 7], 1769.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Tratado de navegacion.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12], 1778.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Ferro, Juan Antonio. *Ynstrucción de lo que han de observar las dos embarcaciones de guerra, a saber el navío nombrado San Lorenzo y la Fragata denominada Santa Rosalía, en el viaje que ban a hacer desde este puerto del Callao con el fin de registrar algunas islas, y costas de este Mar del Sur conforme a las órdenes de Su Majestad y resoluciones de este superior gobierno del Perú, tomadas por sí, y con dictamen del Real Acuerdo.* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12], 1771.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Hodgson, Roberto. *Copia Numero 75. Diario de la Laguna de Boca del Toro, ó Drago* [Manuscrito, *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 9], 178[8?].

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. *Prefixacion en que deben celebrar la salida de la Bahía de Cadíz los navios de transportes de Tropas que viajären*

á los Puertos que adelante se mencionan, y los mas oportunos para sus regresos, atendiendo á las estaciones mas adaptables á salud en los diversos climas que deben transitar para el logro feliz de las expediciones [Navegación Marítima, Tomo 1, Documento 2], 1811.

--- Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366. Rufo Jare, Antonio. *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito - Sin Foliación], 1797.

Archivo Histórico Naval de Cartagena de Levante (AHNCL), Cartagena-España, *Libros de Tripulaciones y Contaduría. Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagena* [de Levante].

Archivo Museo Naval de Madrid (AMN), Madrid-España, MN- 13-A-6. Juan Carranza, *Plano Particular del Pto. Sn. Gabriel dela Concepción : ocupado pr. los Españoles el 30 de Abril de 1785* [Plano], 1785.

--- MN- 13-A-16. Juan Carranza, *Plano Particular de la Ensenada, Fuerte, y Puerto, de Mandinga su Costa y Canal hasta el de la Consepcion: ocupado pr. los Españoles, el 4 de Febrero de 1785* [Plano], 1785.

--- MN-13-A-17. Arebalo, Antonio?. *Plano de la Costa del Darien: Compreendida entre el Rio Gandi y la Punta de San Blas para inteligencia de la Navegación de los Buques destinados a su Custodia desde Carolina por dentro de los Bajos que estan señalados los Apostaderos, para evitar el trato Ylicito de extrangeros con los Yndios y hostilisar aestos que son los que mas Comercio han tenido con ellos incluso los de Carolina* [Plano], 1788.

--- MN- 13-A-15. Juan Carranza, *Plano particular del Puerto, y Fortificasn. hecha en el Campo de la Carolina del Darien : ocupado pr. los Españoles el 8 de Agosto de 1785* [Plano], 1785.

--- MN- 27-C-10. *Plan Geográfico del Virreinato de Santafé de Bogotá, Nuevo Reino de Granada, que manifiesta su demarcación territorial, ríos principales, provincias y plazas de armas* [Plano], 1772.

--- 258-MS-284 – 3, folios 61-75. *Descripción de la provincia del Darién y las capitulaciones que celabraron los indios para dar la obediencia a S.M. su estado progreso y gobierno* [Manuscrito], 1741.

--- MS 0075, Doc. 32. *Medidas de los cuatro Galeones* [Manuscrito].

Biblioteca de la Facultat de Nàutica de Barcelona. *Reglamento del navío* [Manuscrito], 1699. <http://hdl.handle.net/2099.4/1618>.

Biblioteca Nacional de España (BNE), Madrid-España, MR/2/166. López, Juan. *Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro: Comprehende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darien y Biruquete* [Mapa], 1785.

Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH), Madrid-España, 9/2812. *Sobre el arte de navegar* [Manuscrito], 1701.

--- 9/4102 (Leg.3) n° 39. *Copia de un papel titulado "Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787"* [Manuscrito], 1787.

--- 9/5683. *Arte teórico practico para la construcción de un navío con expresiones y dibuxos de las piezas de que se compone* [Manuscrito], [Sin Fecha].

--- 9/6271(1), [Sin Foliación]. [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién* [Manuscrito], 1761.

--- 9/6271(2), [Sin Foliación]. [Copia] *Descripción de el Golfo e Isthmo de El Darién* [Manuscrito], 1761.

--- 9/6271(3), [Sin Foliación]. [Copia] *Descripción de la costa del Darién desde la Punta de San Blas a Caymán* [Manuscrito], [Sin Fecha].

--- 9/6271(5) [Sin Foliación]. [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién* [Manuscrito], 1785.

--- 9/6271(6) [Sin Foliación]. [Copia] *Órdenes al gobernador del Darién avisándole el auxilio de 150 hombres que se le envía al mando del teniente coronel Don Luis de la Carrera* [Manuscrito], 1786.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, los de los ríos, ysas, puertos y la de golfo del Darién e Ysthmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional* [Mapa], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Mapa general del golfo del Darién o de Urabá situado en la parte septentrional de la América meridional entre las provincias de Panamá y Cartagena con su entrada en los 8 grados, 29 minutos de latitud norte y 299 de longitud del meridiano de Thenerife para dar conocimiento de sus puertos, radas, ensenadas, cayos, vaxos, ríos y terreno de sus inmediaciones, acompañado de los planos particulares de la bahía que llaman la Calidonia, de el de la Candelaria y de el de parte del río Caymán con sus terrenos inmediatos de una relación del reconocimiento que de todo se ha hecho y de una descripción de ello, con inclusión del proyecto formado para erigir un pequeño fuerte que pueda precaver la nueva acogida de extrangeros y asegurar su guarnición de la inconstancia de los yndios, arreglado a la Real orden de 6 de febrero de 1760* [Mapa], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Plano particular de la bahía de Calidonia, situada en 8 grados 35 minutos de latitud norte y 298 grados y 36 minutos de longitud, en la costa del norte de el ysthmo del Darién o de Panamá que manifiesta su figura, extensión, fondo y terreno de sus ymmediaciones* [Plano], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Plano particular de la bahía de la Candelaria situada en la costa del oeste del golfo del Darién en 8 grados 3 minutos de latitud norte y 299 grados y 10 minutos de longitud que manifiesta la figura extensión y fondo de ella, como también el terreno de sus ymmediaciones* [Plano], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Plano particular que comprehende una parte del río Caymán y terreno de sus inmediaciones para la inteligencia de el que se ha elegido para la erección de un nuevo fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760* [Plano], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Plano y perfiles de la casa fuerte para vigía que se propone construir en el cerro de San Carlos señalada B en el plano particular de aquel terreno.* [Plano], 1761.

--- 9/6271(7) [Sin Foliación]. *Seis planos o mapas de Darién* [Material cartográfico], 1761.

FamilySearch. “Juan Ferro and Juana Florentina Fonseca”, citing Marriage, 19 Sep 1750, “Spain, Diocese of Cartagena, Catholic Church Records, 1503-1969”. En: <https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:QGRP-CLHH>.

--- “Juana Florentina Josepha Benita Fonseca Sanchez”, citing Baptism, 09 Apr 1720, “Spain, Diocese of Cartagena, Catholic Church Records, 1503-1969”. En: <https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:QGFF-GH6D>.

12.2 Fuentes Impresas

Acevedo Latorre, Eduardo, comp. *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI al XIX*, segunda edición. Bogotá: Litografía Arco, 1975.

Baleato, Andrés. “Provincia de Panamá. La ciudad de Panamá y su gobierno”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Compilado por Antonio Basilio Cuervo. Vol. 2. 340-363. Bogotá: Imprenta de vapor, 1817.

Baquero, Álvaro y Antonino Vidal, comp. *La Gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado*. Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2004.

Biblioteca Nacional de Colombia (BNC), Bogotá-Colombia, RG 932, V. 1. Andrés González de Barcía Carballido y Zúñiga, *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales que junto, traduxo en parte y facò à luz, ilustrados con eruditas notas y copiofos indices, el ilustrissimo señor D. Andres Gonzalez Barcia, del Consejo y Camara de S. M. Divididos en Tres Tomos cuyo contenido fe verá en folio figuiente*. Tomo 1. Madrid: [A Gonzalez Barcia?], 1749.

Blanco, José, comp. *Atlas Histórico Geográfico de Colombia*. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1992.

Ciscar, Francisco. *Cartilla de artillería de marina para el uso de los guardias marinas*. Madrid: Imprenta Real, 1830.

Colón, Cristóbal. *Relaciones y cartas de Cristóbal Colón*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Hernando y C^a, 1892.

Comisión Colombiana del Océano. *Atlas Histórico Marítimo de Colombia: Siglos XVI - XVIII*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2015.

Comisión Colombiana del Océano. *Atlas Histórico Marítimo de Colombia: Siglo XIX*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016.

Creus, Juan, Luis de Arévalo y Gener, Nemesio Fernandez Cuesta, Isidoro Fernandez Monje, Fernando Fragoso, Félix Guerrero Vidal, Francisco Madinaveitia, Juan Diego Pérez, José Plácido Sansón, José Torres Mena, Ventura Ruis Aguilera, Augusto Ulloa. *Diccionario enciclopédico de la lengua española con todas las voces, frases, refranes y locuciones usadas en España y las Américas Españolas, en el lenguaje común antiguo y moderno; las de ciencias, artes y oficios; las notables de historia, biografía, mitología y geografía universal, y todas las particulares de las provincias españolas y americanas, por una sociedad de personas especiales en las letras, las ciencias y las artes*. 3 Tomos. Madrid: Imprenta y librería de Gaspar y Roig, 1853-1855.

Cuervo, Antonio Basilio, comp. *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. 4 vols. Bogotá: Imprenta de vapor, 1891.

De Castro, Adolfo. *Gran diccionario de la lengua española*. Madrid: Oficinas y Establecimiento Tipográfico del Semanario Pintoresco y de la Ilustración, 1852.

De Mendoza y Ríos, Josef. *Tratado de Navegación*. Tomo 1. Madrid: Imprenta Real, 1787.

De Terreros y Pando, Esteban. *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina é italiana*. 3 Tomos. Madrid: Imprenta la viuda de Ibarra, hijos y compañía, 1786-1788.

Diccionario Marítimo Español que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Madrid: Imprenta Real, 1831.

Domínguez Ossa, Camilo y Hernando Salcedo Fidalgo. *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*. Bogotá: El Áncora Editores, 2012.

Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Cronica de las Indias: hystoria general de las Indias agora nuevamente impressa, corregida y enmendada, y, Con la conquista del Perú*. Salamanca: Casa de Juan de la Junta, 1547.

Fidalgo, Joaquín Francisco. “Expedición Fidalgo: Derrotero de las costas de la América Septentrional desde Maracaibo hasta el río de Chagres que explica las cartas esféricas de las costas de la Goagira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Yndias, Darién del Norte y Portobelo y los planos de sus puertos, yslas y bajos”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Compilado por Antonio Basilio Cuervo. Vol. 1. 1-305. Bogotá: Imprenta de vapor, 1792-1810.

Francis, Jean Michael. “Descripción del Nuevo Reino de Granada (1598)”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* (Bogotá), n.º. 30 (2003): 341-360.

Gómez González, Sebastián. “Proyecto de Roberto Hodgson para atacar la América Española – Archivo General de Indias (Sevilla). Santa Fe, 758b, f. 192r-205r”. *Historia y Sociedad* (Medellín), n.º. 18 (2010): 213-257.

Herederos de Tomás López de Haro. *Vocabulario marítimo, y explicación de los vocablos, que usa la gente de Mar, en su ejercicio del arte de marear*. Sevilla: Imprenta Castellana y Latina de los Herederos de Tomás López de Haro, 1722.

Ibañez, Pedro M. *Crónicas de Bogotá*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1915.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. *Atlas de Cartografía Histórica de Colombia*. Bogotá: Litografía Arco, 1985.

Juan, Jorge y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas de América*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1983.

“La comarca del Chocó (El golfo de Urabá, el río Atrato, las provincias del Zitará y Darién)”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Compilado por Antonio Basilio Cuervo. Vol. 2. 250-324. Bogotá: Imprenta de vapor, 1817.

Langebaek, Carl. “Un ejemplo de cartografía colonial: La descripción de la provincia del Darién en 1763 por Antonio de Arévalo”. *Boletín de Arqueología* (Bogotá) 4, n.º. 1 (1989): 41-50.

--- *El diablo vestido de negro y los cunas del Darién en el siglo XVIII: Jacobo Walburger y su Breve noticia de la provincia del Darién, de la ley y costumbres de los yndios, de la poca esperanza de plantar nuestra fé, y del número de sus naturales, 1748*. Bogotá: Universidad de Los Andes, 2006.

“Libro de Registro de Grados de la Universidad Tomística de Santafé de Bogotá. (1768-1808)” en *Documentos para la Historia de la Educación en Colombia*. Compilado por Guillermo Hernández De Alba. Tomo 4. 1767-1776. Bogotá: Editorial Kelly, 1980.

Lorenzo, José, Gonzalo de Murga y Martín Ferreiro. *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de Vapor: formado con la presencia de los mejores datos publicados hasta el día*. Madrid: Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, 1864.

Monjo Y Pons, Juan. *Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción*. Barcelona: Imprenta de José Tauló, 1856.

Monty, Francisco Xavier. “Reconocimiento y exploración de la costa de Calidonia y el golfo del Darién por el Teniente de Navío D. Francisco Xavier Monty y otros ingenieros”, en *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*.

Compilado por Antonio Basilio Cuervo. Vol. 1. 482-504. Bogotá: Imprenta de vapor, 1792-1810.

Murillo Velarde, Pedro. *Geographia de América (1752)*. Granada: Universidad de Granada, 1990.

Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político, y económico de su armada naval. Madrid: Imprenta de Juan Zuñiga, 1748.

Ortega, Francisco. "Memoria y crisis: Aproximación a la cultura política de finales del siglo XVIII". *Revista de Estudios Colombianos* 27-28 (2005): 49-66.

Ortega Ricaurte, Enrique. "Pacificación de la provincia de Citará". *Boletín de Arqueología* 2, n.º. 5 y 6 (enero-diciembre 1947): 521-528.

Real Academia Española (RAE). *Diccionario de la lengua castellana en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o rephranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua, dedicado al rey nuestro señor don Phelippe V (que Dios guarde)*. 6 Tomos. Madrid: Imprenta de Francisco del Hierro, 1729-1739.

--- *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española*, novena edición. Madrid: Imprenta de Francisco María Fernández, 1843.

--- *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Segunda impresión corregida y aumentada*. 2 Tomos. Madrid: Joaquín Ibarra, 1770.

--- *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Joaquín Ibarra, 1780.

--- *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. Madrid: Joaquín Ibarra, 1783.

--- *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, quinta edición. Madrid: Imprenta Real, 1817.

--- *Diccionario de la lengua castellana*, sexta edición. Madrid: Imprenta Nacional, 1822.

--- *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, duodécima edición. Madrid: Imprenta de D. Gregorio Hernando, 1884.

--- *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, décimo tercera edición. Madrid: Imprenta de los Sres. Hernando y Compañía, 1899.

Salva, Vicente. *Nuevo diccionario de la lengua castellana, que comprende la última edición íntegra, muy rectificada y mejorada del publicado por la Academia Española, y unas veinte y seis mil voces, acepciones, frases y locuciones, entre ellas muchas americanas, Añadidas por Don Vicente Salvá*. París: Vicente Salvá, 1846.

Scarpetta, M. Leónidas y Saturnino Vergara. *Diccionario biográfico de los campeones de la libertad de Nueva Granada, Venezuela, Ecuador i Perú; que comprende sus servicios, hazanas i virtudes*. Bogotá: Imprenta Zalamea, 1879.

Servicio Histórico Militar. *Cartografía y relaciones históricas de ultramar, V Colombia, Panamá, Venezuela*. Madrid: Servicio Geográfico del Ejército, 1980.

Simón, Pedro. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias Occidentales*. Tomo 4. Bogotá: Casa Editorial Medardo Rivas, 1892.

Tovar, Hermes, comp. *Relaciones y Visitas a los Andes S. XVI*. 4 vols. Bogotá: Colcultura / Instituto de Cultura Hispánica, 1993-1996.

Vergara y Velasco, Francisco Javier. *Atlas completo de geografía colombiana*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1906. http://bibliotecanacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapoteca/Documents/912.86_v37v35a.pdf

Viso, Julián. *Contestación de Venezuela al alegato con Colombia*. Madrid: Impresores de la Real Casa, 1884.

Vocabulario marítimo, y explicación de los vocablos, que usa la gente de Mar, en su ejercicio del arte de marear. Sevilla: Imprenta Castellana y Latina de los Herederos de Tomás López de Haro, 1722.

Ybot, Antonio. *Los Trabajadores del río Magdalena durante el Siglo XVI. Geografía Histórica, Economía, Legislación del Trabajo (según documentos del Archivo General de Indias)*. Barcelona: Talleres Gráficos Veritas, 1933.

Zerolo, Elías. *Diccionario enciclopédico de la lengua castellana*, 2 vols. París: Garnier hermanos, 1895.

12.3 Fuentes secundarias

Acevedo Latorre, Eduardo. *El Río Grande de la Magdalena. Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas*. Bogotá: Banco de la República, 1981.

Agüero Servin, María de las Mercedes. “Conceptualización de los saberes y el conocimiento”. *Decisio* (México), n°. 31 (2011):16-20.

Álvarez, Moisés, Donaldo Bossa, Juan Olivella, Rodolfo Ulloa, Alfonso Cabrera, Gonzalo de Piñeles, Cabo Reyes, Juan M., M. Reyes, Gregorio Cabezas y Javier Ballesteros. *La Carpintería de Ribera en Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias: Universidad Jorge Tadeo Lozano, 1999.

Amaya Palacios, Sebastián. “Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)”. *Revista de Historia Naval* (Madrid) 35, n°. 138 (2017): 27-46.

Araúz, Celestino. “Contrabando, corrupción institucional y hegemonía mercantil británica en el istmo de Panamá y sus proyecciones en el Pacífico (1700-1848)”. *Societas, Revista de Ciencias Sociales y Humanísticas* (Panamá) 15, n°. 2 (2013): 7-58.

Arias de Greiff, Jorge. "Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias". *Boletín de Historia y Antigüedades* (Colombia) 70, n°. 743 (1983): 963-986.

--- "La expedición Fidalgo", en *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo: Actas I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*. Coordinado por José Luis Peset Reig, 251-261. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1985.

Barona, Guido. "Plan Geográfico del Virreinato de Santa Fe, Nueva Granada: 1772. Notas relativas a este Plano. Cuadros que acompañaban originalmente al Plan Geográfico, elaborado por Don Joseph Aparicio Morata". *Historia y Espacio* (Colombia), n°. 8 (1983): 130-146.
<http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/7498/1/6.%20Plan%20geografico%20del%20virreinato%20de%20Santa%20fe%20Nueva%20Granada%20-%20Barona%20Guido.pdf>

Barrera, Eduardo. *Mestizaje, Comercio y Resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del Siglo XVIII. Colección: Cuadernos de Historia Colonial, Título VI*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2000.

Bassegoda, Juan. *Historia de Arquitectura*. México: Editia Mexicana, 1984.

Bassi, Ernesto. *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*. Durham: Duke University Press, 2016.

Bazurto, Enrique Román. *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*. Cartagena de Indias: Fondo Rotatorio de la Armada Nacional, 2000.

--- *El Caribe, mar de la Libertad. Origen, Estructura y Operaciones de la Marina Patriótica en la Independencia 1810-1830*. Barranquilla: Departamento de Relaciones Públicas y Comunicaciones del Intercor, 1996.

Bernal, Jesús. "La marina española en América". *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid), n°. 64 (2011) 31-52.

Borrego Pla, María. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Editorial CSIC, 1983.

Braudel, Fernand. *Civilización Material, economía y capitalismo siglos XVI-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano, lo posible y lo imposible*. Madrid: Editorial Alianza, 1984.

Brossard, Maurice de. *Historia marítima del mundo*. Madrid: Editorial Edimat, 2000.

Cabezos Almenar, Francisco. "El Cuerpo de Pilotos de la Armada en Cartagena (1747-1805)". *Mediterranea Ricerche Storiche*, n°. 39 (abril 2017) 85-126.

Capel, Horacio, Lourdes García, José Moncada, Francesc Olive, Santiago Quesada, Antonio Rodríguez, Joan Sánchez y Rosa Tello. *Los ingenieros militares en España, siglo*

XVIII: *repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1983.

Castillero Calvo, Alfredo. “Agresión externa y poblamiento en Panamá. Frontera y ordenamiento territorial en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Tareas* (Panamá), n.º. 129 (mayo-agosto 2008): 33-59.

Casado, José Luis. “La construcción Naval hispana en época moderna”, en *Arqueología náutica mediterránea*. Coordinado por Miguel Ángel Cau y Francisco Xavier Nieto. 393-410. Girona: Centre d'Arqueologia Subacuàtica de Catalunya, 2009.

Cervera Pery, José. *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Editorial Mapfre, 1980.

Chapanoff, Miguel. “El mundo invisible: identidad y maritorio”, en *Revisitando Chile: identidades, mitos e historias. Cuadernos Bicentenario*. Compilado por Sonia Montecinos, 240-247. Santiago: Presidencia de la República, 2003.

Chaunu, Pierre. *Sevilla y América: siglos XVI y XVII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.

Choperena, Luis. *Excavaciones arqueológicas en San Felipe; un cementerio indígena en Los Palmitos (Sucre) informe final*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2012.

Cipolla, Carlo. *La odisea de la plata española*. Barcelona: Editorial Crítica, 1999.

Colmenares, Germán. *Historia económica y Social de Colombia 1537-1719*. Bogotá: Universidad del Valle, 1973.

--- “La Formación de la Economía Colonial (1500-1740)”, en *Historia Económica de Colombia*. Compilado por José Bogotá Ocampo, 13-47. Bogotá: Siglo XXI Editores de Colombia Ltda., 1991.

--- *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, 3 Tomos. Bogotá: Banco Popular, 1989.

Conde, Jorge. *Espacio, sociedad y conflictos en la provincia de Cartagena. 1740-1815*. Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlántico, 1999.

Cooke, Richard y Luis Sánchez. “Panamá prehispánico”, en *Historia General de Panamá*. Editado por Alfredo Castillero Calvo. Volumen 1. Tomo 1. 3-46. Panamá: Comité Nacional del Centenario de la República de Panamá, 2004.

--- “Panamá indígena: 1501-1550”, en *Historia General de Panamá*. Editado por Alfredo Castillero Calvo. Volumen 1. Tomo 1. 47-89. Panamá: Comité Nacional del Centenario de la República de Panamá, 2004.

Cordovez Moure, José María. *Reminiscencias de Santa Fé y Bogotá*. Cali: Fundación para la Investigación y la Cultura (FICA), 1987.

Cuesta Domingo, Mariano. *Cesáreo Fernández Duro*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2016.

Cullen, Edward. *Isthmus of Darien ship canal: with a full history of the Scotch colony of Darien, several maps, views of the country, and original documents*. Londres: E. Wilson, 1853.

Cruz Mundet, Juan Ramón. *Manual de archivística*. Madrid: Ediciones Pirámide, 1994.

De Puydt, Lucien. "Explorations in the Isthmus of Darien". *Proceedings of the Royal Geographical Society of London* (Londres) 12, n.º. 2 (1868): 63-72.

Del Castillo Mathieu, Nicolás. "Población Aborigen y Conquista. 1498-1540", en *Historia económica y social del Caribe Colombiano*. Editado por Adolfo Meisel Roca. 1-58. Barranquilla: Universidad del Norte / Ecoe, 1994.

Díez Mintegui, Carmen. "Procesos culturales. Una aproximación desde la antropología social y cultural". *Nova, Revista de Historia* (Madrid), n.º. 18 (2005): 93-116.

Domínguez Ossa, Camilo. "El arte de navegar en las rutas de América, siglos XV a XIX". *Boletín Cultural y Bibliográfico* (Bogotá) 50, n.º. 90 (2016): 5-26.

Elliott, John. *El viejo mundo y el nuevo: (1492-1650)*. Madrid: Alianza Editorial, 1972.

Escolano Benito, Agustín. *Educación y economía en la España ilustrada*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1988.

Fagan, Brian y Charles Orser. *Historical Archaeology*. New York: Harper Collins College Publishers, 1995.

Falchetti, Ana María. "Colgantes "Darién": Relaciones entre áreas orfebres del occidente colombiano y centroamericano". *Boletín del Museo del Oro* (Bogotá), n.º. 4 (1979): 1-55.

Fals Borda, Orlando. *Mompox y Loba. Historia doble de la costa*. Tomo 1. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1980.

Fernández Duro, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Aribau y c.a., 1895-1901.

--- *Disquisiciones náuticas*. 6 tomos. Madrid: Aribau y c.a., 1874-1880.

--- *La Marina de Castilla. Desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundación en la Armada Española*. Madrid: El progreso editorial, 1894.

Fernández Núñez, Pedro, José María Mosquera Gómez y José Manuel Budiño Carlés. *Buques de la armada española: Historiales (1700-2014)*. Gijón: Instituto de Historia y Cultura Naval / Fundación Alvargonzález, 2014.

Flórez Álvarez, Leónidas. *Acción de la marina colombiana en la independencia*. Bogotá: Talleres del Estado Mayor Bogotá, 1919.

Fonseca Truque, Guillermo. “Las velas americanas: lo que los caribes le enseñaron a Europa”. *Nuestra Historia* (Bogotá) 1, n.º. 2 (1988): 51-55.

--- “La balsa que vio el orfebre”. *Nuestra Historia* (Bogotá) 2, n.º. 1 (1989): 13-24.

Fuentes Crispín, Nara. “Hacia el Mar del Sur por un río de oro: un avistamiento prefigurado en mapas”. *Boletín cultural y bibliográfico* (Bogotá) 50, n.º. 90 (2016): 27-52.

--- “Imaginario geográfico de la independencia. Periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco”. *Memoria y Sociedad* (Bogotá) 15, n.º. 31 (julio-diciembre, 2011): 50-64.

--- “Mapeando en el maritorio de las Filipinas” en *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política*. Compilado por Mauricio Nieto y Sebastián Díaz. 185-189. Bogotá: Universidad de los Andes / Razón Cartográfica / Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia, 2014.

--- *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013.

Galindo, Jorge y María Henao. “Las fortificaciones perdidas del Darién: los proyectos del ingeniero militar Antonio de Arévalo (1761-1785)” en *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII centuries. Proceedings of the International Conference on Modern Age Fortifications of the Mediterranean Coast – FORTMED*. Coordinado por Víctor Echarri Iribarren. Vol. 5. 55-62. Alicante: Universidad de Alicante, 2017.

Gámez Casado, Manuel. “Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768”. *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla) 75, n.º 1 (enero - junio 2018): 211-236.

--- “La pacificación de la Guajira por el ingeniero Antonio de Arévalo, Sobre el proyecto de defensa de sabana del valle”. *Laboratorio del Arte* (Sevilla), n.º. 28 (2016): 373-386.

García-Baquero, Antonio. *Andalucía y la carrera de Indias. 1492-1824*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2002.

García Casares, Joaquín. *Historia del Darién: Cuevas, Cunas, Españoles, Afros, presencia y actualidad de los Chocoos*. Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2008.

García Chaves, Catalina. “Limitar con el Mar de las Antillas: un recorrido cartográfico de Santa Marta a Riohacha en el siglo XIX”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX*. 211-236. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016.

García Gallo, Alfonso. *Los orígenes españoles de las Instituciones americanas*. Madrid: Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, 1987.

García Garralón, Marta. “La formación de los pilotos de la carrera de indias en el siglo XVIII”. *Anuario de Estudios Atlánticos*, n°. 55 (2009): 159-228.

Gómez Consuegra, Lourdes y Justo Kirenia Pérez. “Reflexiones sobre patrimonio cultural. Lo inmaterial del centro histórico de Camagüey. Patrimonio mundial”. *Apuntes* (Bogotá) 24, n°. 2 (2011): 260-275.

Gómez González, Sebastián. “Las tensiones de una frontera ístmica: alianzas, rebeliones y comercio ilícito en el Darién. Siglo XVIII”. *Historia y Sociedad* (Medellín), n°. 15 (julio - diciembre 2008): 143-163.

González Escobar, Luis Fernando. *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I*. Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano ITM, 2011.

González-Ripoll Navarro, María Dolores. “Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII”. *Contrastes* (Murcia), n°. 12 (2003): 81-92.

Guerrero, Víctor M. “Formas primigenias de la arquitectura naval. Las balsas de tronco desde una perspectiva etnográfica”, en *Arqueología náutica mediterránea*. Coordinado por Miguel Ángel Cau y Francisco Xavier Nieto. 343-356. Girona: Centre d'Arqueologia Subacuàtica de Catalunya, 2009.

Gutierrez Ardila, Daniel. *El Reino frente al Rey: Reconquista, Pacificación, Restauración. Nueva Granada, 1815-1819*. Bogotá: Museo Nacional de Colombia, 2017.

Haesbaert, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Río de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

Haring, Clarence. *Comercio y Navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984.

Henaó Salazar, José Ignacio. “La toponimia en la conquista de Antioquia entre 1508 y 1583”. *Actas del XXIII Congreso Internacional de Lingüística y Filología Románica* (España) 3, (2003): 227-240.

Hernández Esteve, Esteban. “Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735. (Primera parte)”. *Memoria* (Bogotá), n°. 11 (2004): 20-73.

Hernández Sánchez Barba, Mario. “Juan Manuel Zapatero y López-Anaya”. *Mar oceana: Revista del humanismo español e iberoamericano*, n°. 13 (2003): 139-150.

---“Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735. (Segunda parte)”. *Memoria* (Bogotá), n°. 12 (2004): 50-91.

Herrera, Marta. *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) / Academia Colombiana de Historia, 2002.

Horton, Mark. “To Transmit to Posterity the Virtue, Lustre and Glory of their Ancestors': Scottish Pioneers in Darien, Panama”, en: *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*. Editado por Caroline Williams. 131-150. Farnham: Ashgate, 2009.

Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). *Plan de Manejo Arqueológico Santa María de la Antigua del Darién, Ungia, Chocó*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 2013.

Instituto de la Ingeniería de España. *Vías de navegación y puertos históricos en América*. Tomo 3. España: Ediciones Doce Calles, 1998.

Instituto Nacional de Cultura de Perú. *Documentos Fundamentales para el Patrimonio Cultural. Textos internacionales para su conservación, protección, difusión y repatriación*. Lima: Instituto Nacional de Cultura de Perú, 2007.

Jiménez, Elisa. *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1601-1808)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2002.

Langebaek, Carl. “Cuna Long Distance Journeys. The Result of Colonial Interaction”. *Ethnology* (Pittsburgh) 30, n°. 4 (octubre 1991): 371-380.

Lemaitre, Eduardo. *Historia General de Cartagena*. 4 Tomos. Bogotá: Banco de la República, 1983.

López Lozano, Clemente, comp. *Rionegro. Narraciones sobre su Historia*. Medellín: Editorial Granamerica, 1967.

Lucena Giraldo, Manuel. “Ciencia y Crisis Política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)”. *Revista de Historia Naval* (Madrid) 8, n°. 30 (1990): 31-38.

--- “Ciencia y política en los proyectos de obras públicas del consulado de Cartagena de Indias, 1795-1810”. *Memoria y Sociedad* (Bogotá) 2, n°. 4 (1994): 25-37. <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysociedad/article/view/7623>.

Lucena Salmoral, Manuel. “Los diarios anónimos sobre el ataque de Vernon a Cartagena existentes en Colombia: su correlación y posibles autores” en *Separata del tomo XXX del Anuario de Estudios Americanos*, 337-469. Sevilla: Centro de Estudios Hispano-Americanos (C. E. H. A), 1973.

--- “El informe perdido sobre el Plan de Intendencias del Nuevo Reino de Granada y el miedo a la revolución”. *Boletín de la Real Academia de la Historia* (Madrid) Tomo 202, Cuaderno 2 (mayo-agosto 2005): 235-338.

--- *El memorial de don Salvador Plata. Los Comuneros y los Movimientos Antirreformistas*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1982.

--- “Los movimientos antirreformistas en Suramérica: 1777-1781. De Tupac Amaru a los comuneros”. *Revista de la Universidad Complutense*, n.º. 107 (1977): 79-116.

--- *Tres historias testimoniales sobre la revolución comunera*. Bogotá: Banco de la República, [1984?].

Luengo Muñoz, Manuel. "Génesis de las expediciones militares al Darién en 1785-6". *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla) 18, (1961): 335-416.

Mahan, Alfred. *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo, presente y futuro*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2000.

Manrique Tisnés, Horacio. “Saber y conocimiento: una aproximación plural”. *Acta Colombiana de Psicología* (Bogotá) 11, n.º. 2 (2008): 89-100.

Maqueda, Consuelo. “Diplomacia, reformismo y virreinato de Nueva Granada en los inicios del siglo XVIII”. *Anuario de historia del derecho español* (Madrid), n.º. 74 (2004): 229-290.

Marie, Guillaume, Françoise Péron, Julien Amghar, Johan Vincent y Lénaïg L'Aot. “Le patrimoine maritime culturel: de l’inventaire a l’action (Exemple des espaces cotiers bretons)” en *Actes du Colloque International Pluridisciplinaire "Le littoral: subir, dire, agir"*. Lille: Francia, 2008. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00270386/document>.

Martín Rincón, Juan Guillermo. “Arqueología de Panamá la Vieja: del asentamiento prehispánico a la ciudad colonial”. Tesis doctoral Historia, Universidad de Huelva, 2006.

Martínez Hidalgo, José María. *Del remo a la vela*. Barcelona: Editorial Juventud, 1980.

Martínez Shaw, Carlos. *Cataluña en la carrera de Indias. 1680-1756*. Barcelona: Editorial Crítica. 1981.

Melo, Jorge Orlando. Prólogo a “Escritos económicos Antonio de Narváez José Ignacio de Pombo”. Bogotá: Editorial Nomos S., 2010.

Mcfarlane, Anthony. *El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones 1783-1789*. Bogotá: Universidad Nacional Colombia, 1972.

Mena García, Carmen. “La frontera del hambre: construyendo el espacio histórico del Darién”. *Revista Mesoamérica* (New York) 24, n.º. 45 (2003): 35-66.

--- “Precios de alimentos y fletes marítimos en la carrera de Indias a comienzos del siglo XVI”. *Revista Memoria*, (Bogotá, Archivo General de la Nación), (primer semestre 1999): 16-48.

--- “Santa María de la Antigua del Darién: las huellas de una ciudad perdida”, en *Global Pottery 1. Historical Archaeology and Archaeometry for Societies in Contact*. Editado por Jaume Buxeda, Javier Iñáñez y Marisol Madrid. 253-263. Oxford: Bar International Series, 2015.

--- *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1999.

Monerri, José. “La calle Real y Simón González”, *La Verdad*, martes 20 noviembre 2012. <https://www.laverdad.es/murcia/v/20121120/cartagena/calle-real-simn-gonzalez-20121120.html>.

Montaña, Antonio. *A Todo Vapor*. Bogotá: Editorial Nomos, 1996.

Montenegro, Ernesto. “Las naves del Darién: veinte años de navegación española hacia América (1493-1513)”, en *Tierra Firme. El Darién en los imaginarios de los Conquistadores*. Editado por Paolo Vignolo y Virgilio Becerra. 181-213. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011.

Morales Gómez, Jorge. “Los indios kunas” en *Geografía humana de Colombia: región del pacífico*. Tomo 9. 63-92. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1992.

Moreno Álvarez, Leonardo. “Escritura de la historia y representación del enemigo en tres historiadores coloniales neogranadinos (y un polígrafo novohispano), siglos XVI – XVII”. Tesis de maestría Estudios Literarios, Universidad Nacional de Colombia, 2011.

--- *La piratería en la costa norte del Nuevo Reino de Granada (1555-1713). Proyecto de elaboración de un catálogo de fuentes*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2007.

Múnera, Alfonso. *El fracaso de la Nación. Región, clase y raza en el Caribe colombiano (1717-1821)*. Bogotá: El Áncora Editores, 1998.

Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular, 1973.

Nieto, Mauricio. *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2013.

Nieto, Mauricio y Sebastián Díaz, comp. *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política*. Bogotá: Universidad de los Andes / Razón Cartográfica / Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia, 2014.

Obregón, Mauricio. *Colón en el mar de los Caribes. Historia, geografía y náutica del descubrimiento*. Bogotá: Uniandes / Tercer Mundo, 1990.

--- *The Columbus Papers. The Barcelona Letter of 1493, The Landfall Controversy, and The Indian Guides*. New York: MacMillan Publishing Company, 1991.

Obregón, Mauricio y Samuel Morison. *The Caribbean as Columbus saw it*. Boston: Little Brown & Co., 1964.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. "Origen y creación de los virreinos", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid), n.º. 25 (abril 2002): 11-30.

---. "Tipología naval española de los siglos XVI a XVII", en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*. Compilado por Luis Ribot y Luigi Di Rosa. 15-36. Madrid: Editorial ACTAS, 2003.

Ortiz Rodríguez, Álvaro Pablo. *Reformas Borbónicas: Mutis catedrático, discípulos y corrientes ilustradas 1750-1816*. Cuadernos para la Historia del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá: Centro Editorial Universidad del Rosario, 2003.

Ots Capdequí, José María. *Las instituciones del Nuevo Reino de Granada al tiempo de la independencia*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1958.

Parry, John. *El descubrimiento del mar*. México: Conaculta-Grijalbo, 1991.

Patiño, Víctor Manuel. *Historia de la cultura material en la América equinoccial. Vías, transportes, comunicaciones*. Bogotá: Imprenta patriótica del Instituto Caro y Cuervo, 1991.

Pereira, Dionisio. "Patrimonio marítimo galego: un diagnóstico actual". *Revista dos socios e socias do Museo do Pobo Galego – ADRA* (Santiago de Compostela), n.º. 3 (2008): 25-44.

Pérez Carmona, Enrique. "Las cañoneras de asedio del almirante". *Almoraima*, n.º. 38 (2009), 161-172.

Pérez Díaz, Juan Felipe. "¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?". *Revista Cambios y Permanencias* (Bucaramanga) 9, n.º. 2 (2018): 285-326.

--- *Evidencias comerciales en Santa Cruz de Mompo (1540-1823). Dimensionando sus capacidades portuarias y su rol en la economía en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2003.

Pérez, Juan Felipe y Luis René Romero. *Nafragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano. Colección Pensamiento Caribeño*. Méjico: Siglo XXI Editores / Estado Libre / Soberano de Quintana Roo editores, 2005.

Pérez-Mallaína, Pablo. *El hombre frente al mar. Nafragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997.

--- *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Gráficas del Sur, 1992.

Pita Pico, Roger. "Vicisitudes de un malogrado proyecto colonizador: la migración de familias del nororiente neogranadino a la provincia del Darién, 1783-1790". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* (Bucaramanga) 19, n°. 1 (2014): 79-107.

Posada, Eduardo y Pedro Ibáñez, *Relaciones de mando: memorias presentadas por los gobernantes del Nuevo reino de Granada*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1910.

Rahn Phillips, Carla. *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.

--- *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Secesión española*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2010.

Rodríguez Hernández, Nelson. *Bárbaros en el corazón del imperio: Interacción y disputa entre indígenas cunas y europeos en el Darién durante 1774-1792*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.

--- "Cartografía de la frontera bárbara: las representaciones del Darién a propósito del conflicto entre el Virreinato de Nueva Granada y los Cunas". *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* (Colombia) 19, n°. 1 (2014a): 59-78.

--- "El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784- 1790)". *Historia Caribe* (Colombia), n°. 53 (2014b): 201-223.

--- "La amenaza cuna: política de indios del gobernador Andrés Ariza en el Darién durante su primera década de gobierno en el siglo XVIII". *Historia Caribe* (Colombia) 11, n°. 28 (2016): 211-239.

Rodríguez Yunta, Luis. "Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe (artículos, ponencias y tesis desde 1980)". *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla) 51, n°. 2 (1994): 203-232.

Romoli de Avery, Kathleen. *Los de la lengua de cueva: los grupos indígenas del Istmo oriental en la época de la conquista española*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología, 1987.

Rubio-Ardanaz, Juan. *Antropología y Maritimidad. Entramados y Constructos Patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao*. Bilbao: Museo Marítimo Ría de Bilbao, 2014.

Ruiz Godia, José. "Arquitectura y tecnología en el diseño del estándar mercante bergantín". Tesis doctoral Construcciones navales, Universidad de Cantabria, 2010.

Sabino, Carlos. *El proceso de la Investigación*. Caracas: Editorial Panamo, 2002.

Santos, Milton. *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Editorial Oikos-Tau, 1995.

Sarcina, Alberto. “Santa María de la Antigua del Darién, la primera ciudad española en Tierra Firme: una prospección arqueológica sistemática”. *Revista Colombiana de Antropología* (Colombia) 53, n°. 1 (2017): 269-300.

Selles, Manuel A. y Antonio Lafuente. “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII” en *La ciencia moderna y el conocimiento del Nuevo Mundo: actas de la I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*. Coordinado por José Luis Peset Reig. 149-192. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), 1985.

Serrano, Fernando. *Función y evolución del galeón*. España: Editorial Mapfre, 1985.

Serrano Álvarez, José Manuel. “La gobernación de Cartagena de indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII”. *Revista de Historia Militar* (España) 49, n°. 98 (2005): 37-74.

Sierra, Martha Jeanet. “Proyectos de comunicación interoceánica en Panamá y Chocó en el siglo XIX”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX*. 235-274. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016.

Solano, Jairo. “Ciencia y Técnica en Cartagena de Indias y en el Gran Caribe Siglos XVII al XIX”, en *Nosotros los del Caribe*. Jairo Solano y Paola Larios. 79-108. Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2015,

Solano, Jairo y Paola Larios. *Nosotros los del Caribe*. Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar, 2015.

Solano, Sergio. “Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX”. *Revista Theomai* (Buenos Aires), n°. 31 (2015b): 79-105.

--- “El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia”. *Revista Economía & Región* (Cartagena) 9, n°. 1 (junio 2015): 3-30.

--- “Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810”. *Memorias* (Bogotá) 10, n°. 19 (2013): 92-139.

Sourdis Nájera, Adelaida. *Antonio de Arévalo. La pacificación del Río del Hacha (1770 - 1776)*. Bogotá: El Ancora Editores, 2004.

---“Las escuelas náuticas”. *Aguaita* (Colombia), n°. 27 (diciembre 2015): 17-23.

--- “El Caribe colombiano en el siglo XIX: Conformación geohistórica y política”, en *Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XIX*. 77-107. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano, 2016.

Suárez Pinzón, Ivonne. “La Provincia del Darién y el Istmo de Panamá: Siglos en el corazón de las disputas por la expansión del capitalismo”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* (Bucaramanga) 16, n.º. 1 (2011): 17-50.

Ther, Francisco. “Configuraciones del Tiempo en el Mar Interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los Territorios Marítimos”. *Desenvolvimento e Meio Ambiente* (Curitiba), n.º. 23 (2011): 67-80.

Todoavante. “Goleta Chula”. *Historia Naval de España*.
<https://blog.todoavante.es/?p=6363>.

Tompson, Doug. “Los establecimientos costeros en la época borbónica, 1787-1800: Problemas y paradojas de la colonización española en la costa atlántica centroamericana”. *VII Congreso centroamericano de historia*. Tegucigalpa: Universidad Nacional Autónoma de Honduras, 2004.

Torres, Bibiano. *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

Tous Meliá, Juan. *El Cañon Escorpión. De la torre de Londres al castillo de Santa Catalina en la isla de La Palma (1557-1860)*. San Cristóbal de la Laguna: Juan Tous Meliá, 2007.

Tovar, Hermes. *El imperio y sus colonias. Las Cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*. Bogotá: Archivo General de la Nación, 1999.

Unesco. *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Paris: Unesco, 2003.

--- “¿Qué es el patrimonio documental?”. *Oficina de Unesco en Santiago*.
<http://www.unesco.org/new/es/santiago/communication-information/memory-of-the-world-programme-preservation-of-documentary-heritage/what-is-documentary-heritage/>

Vásquez Pino, Daniela. “Políticas borbónicas en la frontera. El caso del Darién. 1760-1810”. *Revista Historia 2.0, Conocimiento histórico en clave digital* (Colombia) 2, n.º. 3 (2012): 89-103.

--- “Los yndios infieles han quebrantado la paz”. Negociaciones entre agentes europeos, chochos y cunas en el Darién, 1739-1789”. *Revista Fronteras de la Historia* (Colombia) 20, n.º. 2 (2015): 14-42.

Vignolo, Paolo y Virgilio Becerra, ed. *Tierra firme: el Darién en el imaginario de los conquistadores*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) y Universidad Nacional de Colombia, 2011.

Villalobos, Carlos Alonso, Lourdes Márquez Carmona, Antonio Valiente Romero y David Benítez López. “El conocimiento del patrimonio arqueológico subacuático desde la perspectiva de las fuentes documentales”. *Revista Ph* (Sevilla), n.º. 73 (2010): 112-125.

Villoro, Luis. *Creer, Saber y Conocer*. Madrid: Siglo XXI, 1982.

Vivas Pineda, Gerardo. *La aventura naval de la compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.

--- “La Península regalada: El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira 1833-1891”. *Revista Tiempo y Espacio* (Venezuela) 33, n°. 64 (2015): 243-286.

Zapatero, Juan Manuel. “Expediciones españolas al Darién. La del ingeniero militar Don Antonio de Arévalo en 1761”. *Revista de Historia Militar* (España) 9, n°. 19 (1965): 49-80.

--- “La expedición del ingeniero Militar Don Antonio de Arévalo al Darién en 1761”. *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas* (Caracas), n°. 26 (diciembre 1984): 9-32.

SECCIÓN ANEXO 1
DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA (1761-1788)
TRANSCRIPCIONES Y CARTOGRAFÍA
EXPEDICIONES MILITARES Y MARÍTIMAS
DEL DARIÉN

1. MANUSCRITO. 1761 - DIARIO DEL RECONOCIMIENTO DEL GOLFO E ISTMO DEL DARIÉN

Ubicación: BRAH, 9/6271(1), folios 1R-45V (foliación asignada).

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(1), Diario de lo ocurrido en la expedición y ocupación de Calidonia [i. e. Caledonia] y Carolina de Darién [Manuscrito] / por el Br. Ignº Director de Cartagena don Antonio Aréballo.

Título del documento: [Copia] *Diario del reconocimiento del golfo e istmo del Darién*, 1761.

Folio 1r

Diario
del reconocimiento del golfo
e ysthmo de el Darién
Año 1761

Folio 1v

[En blanco]

Folio 2r

Diario de viage que el yngeniero en segundo Don Antonio de Aréballo acompañado del yngeniero extraordinario Don Antonio Narváez y la Torre ha practicado en el javeque de Su Majestad el Galgo, del mando del theniente de navío don Francisco Xavier Monti, en virtud del decreto de 6 de octubre de 1760 del señor Don Diego Tabares mariscal de campo de los reales exércitos, gobernador y comandante general de esta provincia de Cartagena, expedido en consecuencia de las reales órdenes de 1 y 6 de febrero del mismo año en que se sirve Su Majestad mandar, en la primera que se cultive mucho la amistad de los yndios del Darién, y suabemente se trate con ellos que admitan eclesiástico que los doctrine, mirando con examen anterior de su inclinación que sea regular o secular que se acomode a ella. Y en la segunda que supuesta la buena correspondencia con aquellos yndios se trate con el comandante de guardacostas el reconocimiento más exacto de aquella ensenada y si hay parage proporcionado a la construcción de un pequeño fuerte para precaber la nueva acogida de extrangeros, sin estar tampoco arriesgo los que le guarnescan

Folio 2v

de la inconstancia de los yndios. En cuyo cumplimiento y de lo que generalmente tiene *Su Majestad* mandado en la instrucción y ordenanza para yngenieros se expone el reconocimiento exacto que se ha hecho del expresado Golfo del Darién y parte de este ysthmo y costa con sus bahías, puertos, radas⁷¹⁹, calas⁷²⁰ y vaxos⁷²¹, calidad de los caminos curso de sus ríos, los que de estos son navegables y lo que pueden contribuir para la facilidad de las conducciones a varias provincias, aumento del comercio y beneficio de los pueblos, los parages por donde suelen hacerse introducciones ilícitas en perjuicio de la Real Hacienda, el número de pueblos y de yndios gentiles de este golfo y costa lo que con ellos se ha tratado, el modo con que se ha procurado atraerlos a la debida obediencia al Rey y sus diversas inclinaciones, la calidad de la tierra, su fertilidad, frutos que se dan y pueden darse, la abundancia de sus minas de oro, la piedra, barro y madera de todas especies, y otros materiales que produce para diferentes obras, para dar con esto y con los mapas generales y planos particulares con que se debe acompañar entero conocimiento de este país y deducir de todo su naturaleza, estado actual, ymportancia y conseqencias.

Folio 3r

Sábado día 10 de henero de 1761 años

Salida de Cartagena	A las 3 de la tarde de este día nos embarcamos y vinimos a dar fondo en la canal de Bocachica, para seguir mañana después de misa nuestro viage.
---------------------	--

Domingo 11 de henero

Salida de Bocachica para Calidonia	A las 9 y 55 minutos de la mañana nos levamos y salimos de la canal de Bocachica habiendo determinado ir en derechura a la Calidonia porque las brisas recalán en toda aquella costa por el <i>Nordoeste</i> y con ellas puede fácilmente desde dicho parage irse costeando hasta el golfo lo que no puede hacerse de este a Calidonia. A las 5 y 33 minutos de la tarde dimos fondo al abrigo de la Ysla de Palma (una de las de San Bernardo) a la parte del sur de ella.
------------------------------------	---

Lunes 12 de henero

Continuación del viage	Nos levamos al amanecer y continuamos nuestro viage para Calidonia hasta las 9 $\frac{1}{4}$ de la mañana que dimos fondo al abrigo de la Ysla de Seyzén por no haver viento. A las 2 $\frac{3}{4}$ de la tarde nos bolbimos a hacer
------------------------	--

⁷¹⁹ N. T. Rada: "Bahía o ensenada capaz de ancorar en ella los navíos quedando al abrigo de determinados vientos", RAE, *Diccionario de la lengua castellana*, Tomo 5 (1737), 481.

⁷²⁰ N. T. Cala: "Ensenada que hace la mar entrando dentro de la tierra, la qual por la mayor parte está cercada de montañas y sirve de guarida a los piratas para esconderse con sus naves y registrar las embarcaciones que pasan para asaltarlas. Y también suelen abrigarse en ellas los navegantes en tiempo de borrasca", RAE, *Diccionario de la lengua castellana*, Tomo 2 (1729), 53.

⁷²¹ N.T. Bajo: "Llaman en la marina a un peñasco o conjunto de arena que tiene poca agua encima de sí y en que suelen peligrar los navíos", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 1 (1786), 206.

Folio 3v

a la vela y siguiendo nuestro viage a las 12 de la noche nos consideramos estar como una legua de Yslafuerte.

Martes 13 de henero

Continuación del viage

Continuamos todo este día nuestra derrota a Calidonia la que a las 5 de la tarde se descubrió por la proa, demarcándola al *Sudoeste* quarta al *Oeste* a distancia de 7 leguas, cuyo rumbo seguimos hasta las 6 $\frac{3}{4}$ que viramos del bordo de la mar para entrar por la mañana

Miércoles 14 de henero

Llegada a Calidonia y diligencia para atraer los yndios.

A la media noche viramos para tierra, a fin de amanecer a poca distancia del puerto de Calidonia, que al romper el día nos demoraba al *Sudoeste* 5 grados *Sur* a distancia de 6 a 7 leguas. Seguimos del mismo bordo haciendo toda fuerza de velas hasta las 12 $\frac{1}{2}$ del día que dimos fondo en dicho puerto enfrente de Aglaseniqua. A la 1 se disparó un cañonazo sin vala. A las 2 pusieron una bandera ynglesa en Aglaseniqua. A las 3 se despachó a tierra una canoa del javeque con 5 hombres y el ynterprete Domingo Soriano, el qual habiendo buuelto a las 3 $\frac{3}{4}$ dixo que le habían preguntado los yndios quiénes

Folio 4r

Vienen dos yndios al javeque

éramos, y les respondió que españoles y la embarcación del rey y que les había asegurado que podían venir a bordo sin recelo, que éramos amigos, y los veníamos a ver de paz, a que le respondieron que vendrían a bordo en sus canoas. A las 4 $\frac{1}{4}$ vino una canoa chica con dos yndios de los que el mayor pidió se le compusiera la canoa, lo que executó el calafate del javeque.

Examen de uno de ellos llamado Nicolás

Este yndio que dixo llamarse Nicolás aseguró es christiano bautizado en Portobelo y que ha un mes vino de aquel puerto, donde fue a vender cacao; pero es casado con dos mugeres de las que tiene dos hijos. Se le regalacion algunas quantas, cascabeles, cintas y otras bugerías⁷²² y haviéndosele dado de comer y beber bien, se le preguntó por su capitán que le llaman Pancho y dixo está bueno con su muger a cosa de media legua de este puesto en el que expresó hay hasta 60 hombres. Preguntado si tienen cacao en este pueblo respondió que hay alguno y que de él parte lleban a vender a Portobelo y el demás lo venden a los yngleses que vienen aquí con frecuencia a comprárselo trayéndoles las escopetas, pólbora, municiones, herramientas, ropas etcétera que ellos necesitan, lo qual los españoles no les trahen, pues jamás viene aquí embarcación alguna nuestra y que ahora 5 meses estuvo aquí una goleta ynglesa y aguardan otra dentro de dos meses. A esto se le

⁷²² N.T. Bujería: "Mercadería de estaño, hierro, vidrio, etcétera, de poco valor y precio", RAE, *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, quinta edición (Madrid: Imprenta Real, 1817), 147.

Folio 4v

Buélbense a tierra

respondió que se procuraría que en adelante vengan aquí con frecuencia embarcaciones españolas para que no necesiten de los extranjeros y que así vean lo que quieren que se les traiga de Cartagena, lo que le pareció muy bien y dixo lo expresaría a los demás yndios. Con esto se despidió y le encargamos avisase al capitán Pancho de nuestra venida y le asegurase a él, y a los demás naturales, que veníamos de paz y que deseábamos verlos para tratar con ellos como amigos, lo que ofreció ejecutaría y previno que al día siguiente por la mañana se tirasen do cañonazos, que es la señal que se hace para que se junten los yndios de las inmediaciones y el capitán Pancho viniera a bordo, a donde vendrá él igualmente.

Jueves 15 de henero

Segunda venida del yndio Nicolás y lo que en ella expresó

A las 7 de la mañana vino en su barqueta el yndio Nicolás con sus dos mugeres y su compañero, y dixo que se disparasen los dos cañonazos para avisar al capitán Pancho (lo que se executó) al qual como a algunos otros yndios había él ya díchole nuestra venida e intenciones y que vendría a medio día. Preguntado si dicho capitán toma sueldo del Rey en Panamá, respondió que no, que el único que le goza es el capitán Joseph de la Ysla de Pinos

Folio 5r

Yndios de esta costa de que dio noticia.

y Navagandi. Preguntado por los demás capitanes de esta costa y su gente, fue diciendo: que el capitán Thomás de río Mosquitos o Cuití murió y que en su lugar ha quedado uno llamado Só hecho en Portobelo, que tendrá hasta 60 yndios de armas. Que también murió el capitán François del río Coco, a quien ha sucedido su hijo Siquapeliqua y que tendrá hasta 40 yndios. Que el capitán Ciprián de río Garti murió y le ha sucedido el capitán Pedro, el qual es baptizado en Portobelo, que tendrá unos 10 yndios. Que el capitán de Guanicanti (o Río Mono) se llama Tiniga y tiene 60 yndios. Que el capitán Pancho de Calidonia gobierna a Aglatomato, Aglaseniqua (que los dos son la Calidonia) Sasardí, Navagandi, Putrugandi, Cuití y Samaganti. Que en Calidonia hay 100 mugeres y 60 hombres, y mucho cacao; en Alaseniqua 10 mugeres y 10 hombres, en Sasardí 40 hombres y 40 mujeres, en Navagandi, en Putrugandi 40, en Cuití 60 y en Samaganti otros 60 yndios.

Vienen otros dos yndios.

El citado Nicolás habla muy bien el ynglés. A las 7 ½ de la mañana vinieron otros dos yndios con una barquetilla a los que se agasajó y regaló, y no añadieron cosa particular a lo que ha dicho Nicolás. Todos estos yndios estaban pintados unos de listas coloradas y otros de azules en la cara, su trage camisa y calzón de coleta, crudo o listado como los negros en Cartagena.

Trage de todos

Folio 5v

Diligencia de llamar al capitán Pancho

Su respuesta

Salida nuestra para tierra

Yndios armados que nos reciben en la orilla

A las 12 del día viendo que no venía el capitán Pancho como había asegurado por Nicolás, se despachó el yntérprete a tierra para que le digera que lo estábamos esperando para comer, pero habiéndoselo este dicho así, le respondió: que nosotros que lo buscábamos, o teníamos que hablarle, fuéramos a tierra, que él como no nos necesitaba, no tenía para qué venir a bordo, que el Rey no se mueve de su casa para buscar a nadie, ni el virrey, sino que los demás lo ban a buscar y que así él no había de salir a solicitarnos sino nosotros a él: que fuésemos allá por la tarde y que él nos aguardaría con su gente a la orilla de la mar, con lo qual se bolbió el yntérprete y nos dio esta noticia, con la que salimos a las 3 de la tarde en el bote con el alferez de navío Don Antonio Villavicencio que mandaba la tropa y marineros armados los 10 negros y cargados de metralla sus dos pedreros, con 2 artilleros para su manexo, acompañados de la lancha del javeque, armada también con 2 pedreros, con 25 soldados y 15 marineros con armas y 15 para el servicio de los remos, y habiendo llegado solo con el bote, que se adelantó algo a prevención por no atemorizarlos, hallamos en la orilla al capitán Pancho con su gente dispuesta en una ala, que serían más de 60 hombres armados, con lanzas y flechas con puntas de fierro, escopetas y pistolas con sus

Folio 6r

Conversación con el capitán Pancho

Temor de los yndios a la gente armada de la lancha

alforxas de munición, los que nos recibieron de paz, aunque se les reconoció bastante alterados y recelosos. Procuramos asegurarles de nuestra buena intención y en prueba de ello se les regalaron algunas cintas, quantas y otras varias cosas y se habló por el yntérprete a dicho capitán Pancho, diciéndole veníamos de paz y de orden del Rey y del señor gobernador de Cartagena para cultivar con ellos la amistad y buena correspondencia que era regular y ver si necesitaban de alguna cosa para trahérsela y que no se viesan precisados a solicitarlo de los extrangeros yngleses, a que respondió con alguna sequedad de que se dexaba conocer que él sólo quiere trato y correspondencia con estos, dixo que ellos les trahen quanto necesitan, assí de ropas como de municiones, fusiles, herramientas etcétera y que son sus buenos amigos, por lo que si encontrásemos alguna embarcación ynglesa en este puerto suyo, no le havíamos de haser daño alguno, ni apresarla, sino dexarla libremente, o si quisiésemos irla a guardar fuera y lexos de este puerto, a que no se le respondió directamente, sino que ahora no veníamos a eso, si a tratar con dicho capitán y sus yndios y que trayéndoles nosotros en adelante quanto necesitasen de Cartagena, como se procuraría, no habría precisión de que viniesen a ello los yngleses.

En este intermedio como se acercaba la lancha armada

Folio 6v

Se sosiegan	que iba en nuestra conserva, luego que la vieron los yndios próxima a tierra se alborotaron y pidieron que no llegara, y como ya estábamos en buena amistad con el capitán y sin recelo se mandó no saltara nadie, sino que se quedasen allí inmediatos, como se executó; con lo que satisfecho dicho capitán, prosiguió la conservación y nos dixo que él tiene patente ⁷²³ ynglesa, que se la mandó el governador de la Jamayca junto con el vestido, sombrero y bastón de puño de oro que tiene: se le propuso que si quería se la solicitaríamos del <i>excelentísimo señor virrey</i> con sueldo por el Rey en Cartagena o Panamá para explorar su ánimo, lo que dixo era necesario proponerlo a sus yndios, que los juntaría y respondería dentro de quatro días y esto con tanta tibieza y tal modo, que se conocía vien su poco afecto a la nación española, y que totalmente se considera sin dependencia alguna del Rey y que él es absoluto soberano de esta tierra. No obstante, ofreció sería en adelante amigo de los españoles, y que en su tierra no se les haría daño alguno, ni a nuestras embarcaciones que aquí vengan, con las quales pidió se les trahigan machetes, hachas, listados, pañuelos, sombreros, quantas, pólbora, fuziles y municiones, que comprarán a cambio de cacao, lo que se le ofreció procuraríamos se hiciese presto. Con lo qual siendo ya más de las cinco de la tarde, receloso de que no estuviésemos allí de
Prosecución de la conversación con dicho capitán	

Folio 7r

Nos despide y temor que tubo al abrazarle	noche con él, nos dixo que ya era hora de que nos bolbiésemos a bordo y para executar lo nos despedimos y abrazándole entonces se le advirtió más temor, como que creyó que era quererlo llebar por fuerza y se retiró dos pasos atrás. También se le dixo que queríamos reconocer el puerto y sonarlo para saber otra vez donde havíamos de dar fondo porque la mar nos incomodaba donde estaba el javeque, lo que dixo podríamos executar, señalándonos el lugar en que fondean los yngleses y añadiendo que el otro puerto (que es el que llaman Puerto Escondido y Escocés) es malo, porque hay ahora mucha mar. Nos pidió se le embiaran un machete, una hacha, una camisa de buelos, quatro frascos de aguardiente, y algunas otras cosas que se le ofreció remitirle al siguiente día. Con lo que nos bolbimos al javeque quedando él un rato en la orilla con su gente, con la que poco después se retiró haviéndolos juntado a todos a nuestra vista para alguna breve consulta.
Señálamos el parage en que fondean los yngleses	
Lo que pidió:	

Viernes 16 de henero

Se empieza el plano y sondeo	A las 6 de la mañana nos embarcamos en el bote y empesamos a sacar el plano y sondeo del puerto de Alglaseniqua en que estamos fondeados y haviendo
------------------------------	---

⁷²³ N. T. Patente: “El título o despacho que se da de orden del rey para el goce de algún empleo y que conste de él, especialmente la milicia”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso* (Madrid: Joaquín Ibarra, 1780), 698. Otra definición es: “El documento que se da a un buque para autorizar su bandera y navegación”, Juan Creus et al. *Diccionario enciclopédico de la lengua española con todas las voces, frases, refranes y locuciones usadas en España y las Américas Españolas, en el lenguaje común antiguo y moderno; las de ciencias, artes y oficios; las notables de historia, biografía, mitología y geografía universal, y todas las particulares de las provincias españolas y americanas, por una sociedad de personas especiales en las letras, las ciencias y las artes*, Tomo 2 (Madrid: Imprenta y librería de Gaspar y Roig, 1855), 774.

Folio 7v

Venida del yndio Nicolás y llamada del capitán Pancho	buelto a cosa de las 11 hallamos al yndio Nicolás y a su compañero que nos digeron que el capitán Pancho nos aguardaba, pero havíamos de ir sólo 3 ofiziales y 10 soldados de guardia para nuestra seguridad, que el día antecedente havían ido 80 hombres nuestros, siendo ellos 60, por lo que se havia puesto en cuidado y atemorizado su gente. Con estos salimos a las 11 ½ para tierra en el bote con 10 soldados armados y hallamos en la orilla quatro yndios que nos llebaron a unas casas que están menos de un quarto de legua de camino de tierra llano aunque cerrado, donde hallamos arbolada bandera ynglesa, y al capitán Pancho en medio de unos 80 yndios armados como la tarde antecedente y puestos en ala en la playa delante de las casas, a una de las cuales se retiraron luego que vieron que íbamos pocos, y entrando en ellas les saludamos. Se le dieron los 4 frascos de aguardiente, el machete y hacha que pidió, la camisa de buelos y algunas cintas, ahujas, hilos, cascabeles, quantas y otras cosas, <i>que</i> repartió allí con todos sus yndios y se le habló por medio del yntérprete repitiéndole seguridades de nuestras buenas intenciones y ánimo pacífico, y que solo deseábamos entablar con ellos una buena correspondencia y amigable trato y tener en adelante comercio corriente con
Salida nuestra a tierra	
Llegada a la casa del capitán Pancho y gente <i>que</i> tenía	
Lo que se les regaló	
Conversación con él	

Folio 8r

Lo que el regaló y lo que pidió	ellos, a que respondió que él se alegraba y que desde luego haría que su gente vaxara su cacao y animales y que nosotros embiásemos a tierra los géneros que trahíamos para que se hiciese el trato allí a la orilla de la mar, a donde irían desde sus casas, para cuyo efecto pondrían desde tierra una bandera para señal de que podía irse allá con los géneros. Regaló una gallina y pidió cinco frascos más de aguardiente y algunos cascabeles, quantas, <i>etcétera</i> , que se le dixo se le embiarían con el yndio Nicolás viniendo a bordo con nosotros, con lo qual nos despedimos, repitiéndonos mutuas seguridades de nuestra amistad y llegamos a las 4 ½ de la tarde al javeque, desde donde se remitieron con dicho Nicolás el aguardiente y demás, que el capitán Pancho había pedido.
Buelta nuestra al javeque	

Sábado 17 de henero

Reconocimiento del Puerto Escondido	Este día al amanecer continuamos el plano y sondeo de este puerto y pasamos en el bote a reconocer el Puerto Escondido y sus inmediaciones, en donde encontramos la batería que formaron los escoceses quando vinieron a establecerse en este Ysthmo del Darién por el año de 1698 que fue arruinada en el 1699 por el theniente general Don Juan Díaz Pimienta, governador de Cartagena
Batería de los escoceses establecidos allí	

Folio 8v

que los desalojó y echó de todo este paýs, de que se ven algunos vestigios, y de un horno grande de munición con medios ladrillos y un repuesto de carbón de piedra, reconocimos estos montes, y maderas de ellos, y hallamos un chorro que aunque corto, es perenne de buena agua con mucha palma por allí y tierra que parece de oro y de donde aseguran los yndios y otros prácticos⁷²⁴ del paýs, que sacaron alguno los yngleses.

Buelta al javeque

Al poner el sol nos bolbimos a bordo del javeque, donde hallamos la nobedad de que habiéndose pedido al capitán de él dexase ir algunos marineros a vender a los yndios algunos cuchillos, quantas, cascabeles, peynes y otras cosas semejantes y consentído por empezar a cultivar con ellos la correspondencia que se desea, vaxó la canoa con algunos acompañados del primer piloto Don Antonio Modesto Mateos para que cuidase se tratara bien a los yndios, vinieron dos de estos a la orilla de parte del capitán Pancho para que pasasen a su casa, lo que executaron y luego que llegaron preguntó éste a dicho piloto a dónde iba aquel bote (que era el nuestro que iba entonces asia a Puerto Escondido) a que respondió que a dibertirse y dicho capitán le dixo entonces que ya sabía a lo que íbamos, según le habían dicho los yngleses pero que no pensase España en tomar este puerto ni hacer

Novedad de la infidelidad del capitán Pancho y sus yndios

Noticia que dixo tenía por los yngleses de que se quiere ocupar esta tierra y otras cosas que habló con el piloto del javeque

Folio 9r

fortaleza en él porque no lo había de consentir, que esta tierra Dios la había criado [sic] para los yndios, y España tenía bastante con Cartagena, Portobelo, la Habana y Santa Martha, a que respondió dicho piloto que España no les quería quitar su puerto, sino que como está en medio del de Cartagena y Portobelo, quiere se cultive la amistad con ellos, para que si a las embarcaciones que van de una parte a la otra les sucede algún fracaso, o se ven acosadas de enemigos, tengan este puerto donde abrigarse. Preguntándole el citado piloto por qué no había ido a bordo a comer, que lo havíamos estado aguardando, respondió que el Rey no se mueve de su casa para ver a nadie, sino que a ella ban a buscarle los que le necesitan y que assí él no había de venir a bordo; que algunas veces sí va a la [sic] embarcaciones de los yngleses porque estos son unos pobreS y buenos amigos y que les trahen quanto necesitan a buenos precios y que assí les venden el cacao y Carey a cambio de ropa, pero que los españoles son ricos y tienen negros que sacan oro y plata de las minas, y que assí se lo havían de pagar a plata efectiva, porque no quería venderles nada a cambalache de ropas, ni de otros géneros, mostrando a dicho piloto su bastón de puño de oro con una buena caña, diciéndole que se lo había regalado junto con la patente

Su amistad con los yngleses

⁷²⁴ N. T. Práctico: "Experimentado, versado y diestro en alguna cosa", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 742.

Folio 9v

Violencia que hizo a nuestra gente

Tiros en tierra y lo que denotan

Otro tiro en tierra. Continuación del plano y sondeo

que le embió el gobernador de la Jamayca.

No sólo manifestó dicho capitán su infidelidad en las expresiones dichas, sino que obligó a la gente a que les diese a los yndios algunos cuchillos, quantas y otras cosas, unas de valde y otras a cambalache de los frutos que él quiso, diciendo que allí mandaba y se havia de hacer quanto él quisiera como nosotros hacemos a bordo lo que queremos. Con lo que se bolbió nuestra canoa al javeque, al que vienieron esta tarde dos de yndios con algunas gallinas, plátanos y poco cacao, de que se les compró algo, y lo demás se lo llevaron, haviendo dicho antes que ya todos tenían lizencia del capitán Pancho para venir a bordo. Esta noche se oyeron en tierra dos tiros de pedrero que asegura el práctico es señal de alguna novedad, pues son para juntarse los yndios a consejo de guerra.

Domingo 18 de henero

A las 6 de la mañana se oyó un tiro de pedrero en tierra y pasamos a continuar el plano del Puerto Escondido y batería escocesa, y sacamos el sondeo de él, con el bote, la lancha y una canoa con gente armada y haviendo buuelto al javeque a las 7 ½ de la noche, supimos que no havia venido yndio alguno a bordo de él como acostumbraban

Folio 10r

Viage a la Ysla de Pinos

Diligencia para llamar los yndios

No vienen estos Regreso al javeque

Reconocimiento de la Ysla de Pinos

Antigua ciudad de Acla

los días antecedentes y se esperaba por la lizencia que para ello tenían de su capitán.

Lunes 19 de henero

A las 6 ½ de la mañana salimos para la Ysla de Pinos para hablar al capitán Josseph de Navagandi, con el bote y la lancha con 10 soldados y sus tripulaciones armadas y haviendo llegado a cosa de las 11, se acercó el bote a la tierra firme y se dispararon dos pedreros para llamar a los yndios, pero aunque nos mantubimos aguardándolos hasta las 5 de la tarde ninguno pareció, ni se dexó ver canoa alguna, por lo que nos bolbimos al javeque donde llegamos al ponerse el sol.

En esta ysla vimos un arroyo perenne de muy buena agua y en él muchas piedras peladas, que pueden servir para moler a mano, y mucho monte firme y cerrado. En la tierra firme enfrente de ella en el río Navagandi estuvo la antigua ciudad de Acla, fundada por Basco Núñez de Balboa y los primeros pobladores de este ysthmo.

En todo este día no vino yndio alguno al javeque.

Martes 20 de henero

Salida para tierra

A cosa de las 8 de la mañana nos embarcamos para ir

Folio 10v

a despedirnos del capitán Pancho

Marejada *que* nos precisó a dar fondo cerca de la orilla

Yndios *que* se ven por la orilla y se llaman

No quieren venir y nos despiden

Buelta nuestra al javeque

Reconocimiento del puerto detrás de la punta de San Fulgencio

a tierra a despedirnos del capitán Pancho y procurar saber la novedad que allí había, llebando el bote y lancha armados como el primer día que fuimos a verle, pero fue tanta la marejada que hubo en la orilla, que fue imposible llegara a ella ninguna de las dos embarcaciones, ni que saltásemos a tierra, por lo que dimos fondo a competente distancia y llamamos por el yntérprete a los yndios (que se veían correr a montones por tierra con armas de Aglaseniqua a la ranchería de Aglatomate) que viniese alguna canoita de ellos a bordo de la lancha, pero no lo executaron teniendo junto a sí las barquetas, haciéndonos señales de que nos fuésemos y de que el capitán Pancho, por quién preguntamos, se había ido, por lo que nos vimos precisados a bolbernos a bordo a cosa de las 11 ratificándonos en el conocimiento de la mala fe con que procede este capitán.

Por la tarde fuimos en el bote a reconocer el puerto que está detrás de la punta de San Fulgencio y a sonarlo, con cuya diligencia advirtió que por él se puede pasar a Aglaseniqua y de aquí a Aglatomate y aunque se halló un puertecito y una barqueta con tierra continuamos sacando el plano y nos bolbimos a bordo a las 7 de la noche. En todo este día tampoco ha parecido yndio alguno en el javeque ni sabemos el motibo de su

Folio 11r

retirada y en vista de que el capitán Josseph de Navagandi no viene, resolvimos salir de este puerto el siguiente al amanecer

Miércoles 21 de henero

Canoas que se vieron por la canal de Sasardí

Vienen a bordo quatro yndios

Estando prompts [sic] para levarnos, se dexaron ver al amanecer por la canal de Sasardí siete piraguas y canoas de yndias, por lo que discurriendo ser el capitán Josseph, lo suspendimos hasta ver si venían a bordo. Luego que las piraguas llegaron a la punta de San Fulgencio, se detubieron mucho rato al abrigo de ella, hasta que se les disparó un pedrero sin vala para llamarlas, con lo que poco después fueron saliendo y una de ellas que trahía bandera se enderezó para el javeque y a la mitad de la distancia levantó los remos y hizo llamada, con lo que se despachó inmediatamente el bote con el yntérprete, por el qual asegurados de nuestra buena intención, arriaron su bandera, que era ynglesa de San Jorge, y vinieron a bordo quatro yndios que supimos ser el capitán Ramón Mascana, el capitán Pancho Sanz, un hermano de éste llamado Vizente y un mestiso nombrado Fernando su yntérprete que habla muy vien el español, luego que llegaron, se les agasajó, regaló y dio de almorzar y haciéndoles varias preguntas con el mexor modo y disimulo, fueron diciendo

Folio 11v

Capitán Ramón Mascana del río Mosquitos. Noticias *que* de él se indagaron.

que el citado capitán Ramón Mascana lo es de río Mosquitos, hijo del capitán Thomás, que había un año que murió, y sobrino del capitán Francois, que falleció seis meses ha, que él tenía patente que le había dado el presidente de Panamá la qual se llevó una creciente del río, aunque nunca ha tomado sueldo del Rey y que su padre sólo una ves lo tomó, no haviéndoselo querido dar después.

Diligencia de los yngleses para ganar estos yndios.

Este capitán dice que es christiano baptizado en Portobelo, y que como tal no ha querido casarse sino con sola una muger. Habla muy vien el ynglés (como otros muchos yndios de esta costa) y dice ha estado 3 veses en Jamayca llamado de aquel gobernador, que le ofreció regalarlo y con efecto quando fue, le dio casaca, chupa, sombrero, camisa, medias, sapatos, escopetas, piedras pólbora, municiones y otras cosas junto con un patente que también se llevó la creciente del río, y un bastón, y le dixo que tubiesen buena correspondencia y trato con los yngleses, que si viniese aquí alguna embarcación suya maltratada por temporal, o combate, le diesen lo que necesitara y la ayudasen a componer. También asegura le dixo el citado gobernador de Jamayca y otros yngleses, que porqué consentían por esta tierra a los franceses, que se estaban alzando con ella, siendo de los yndios; que iban ocupando todos los ríos y estableciéndose en ellos, que en la Martinica empezaron

Ynfluxo de los yngleses contra los franceses

Folio 12r

Amor de estos yndios a los yngleses

assí a irse estableciendo y sembrando y después mataron todos los yndios viejos, tomaron los muchachos y se apoderaron de la tierra y que a ellos les sucedería lo mismo si los dexaban, que assí para embarazarlo, mataron desde luego a todos los franceses, por lo que este capitán luego que regresó de Jamayca, juntamente con los demás de esta costa, fue contra dichos franceses, a los quales estos yndios manifiestan un odio implacable, como por el contrario un grande amor a los yngleses, motivado de los regalos y agasajos que de ellos reciben y del gran comercio que con ellos tienen, que se conoce de los muchos yndios que hablan vien el ynglés, y de que las ropas y armas que tienen son ynglesas.

El expresado capitán Ramón dixo que su padre el capitán Thomás estuvo una ves en Jamayca y otra ves el capitán Pancho de Calidonia havrá veinte años.

Capitán Pancho Sanz de Putrugandí

El capitán Pancho Sanz presentó su patente expedida por el *señor* gobernador de Cartagena en 15 de marzo de 1760 y algunas de su padre, el que dice ha 7 años que murió y *que* desde entonses es él capitán del pueblo de Putrugandí aunque nunca le han dado sueldo ni tampoco se lo dieron a su padre. Estos capitanes se quexan de que sólo el capitán Josseph de la Ysla de Pinos y Navagandí goza sueldo por el Rey y que a ellos ni a los demás no les dan

Quéjense de que no se les da sueldo

Folio 12v

Trato de estos yndios con los yngleses	más que patentes, con las quales no hacen nada ni pueden congratular su gente para que este afecta a los españoles como lo haría si se les diese sueldo repartiéndolo entre sus yndios, Nos digeron que los yngleses suelen venir aquí algunas veses a traerles lo que necesitan y habrá 2 meses que estuvo una embarcación y aguardan otra de aquí a 3 meses y que también suelen arribar algunas de la misma nación que van para la costa de Mosquitos por los malos tiempos y propusieron como el capitán Pancho que a las que se encontrasen en estos sus puertos no se les hiciese daño porque vienen a proveherles de lo que necesitan. Con este motivo se les propuso que para que no hayan menester en adelante a los yngleses les traerían los españoles quanto necesiten y que para ellos si les parecía sería bueno hacer en estas inmediaciones alguna casa <i>que</i> sirviese de almacén donde viniesen los mercaderes y demás gente que fuese conveniente con los géneros necesarios y ellos podrían ir con sus cacao y Carey a comprar allí los que quisieran y que se podía solicitar que en la misma se les pagase sueldo por el Rey a los capitanes asegurándose en adelante de su lealtad, afecto y unión a los españoles; a que respondieron que les parecía muy vien y que gustarían se hiciese assí, por lo <i>que</i> les ofrecimos
Lo <i>que</i> propusieron	
Respuesta que se les dio para hacerles consentir en población española aquí	
Admiten gustosos la proposición	

Folio 13r

Quéjense de los negros del palenque	solicitarlo del <i>excelentísimo</i> señor virrey de este reyno. Entonses se quejaron de los negros del palenque diciendo que matan y hacen daño a los yndios, que yendo a Portobelo se ven precisados a arribar allí por tempestad u otro accidente por lo que muchas veses se escusan de ir a aquella ciudad. Dicen que son muchos estos negros y están en un pueblo regular con cura.
Diligencias y temores del capitán Pancho de Calidonia	Estos capitanes dicen que ellos supieron la venida del javeque porque el capitán Pancho de Calidonia les embió 5 yndios a avisarles que había llegado aquí un navío muy grande con muchos cañones y gente armada que veníamos a cogerlo a él, y que en la orilla de la mar donde concurrió le havíamos lebandado en peso tres veses (cuando le abrazamos) y que temió lo queríamos embarcar de por fuerza, por lo que él y su gente estaban también armados y cuidadosos. Que nosotros estábamos reconociendo el puerto y los montes y que sin duda era para hacer alguna fortaleza y quitarles la tierra como los yngleses le havían <i>dicho</i> y añadieron que <i>dicho</i> capitán Pancho tiene tanto miedo porque le acusa su conciencia pues él está como un levantado que a los españoles que llegan aquí les quita todo lo que trahen.
Noticia <i>que</i> de su proceder nos dieron estos yndios.	
Lo <i>que</i> a estos se dixo para quitarles todo recelos y para que lo quitasen al capitán Pancho	En vista de esto manifestamos a estos capitanes que agenos estábamos de coger al capitán Pancho como lo

Folio 13v

acreditaba nuestro proceder con él y con todos los demás yndios y que si nuestra venida hubiera sido a eso pudiéramos haver trahído mucha más gente y muchas embarcaciones mayores, además de que con la que trahemos sobraba y pudiéramos haverlo cogido quando estuvimos en la playa con él, pues teníamos allí sobrada gente armada para apoderarnos de él y de toda la suya, y que antes vien porque los vimos recelosos de la que iba en la lancha para nuestra guardia, no quisimos que vaxara a tierra sino que se mantuviera a la vista. Que assí le aseguraran ellos a dicho capitán Pancho que nosotros veníamos de paz y con verdaderas intenciones de amistad y que podía estar de ello bien cierto, añadiendo que para que se certificase mejor, si él quería venir a bordo a ver el javeque, me quedaría yo sólo en tierra con su hijo y su gente en rehenes. Dichos capitanes ofrecieron hacerlo assí, convencidos de nuestras razones y con esto se fueron a tierra, disponiendo el capitán del javeque para congratularlos y procurar con esto atraer al capitán Pancho que quando salieron de él se les disparasen algunos pedreros, de que fueron muy satisfechos conducidos a tierra en el bote.

Señal en tierra

A las 2 de la tarde se vio en tierra arbolada una bandera que es la señal que havíamos convenido se nos

Folio 14r

Yda nuestra allá

Yndios que vienen a la orilla y escusa del capitán Pancho

Vamos a su cassa

Diligencias para atraerle a la obediencia a Rey y hacerle conocer lo que en ello interesa.

hiciera para que fuésemos allá y viniera a bordo el capitán Pancho por lo que inmediatamente nos embarcamos en el bote con 6 soldados, mandados por el alférez de navío Don Antonio Villavicencio y vaxamos a tierra, donde hallamos algunos yndios armados de Calidonia y de la gente de los capitanes Ramón y Sanz y poco después vinieron estos y nos digeron que el capitán Pancho de Calidonia no podía venir porque estaba enfermo, por lo que conosiendo ser escusa para no venir a la playa y deseando por todos medios a traerlo a la amistad de los españoles por lo que pueda importar al servicio del Rey y seguridad de sus vasallos, les diximos que iríamos nosotros allá a despedirnos de él como lo executamos y le hallamos bueno en su casa con algunos yndios armados, sentado en una hamaca, en la que assí se mantubo. Allí le repetimos lo que tantas veces se le havia dicho de que fbamos de paz y que sólo deseábamos ésta porque el Rey quería que se les tratase vien y manifestando a un algún recelo de que nosotros teníamos alguna intención oculta y que el Rey quería hazerle guerra se le hizo conocer su poca fuerza y que no era objeto competente para una guerra con nuestro soberano de quien podía tener a mucha dicha ser vasallo y que aquel javeque sólo que ni era ni a un asomo de su poder, bastaba para sugertarlo y prenderlo a él y a todos los yndios

Folio 14v

Su poco afecto a los españoles y amor a los yngleses

Buelta nuestra al javeque

Buélbense los capitanes Ramón y Pancho Sanz

Noticia de estos yndios

de esta costa, que estos recelos que él tenía eran influxos de los yngleses que procuran enemistarle con los españoles, cuya amistad se le procuró hacer ver cuánto le convenía, proponiéndole nuevamente si quería la patente y sueldo por el *excelentísimo* señor virrey como pedían los demás capitanes que se la solicitaríamos, a que respondió con tanta tibieza y circunstancias que se conocía su poco afecto a nosotros y total dependencia de los yngleses pero últimamente la admitió por lo que se le dixo que en caso de dársele viera lo que hacía pues había de ser sólo de los españoles, sin dependencia ni trato con los yngleses porque entonses se le trataría de otra suerte y no con la benignidad que hasta aquí, con lo qual nos despedimos de él para bolbernos al javeque y el capitán Ramón a instancia nuestra despachó 3 yndios para que llamasen al capitán Josseph de la isla de Pinos, siguiendo él con el capitán Pancho Sanz en nuestro bote al javeque donde los aguardaban todas sus piraguas y gente con la que después de haberlos regalado bien, se dispidieron [sic], dispartándoseles algunos pedreros de que fueron muy agradecidos.

Estos capitanes dicen que no tienen cacao en sus ríos, porque sólo se ocupan en la pesca del carey y que vaxan algunas veses al golfo a recoger el cacao, que allí hay, que es

Folio 15r

Viene al javeque el yndio Nicolás y recaudo del capitán Pancho.

Respuesta

Reconocimiento del cerro de San Fulgencio

Concurso de yndios

de ellos que para eso lo ganaron en la guerra a los franceses. Uno de los yndios de los que vinieron con estos capitanes, hermano de Pancho Sanz, y sobrino, de Ramón dixo deseaba ir a Cartagena y pidió le llevásemos por lo que el capitán del javeque le hizo quedar y le lleva consigo

Jueves 22 de henero

A las 7 ½ de la mañana vino de Aglaseniqua el yndio Nicolás con su muger trayendo algún cacao y otros frutos que vendió a bordo y dixo que dice el capitán Pancho que en trayéndole su patente en otro viage vendrá a bordo, por lo que se le respondió por el mismo Nicolás que si él no podía venir, mande a su hijo para que vayan perdiendo todo el recelo.

Viernes 23 de henero

Este día nos mantubimos aguardando al capitán Josseph y reconocimos el cerro de la punta de San Fulgencio y hallamos barro muy bueno para ollas, ladrillos etcétera alguna piedra y maderas de corazón. El cerro es muy peynado, áspero y de mediana altura.

Este día acudieron muchos yndios de Aglaseniqua

Folio 15v

al javeque a
vender sus frutos

Noticias que
se adquirieron
de Nicolás

Venida del capitán
Don Juan Josseph Aya-
palachi que lo es de
Navagandi e
Ysla de Pinos

y Aglatomate con cacao, carey, bixa⁷²⁵, plátanos y otros frutos y aves que vendieron a la tripulación a cambio de cuchillos, peynes, ahujas, anzuelos y otras cosas semejantes. Se le preguntó al yndio Nicolás por qué ni él ni otro alguno había venido los días antecedentes, a que respondió que porque el capitán Pancho lo había prohibido y que a él porque había venido le había castigado y tenido preso.

Al anochecer vino el capitán Don Juan Josseph Sanz Ayapalachi (comúnmente llamado el capitán Josseph) que lo es de Navagandi al qual se agasajó, refrescó y dio de cenar dexándole esta noche a dormir en el javeque para haserle al siguiente día (por venir fatigado) las preguntas que parescan combenientes.

Sábado 24 de henero

Su patente

Assitencia y
sueldo que goza

Este día se mantubo el capitán Don Juan Josseph Sanz en el javeque y se le dio de almorzar y comer, como a la gente de su piragua. Presentó su patente expedida por don Dionisio Martínez de la Vega, presidente de Panamá su fecha en 22 de noviembre de 1738 en que le hace coronel y comandante de todos los yndios de esta provincia. Dixo que goza 13 pesos mensuales de sueldo en Panamá o Portobelo y que por orden nuevamente

Folio 16r

Temor del
capitán Pancho

Noticias que
de él dio

Trato de los
yngleses en
esta costa

dada por el actual gobernador de Panamá, siempre que ba a Portobelo se le dan además del sueldo quatro reales a él y dos a cada yndio de su compañía, todos los días que allí se mantiene, en premio de haver ido a avisar allí que los yngleses habían dado por octubre del año próximo pasado armas y municiones a todos los capitanes de esta costa. Nos dixo que quando venía para acá encontró unos yndios de Aglatomate que le digeron que el capitán Pancho tenía mucho miedo de nosotros porque havíamos venido con muchos cañones y vaxado a tierra mucha gente toda buena y que se había retirado de temor a la montaña, costa de media legua tierradentro en donde tienen sus sementeras y casas, que es a dónde se retira quando tiene guerra con alguno.

Este capitán nos ha dicho que el exprezado capitán Pancho es christiano baptizado en el Real de Santa María de donde se huyó muchacho, se vino aquí y se mantubo, hasta que por muerte del capitán Panchía, le eligieron los yndios por su sucesor, por su loquacidad y travesuras, cuyo empleo ha exercido muchos años haciendo siempre mucho daño a los españoles y comerciando con los yngleses, cuyas embarcaciones vienen aquí con mucha frecuencia y que una de ellas estubo ahora 10 o 12 días en este puerto y que se fue cargada de cacao y que siempre

⁷²⁵ N.T. Bixa: "Lo mismo que achiote. Achiote: árbol de Nueva España semejante en la magnitud y en el tronco al naranjo: tiene las hojas como las del olmo y su corteza es de un color roxo que tira a verde. De los granillos del fruto puestos en infusión en algún lico proporcionado se saca una pasta encarnada que se llama también achiorte, muy útil para teñir de roxo; y estos mismos granillos o semilla se suelen echar en el chocolate. De la madera se saca lumbre como del pedernal estregándola una con otros y de la corteza se hacen sogas y maromas más recias que las del cáñamo", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 14.

Folio 16v

Noticia de los yndios de ella y de la montaña	andan en este trato esta y otras dos goletas de las que aguardan una dentro de mes y medio, que también anda en él una balandra grande, cuyo capitán es un mulato llamado Jacobo, que todas vienen aquí y ninguna a su puerto de Ysla de Pinos. Nos dixo que él oyó en Navagandi los cañonazos que disparamos el día que llegamos aquí y que también se oyen en el pueblo de Chucunaque y en los demás de la montaña, de los cuales se sacó una lista según la razón que él dio, como también de todos los de la costa del norte con sus capitanes y gente.
Afecto que este capitán manifiesta a los españoles	Este capitán se manifiesta muy afecto a la nación española y muy opuesto a los franceses, siendo uno de los que concurrieron a la invasión de los que estaban avezindados en el golfo, de donde dice que ha 15 días que vino de coger cacao, del qual tiene alguno en su pueblo él y su gente, con la que se bolbió a la tarde muy satisfecho habiéndosele disparado algunos pedreros a la salida para obsequiarle, habiendo dicho antes que irá a Cartagena presto y pedido se le remitan coletas, listados, cuchillos, machetes y otras cosas que compraran él y su gente a cambio de cacao, los que pueden embiársele en la goleta de Don Alonso de Medina y Mesa, que quedaba en el golfo ahora un mes.

Con esto determinamos continuar al día siguiente

Folio 17r

Descripción de la bahía de Calidonia	nuestro viage y reconocimiento de la costa y golfo respecto a tener ya concluído el necesario de este puerto y terreno de sus inmediaciones del que hemos sacado las noticias siguientes. Esta bahía es grande según se denota en su plano particular: se puede dar fondo al abrigo de todos vientos en varias partes, como es en el Puerto Escondido entre la Ysla de Oro y Aglaseniqua y en la canal que de aquí sigue para Sasardí, unos y otros tienen buen fondo y abrigo pero el mejor puerto es entre Aglaseniqua y la Ysla de Oro y en la canal de Sasardí porque se puede entrar y salir con menos riesgo y con varios vientos, lo que no puede executarse de Puerto Escondido: Éste, y el de dicha canal pueden fortificarse bien siempre que convenga ocuparlos y defenderlos con baterías en la punta de San Antonio Abad y en la de San Fulgencio y cayos inmediatos que enfilen por la proa a las embarcaciones en su entrada.
Sus puertos	
Pueden fortificarse	
La tierra	En Puerto Escondido, Aglatomate y Aglaseniqua, hay alguna tierra llana, húmeda a propósito para plantaciones y en ella se han algunos días mil pies de cacao que plantaron 9 franceses que allí vivieron y fueron muertos por los yndios. Desde Aglaseniqua a Sasardí hay mucha tierra llana, propia [sic] para

Folio 17v

cacaguales y otros frutos, comprendida entre la orilla de la mar y la falda de la Cordillera de los Andes que divide la Mar del Norte de la del Sur.

Maderas

Por toda esta tierra y sus inmediaciones hay maderas de varias especies como son cedros, caobas, seybas⁷²⁶ para tablazones⁷²⁷; caracolies⁷²⁸, campanos⁷²⁹ y bongos⁷³⁰ para hacer barquetas⁷³¹ y piraguas⁷³²; uberos,⁷³³ saragozas⁷³⁴, calabazuelos, jaguas⁷³⁵ y robles para curbas de embarcaciones; guayacanes⁷³⁶, cañaguates, mansanillos, oja menuda, sapotes cipreses y nísperos cimarrones⁷³⁷, canaletes, trébol, bálsamos y otras maderas de corazón y sólidas, muchos géneros de palma para casas y palos de tinta amarilla o naranjuelos, cuyas maderas todas pueden sacarse con facilidad por la inmediación a la mar.

Sus frutos

Desidia de los yndios

Los principales frutos que oy hay son los cacaguales que sembraron los franceses, plátanos, ñames, batatas, yucas, caña dulce y maíz, mucho algodón y algún café, pero pueden darse todos los demás que en las otras provincias inmediatas de la América, los quales los yndios por su natural desidia no han sembrado y por la misma no crían los animales domésticos ordinarios para la mantención, como ganados bacunos y de cerda, pichones, pabos y otras

⁷²⁶ N. T. Ceiba: “Árbol grande, espinoso. Su madera algo blanda. Produce un zumo venenoso. Críase en las Indias”, RAE, *Diccionario de la lengua*, Tomo 2 (1729), 256.

⁷²⁷ N. T. Tablazón: “El conjunto o compuesto de tablas con que hacen las cubiertas de las embarcaciones y se cubre su costado y demás obras que llevan aforro”, RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 825.

⁷²⁸ N. T. Caracolí: “Anacardo. Árbol del marañón o castaña de cajú”. Anacardo: “Fruto de un árbol que se cría en la India Oriental, semejante así en su figura como en el color al corazoncillo de un páxaro, y dentro del corazoncillo, quando está fresco, se halla un licor grueso a manera de sangre y en el medio un meollo blanco, como una pequeña almendra, al qual preparado se le atribuye vulgarmente la virtud de fortificar la memoria”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 69.

⁷²⁹ N. T. Campanos: “Se refiere al árbol samán al que llamaban campano”. Campano: “Árbol de América de madera dura, de color y veta semejante a la caoba”, Juan Creus et al. *Diccionario enciclopédico*, Tomo 1 (1853), 461.

⁷³⁰ N. T. Bongo: “Se refiere a bonga, areca. Areca: árbol que crece en Malabar y otras partes de las Indias; es una especie de palma mui alta, sus flores pequeñas, blancas y casi sin olor: el fruto, que también se llama Areca, es ovalado, del grueso de una nuez, su corteza es verda y mui velluda y al madurar se pone amarilla”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 1 (1786), 143.

⁷³¹ N. T. Barqueta: “Embarcación pequeña de una sola pieza, ahuecada con fuego o instrumentos, e igual por la popa y la proa, de que se sirven los indios para navegar en los ríos”, Juan Creus et al. *Diccionario enciclopédico* Tomo 1 (1853), 319.

⁷³² N. T. Piragua: “Especie de embarcación de que usan los indios. Es toda de una pieza, quadrada por los extremos como artes y se diferencia de la canoa en ser más grande y alta y en tener quilla”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 728.

⁷³³ N. T. Uvero: “Árbol de las Antillas a que los caribes llaman ouliem, los franceses raisinier y los latinos payracea arbor guajabara”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes en las tres lenguas francesa, latina é italiana*. Tomo 3 (Madrid: Imprenta la viuda de Ibarra, hijos y compañía, 1788), 745.

⁷³⁴ N. T. Zaragoza: *Aristolochia sprucei* Mast (nombre científico).

⁷³⁵ N. T. Jagu: “Se refiere al árbol genipa americana”. En los diccionarios se encuentra referido como fruto. Jagua: “fruto del jachali, que es de figura de un cono, de unas seis a ocho pulgadas de largo, de color amarillo y con la corteza lisa y señalada con cuadros empizarrados. Es de gusto dulce y agradable”. Jachali: “Árbol de unos veinte pies de altura, indígena de la América, bien poblado de hojas de figura de hierro de lanza y lustrosas. Su madera, que es sumamente dura, se aprecia, así como su fruto llamado jagua”, RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 504.

⁷³⁶ N. T. Guayacán: “Árbol medicinal que se halla en una y otra India. La madera de este árbol que es sólida, pesada y consistente, es de tres especies: la primera mui dura, por dentro negra, blanquecina por fuera y con muchas venas que tiran a un ceniciento obscuro; la segunda es menos negra y maciza, pero más lustrosa; la tercera es más odorífera que las otras [...]”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 2 (1787), 248.

⁷³⁷ N. T. Nísperos cimarrones: *Symplocos lanata* (nombre científico).

Folio 18r

Abundancia de pesca y de caza	aves de casa y sólo se mantienen de lo que pescan y cazan que de uno y otro tienen aquí con abundancia pues la mar les da multitud de tortugas, careyes, picudas, robalos y otros diferentes géneros de pezes y en los montes hallan copia de saginos ⁷³⁸ , puercos manaes ⁷³⁹ , guardatinajas ⁷⁴⁰ , manchangalas, dantas, conejos, benados y otros animales quadrúpedos, como también pabos, pajuiés ⁷⁴¹ , perdizes, guacharacas ⁷⁴² , patos, palomas y otras varias aves. También hay por toda esta tierra
Minas de oro	buenas minas de oro, según se tiene noticia y de que son conocidas por los prácticos, una en Matunagandí en la cordillera asia a río Chepo, de donde Don Joaquín Balcarzel sacó 18 castellanos de oro de dos piedras pequeñas como un puño, otra en Aglatomate que no se ha trabajado sino muy poco por algunos yndios, otra buena en la punta de San Blas de donde el capitán François sacaba oro siempre que quería, la que se ha dicho de Puerto Escondido, de donde sacaron oro los yngleses y otras muchas por esta parte, a más de las que cultivan los vezinos de Panamá y otras que han abandonado por temor de los yndios y de los piratas.
Travesías de la Mar del Norte a la del Sur	Desde Aglatomate se gastan dos días para subir por la sierra al pueblo de Chucunaque, que está en la cumbre de ella, es camino de tierra llana en parte y en parte

Folio 18v

<i>La de chucunaque</i>	<i>de cerros no muy ásperos ni peligrosos. De Chucunaque se puede vaxar embarcado hasta el Real de Santa María en 24 horas de navegación continua pero hasta cosa de 2 leguas más avaxo de las casas sólo pueden navegar embarcaciones chicas y a dicha distancia canoas de qualquier tamaño cargadas hasta dicho Real, de donde hay un día de navegación hasta el golfo de San Miguel y de este se continúa por mar a Panamá, que está a cosa de 25 leguas.</i>
<i>Camino ordinario de los piratas</i>	<i>Éste era el camino ordinario de los piratas que pasaban de la Mar del Norte a la de del Sur con mucha frecuencia y en gran número, pues llegó caso que se hallaron juntos en Calidonia 800 de ellos sin los que andaban haciendo sus piraterías.</i>

⁷³⁸ N. T. Se refiere a saíno, pecari.

⁷³⁹ N. T. Otra especie de pecarí.

⁷⁴⁰ N. T. Nombre para la paca común o tepezcuintle. Paca: "Animal de Indias, especie de conejo pero mucho mayor que la liebre. Gruñe como el puerco y en su carne le es muy parecido. Tiene las orejas sin pelo, las narices largas, las barbas de gato, los lomos largos y en las ijadas unas manchas cenicientas, la barriga blanca y los pies son mayores que las manos", RAE, *Diccionario de la lengua castellana*. Tomo 5 (1737), 69.

⁷⁴¹ N. T. Actualmente pajuil. Pajui: "Ave poco menor que un pabo, la pluma negra y debajo del pecho blanca, encima del pico cría una piedra cenicienta casi tan grande como un huevo", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 3 (1788), 8.

⁷⁴² N. T. Actualmente guacharaca culirroja o chachalaca culirroja (*ortalis ruficauda*). Chachalaca: "Ave de Méjico del tamaño de una gallina común. Tiene las plumas de la cabeza y del cuello pardas, las del lomo y de la parte superior de las alas, aceitunadas; las del vientre y patas, blancas; las de la cola, muy largas, anchas, verdes tornasoladas y amarillentas en la extremidad; no tiene cresta ni barba; sus ojos son rojos, sin pluma ninguna en el contorno; su carne, muy sabrosa: cuando está volando no cesa de gritar", RAE, *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española*, duodécima edición (Madrid: Imprenta de D. Gregorio Hernando, 1884), 325.

La de Sasardí	De la boca del río Sasardí a la población de Moleti, que está en la cumbre de la cordillera, podrá haver seis o ocho leguas de camino de tierra bueno y muy cómodo, allí pueden tomarse barquetas chicas, hasta dos leguas más abaxo, donde es ya navegable el río para canoas, grandes cargadas, que por él pueden vaxar en 24 horas de navegación hasta el Real de <i>Santa María</i> y de aquí a Panamá en la misma forma que arriva se dixo.
La del Río de las Armas	Por el Río de las Armas se sube a Matunagandí y Tarabia y por el río Chepo se vaxa a la Mar del Sur en tres días, que es lo mismo que dixo de estas travesías el

Folio 19r

	pirata y viagero Guillermo Dampier.
La mexor	Otros varios caminos hay para atravezar de la Mar del Norte a la del Sur por este ysthmo, pero de todos, los expresados son los mejores y más breves, según aseguran los prácticos y el de Sasardí el más cómodo y corto.
Pueblos y número de gente que gobierna el capitán Pancho de Calidonia	El principal capitán que hay en este territorio, es el expresado capitán Pancho de Calidonia, a quien están sugetos los pueblos y número de gente siguientes. El de Aglatomate con 40 hombres, Aglaseniqua con 10 hombres, Sasardí con 20, Chucupetí con 60 y Moletí con 40 que en todo son 170 yndios de armas.
Respecto a el de todos los demás	Aunque los demás pueblos de esta costa y tierradentro hasta la punta de <i>San Blas</i> tienen sus diferentes capitanes, todos respetan al expresado Pancho, por más viejo y sabido, y hasen lo que él dispone, por lo que todos como él son muy afectos a los yngleses, muy poco a los españoles, y no se puede tener confianza alguna en ellos, pues aún tratados con la mayor benebolencia, estando en quieta paz, siendo bien recibidos y agasajados en Portobelo, Cargatena y el Sinú donde suelen ir a vender sus cacaos y careyes, y compran algunas herramientas han hecho sin motivos varios de ellos mucho daño a las embarcaciones españolas de poca fuerza que pasan por sus puertos y algunas irrupciones en los pueblos reducidos y de españoles de la governación de Panamá
Ynclinación de todos a los yngleses	
Daños que hacen a los pueblos y embarcaciones españoles	

Folio 19v

Domingo 25 de henero

Prosecución de nuestro viage para el golfo reconociendo la costa.	Al amanecer nos hicimos a la vela de este puerto de Aglaseniqua para el golfo del Darién en demanda de la punta de Caribana siempre inmediatos a la costa para reconcerla y lebantar el mapa de ella, como se hizo hasta el Cabo Tiburón.
Puerto de Careta	En esta costa están el puerto de Careta (que conserva su nombre antiguo) que sólo puede servir para embarcaciones pequeñas en tiempo de ynvierno porque en el de brisas hay mucha mar y no pueden estar allí seguras. Aquí hay una mina de oro sabida de los yndios que no se ha trabaxado.
Mina de oro que allí hay	
Cabo Pitón	El Cabo Pitón que hase algún abrigo para las brisas pero no para los vientos del <i>Nordeste</i> , <i>Este</i> y <i>Sudeste</i> . Aquí estuvieron establecidos dos franceses que murieron a manos de los yndios y existen dos cacaguales que havían plantado con 3200 pies y es buena tierra para este y otros frutos, viven aquí ahora unos 6 yndios.
Cacaguales que existen en él	
Travesía desde Cabo Tiburón	De Cabo Tiburón continuamos para la punta de Caribana y por haver escaseado el viento, arribamos y dimos fondo al abrigo de la punta de Arenas del Sur.

Folio 20r

Lunes 26 de henero

Continuación del mapa desde Punta de Caribana hasta de la Arenas del Sur	Este día salimos con la goleta de los guardacostas que acompañaba al javeque y el bote a las 2 de la mañana para sacar el mapa desde la Punta de Caribana hasta el lugar en que estamos fondeados, lo que executamos sacando su distancia, figura y sondeo hasta la punta de Arenas del Sur.
Abrigo de la Aguadilla	En la Aguadilla hay algún abrigo de las brisas pero al <i>Este</i> de la punta de Arenas del Sur está todo abrigado de las brisas con buen fondeadero y fondo inmediato a tierra.
Costa hasta el cerro de Urabá	Desde la Aguadilla hasta el Cerro de Urabá sigue la costa vaxa con anegadizos por la parte de adentro y muchos hicacos y ubas de monte en toda la playa.

Martes 27 de henero

Reconocimiento de una ciénega	Por la mañana salimos a reconocer la ciénega que corre detrás de esta playa hasta el Cerro del Águila, pero habiendo caminado más de dos horas por el caño de su entrada que orillea por entre ella y la orilla del golfo lo hallamos tan cerrado con árboles caídos que fue imposible llegar a ella y sacamos la barqueta por un arrastradero del ysthmo de cosa de dies varas y nos de-
-------------------------------	---

Folio 20v

	bolbimos al javeque.
Noticias de esta ciénega	Esta ciénega que se llama del Cerro del Águila es bastante grande con algunos yslotes de tierra firme en ella en que se crían muchos animales quadrúpedos y aves que ban a cazar los yndios y antes iban los franceses y mucha abundancia de pesca y en sus inmediaciones tierra vaxa con pastos a propósito para criar ganados.
Continuación del mapa hasta la Punta de Urabá	Por la tarde sacamos en el mapa la costa que corre desde la punta de Arenas del Sur, hasta la Punta de Urabá donde dio fondo el javeque a las 5 de la tarde y se disparó luego un cañonazo para que ocurran los yndios a él según se acostumbra.
Noticias de esta costa Río Ycoguille	En esta costa intermedia desembocan algunos arroyos y el río salado Ycoguille. Éste tiene su boca cerrada en el verano pero más arriba pueden nabegar barquetas en uno de sus brazos que es de agua dulce y en ynierno pueden entrar y salir canoas y piraguas cargadas. En él hay mucha pesca todo el año y en sus montes mucha cazería de todo género. Es tierra buena para cacao, añil, caña, tabaco, algodón, plátanos y todo géneros de frutos que se dan en esta provincia.
Frutos de esta tierra	
La Rada	En esta rada están abrigadas las embarcaciones y la mar se mantubo sosegada sin embargo de ser la brisa fresca

Folio 21r

Miércoles 28 de henero

Yndios que vienen al javeque	Este día al amanecer vino a bordo del javeque una piragua con dos yndios grandes, dos muchachos de 10 a 12 años y 3 yndias con 3 yndios pequeñitos, a todos los quales se dio de almorzar y se les agasajó, vendieron algunas batatas, yucas, ñames, plátanos y cañas que trahían por dinero y a cambio de ahujas, peynes y anzuelos y por ellos supimos que el cazique está en el río Caymán y que al de río Banana y algunos otros yndios de él se los llevaron por fuerza los de Calidonia para defender su costa. Que dichos yndios de Calidonia y costa del oeste, tratan a estos del golfo mal, pues vienen y se llevan todo el cacao sin dexar que estos tomen ni una mazorca.
Lo que de ellos se supo	
Se bautizan tres criaturas.	De estos yndios que oy han venido algunos son christianos huídos de Sereté, pueblo reducido en el río del Sinú y de consentimiento de sus padres, se bautizaron las 3 criaturas que vinieron a bordo.
Reconocimiento de la tierra	A las 9 del día vaxamos a tierra a reconocerla y hallamos que entre el cerro de la punta de Urabá y el de la Vigía es tierra negra, húmeda, de buena calidad y llama en la qual se encontraron palmas reales, pijiguays, corozos, latas, hicacos, uberos, majaguos blancos
Árboles y maderas	

Folio 21v

chucha y nape (especie de vixas que se cría en tierra húmeda) guayabos, caymitos guamos, yayas, seybas, caracolés, robles, salazares, tubus, palos de trementina y otros muy altos y gruesos, unos de madera trabada ligera y otros de madera sólida. Se hallaron árboles de cacao silvestre, que son en todo como los cultivados, a excepción de que estos tienen lisa la superficie de las mazorcas y aquellos la tienen llena de espinitas.

Un cacagual Entre el cerrito de la punta de Urabá y el de la Vigía hay otro, cuya falda está un cacagual que sembró un francés que escapó al río del Sinú cuando la invasión de los yndios y murió allí, es de cosa de 2500 pies de 4 a 5 años y de cuatro varas de alto, poco más o menos cada uno. Junto a este cacagual están unas 4 casas en que tiene su ordinaria habitación el cazique del río Caymán y otros yndios, las cuales se hallaron solas y en ellas una porción de maíz en tusa, una caxa con cerradura, una pistola y otras cosas de ajuar de casa y una plazuela limpia con tabaco trasplantado. Ymmediato a estas casas hay un arroyo de agua dulce y una cazimba o poso de la misma, de dónde se sacó agua con la mano.

Casa de yndios

Aguabuena

Frutos

Se halló un buen platanal, un batatal y dos cañaberales de que se hizo que la gente no tomase cosa

Folio 22r

alguna. De esta estancia sacaron los yndios los plátanos, batatas y demás frutos que vendieron a bordo.

Piedra Al pie de los mencionados cerritos se halló piedra sólida de buen grano, de color de sayal de San Francisco y de la misma tienen los yndios dichos piedras y manos de moler. También hay barro para hacer ollas y ladrillos. En el cerrito que llaman la Vigía es en donde se crehe estuvo la antigua ciudad de San Sebastián de Buenavista fundada por el conquistador Alonso de Ojeda que poco después (quemada por los yndios) se bolbió a fundar en atención a su fertilidad por Alonso de Heredia y se abandonó por haver pasado a establecer la ciudad de Santa María la Antigua del Darién.

Lugar de la antigua ciudad de San Sebastián

Jueves 29 de henero

Continuación del mapa hasta la punta de Caymán A las 2 de la tarde nos levamos para la punta de Caymán y sacamos en el mapa desde la punta de Urabá hasta la dicha de Caymán, habiendo reconocido toda esta costa en el bote pero no habiendo el javeque llegado más que a la punta de Ocobo, nos bolbimos a él al anochecer. En la encenada que hace la punta de Ocobo con la de Urabá desaguan algunos arroyos y los ríos Jirobo y Ocono que tienen agua todo el año

Ríos jirobo y Ocobo

Folio 22v

Calidad de la tierra

de manera que aún en verano pueden entrar y salir piraguas y en el invierno hasta canoas cargadas. Esta tierra es abundante de cazería y muy buena para cacaguales y demás frutos arriva dichos y a las orillas de río Ocobo hay dos hacienditas de cacao con 2000 pies de los franceses que estaban allí establecidos.

Viernes 30 de henero

Al amanecer nos levamos y llegamos a cosa de las 10 del día a la punta de Caymán donde dimos fondo.

Río Pisa

En esta costa intermedia desemboca el río Pisa cuya boca se cierra en el verano y en el invierno pueden entrar piraguas. Es tierra a propósito para plantaciones.

Venida del cazique de Caymán a bordo y de otros yndios con varios frutos.

Luego que dimos fondo se disparó un cañonazo y se mandó a tierra la canoa para decir al cazique viniera a bordo y para que lo executase a su satisfacción se quedaron en tierra el patrón y 4 negros de los que iban en ella como en rehenes y vinieron al javeque el expresado cazique de caymán y hasta unos 26 yndios entre hombres, mugeres y muchachos, a todos los cuales se agasajó y dio de comer bien, cambiándoles el cacao, carey, batatas y plátanos que trajeron por cuchillos, peynes, anzuelos *etcétera*

Folio 23r

Lo que expresó el cazique

y por dinero. Este cazique que se llama Don Pedro Totó, se manifestó receloso de los yndios de la costa de Calidonia que venían mezclados con su gente sin atreverse a hablar nada por ellos pero ofreció bolbería al día siguiente y hablaría despacio a solas. En tierra dice quedan algunos de dichos yndios de la costa, al parecer para ver qué tratamos con estos del golfo y para coger el cacao de él.

Yndios de la costa de Calidonia que le espían

Sábado 31 de henero

Venida de cazique y noticias que de él se adquirieron.

A las 8 de la mañana vino a bordo el cazique Don Pedro Totó y respondiendo a varias preguntas que se le hacían dixo: que él es el único capitán que hay en esta costa del este, porque el del río Banana se ha ido por el mes de octubre del año próximo pasado con el capitán Pancho de Calidonia, de acuerdo con él para fortificar aquella costa, por si los españoles quieren tomarla y que ahora vive en careta. Que para el mismo fin de fortificar la costa de Calidonia, se llebó dicho capitán Pancho unos 10 o 12 yndios del propio río Banana con sus familias, habiendo pretendido también persuadir a este cazique de Caymán a que se les uniese para oponerse a los designios de los españoles que le dixo quieren apoderarse de esta tierra y que era

Diligencias del capitán Pancho de Calidonia para oponerse a los españoles

Confirmase que tenían noticia de que se quiere

Folio 23v

Ocupar esta tierra con españoles dada por los yngleses. Ofrecenle estos ayudarlos para que no lo consientan.

Noticia *que* dio de *que* los yngleses quieren ocupar nuevamente la Calidonia. Regalos y patentes *que* han dado a los capitanes de la costa y su frecuente trato en ella.

Ydeas del capitán Pancho y cazique del río Banana contra los españoles.

necesario defenderla para cuyo efecto se juntarían todas y que para ello tenían la protexión de los yngleses que les han ofrecido armas y municiones; y por haverse escusado este cazique a tal liga quiso dicho capitán Pancho precisarlo a que se fuera a Matunagandí y dexara su tierra como si fuera esclavo suyo.

Este cazique dixo que los yngleses quieren hacer establecimiento y población en dicha costa tomando para ello por puerto la Calidonia por tener más agua que aquí, para lo qual han dado patentes a todos los capitanes de la costa y los han regalado y que frecuentemente ban a dicho puerto de Calidonia embarcaciones de esta nación haviendo havido ocasión que han llegado juntas quatro, que también suelen venir a este golfo algunas trayendo siempre por prácticos yndios de la Calidonia (con los que mantienen el mayor comercio) y que una de las que han venido la manda N. Dartes y ha poco que se fue de aquí.

Ygualmente nos dixo este cazique que los expresados capitán Pancho y cazique de Banana son muy enemigos de los españoles que han querido salir a matar a todos los que encontraran y para ello solicitaron a este de Caymán que no quiso condescender antes bien les dixo que si tal hacían no lo permitirían

Folio 24r

Violencia *que* los yndios de la costa hacen a estos del golfo

Amenazas *que* les han hecho

Afecto de este cazique de Caymán a los españoles.

Los yngleses constituyen *por* superior de todos los yndios al capitán Pancho de Calidonia y tratan con todos *que* les cedan las tierras.

poner el pie en sus tierras, por lo qual le quisieron matar pero desistieron de su intento y ahora le dicen que no harán daño a los españoles porque los dexen coger el cacao, pues todo el que ellos tienen lo recogen de aquí porque allá no hay sino algún poco en Calidonia y así vienen acá y se lo llevan todo sin dexar que estos de Caymán tomen ninguno diciéndoles los de la costa que es de ellos que para eso lo ganaron en la guerra a los franceses y obligan a los de este golfo a que les limpien los cacaguales y los oprimen y tratan mal, tanto que este cazique de Caymán está recelosísimo de ellos, temiendo aún que por haver hablado con nosotros le han de querer matar pues hay aquí ahora 5 yndios y 3 yndias de la costa para espíarle y ver si trata de vender o dar su tierra a los españoles; y le tienen amenazado antes que si no hace morir a todos los franceses y españoles que vengan aquí, lo han de matar a él, que esto le tiene receloso pero que es afecto de corazón a los españoles y jamás ha querido recibir patente como la tienen todos los demás capitanes de los yngleses, que se las han dado constituyendo por superior de todo al capitán Pancho de Calidonia y haciéndoles ofrecer que cederán sus tierras a los yngleses y sólo con ellos tendrán trato y comercio y que para este

Folio 24v

Noticia de la goleta española que estuvo en este golfo

Recelo de este cazique sobre esta goleta

Proposición a este cazique sobre población española en este golfo

efecto *dicho* capitán Pancho quando vino aquí por octubre próximo pasado a buscar el cacao y dar las patentes trajo una orden de los yngleses para que les guardaran todo el caco, sin vender ninguno; pero que con todo, él y su gente vendieron hasta unas 30 fanegas de cacao que tenían a la goleta española de Don Alonso de Medina y Mesa, que estuvo aquí havrá dos meses, a cambio de géneros, comprándoles otros a plata y oro y aun pidieron a *dicho* Don Alonso se aguardase a que ellos acabaran de coger el cacao y se lo venderían todo por *dichos* géneros pero que no quiso detenerse diciéndoles que iba a acabar de vender a Gandí y demás parages de la costa del oeste, lo que executó saliendo para allá, aunque este cazique procuró disuadirle advirtiéndole la perbersa intension de esos yndios y la dispocisión en que siempre están, y ahora, particularmente de hacer daño a los españoles, por lo que asegura que si con efecto fueron a *dicha* costa, es muy de termer les haya sucedido alguna desgracia con los yndios. Con el motivo de lo que se quexó de las opreciones que les hacen los yndios de Calidonia y costa del oeste, se propuso a este cazique con el mejor modo y arte que si le parecía se podrían traer aquí algunos soldados y gente española para que los

Folio 25r

Admítala gustoso. Propone *que* es necesario sugetar antes los yndios rebeldes y lo *que* de estos dixo

ampararan, pues estando aquí no se atreverían a venir los yndios de la costa y estarían los del golfo quietos, gozando con toda libertad sus tierras y labranzas, asegurándoles no experimentarían estorsión alguna de los españoles que los tratarían como amigos, haciéndole ver las ventajas que lograrían vaxo la protección Real, teniendo quién los defendiera y dónde vender sus cacaos y frutos y comprar quanto necesitaran sin la pensión de irlo a buscar a Cartagena, Lorica o Portobelo, pues haviendo aquí gente española havía quanto fuese necesario para todos y pasarían una vida más regular, educarían mejor sus hijos y se criarían como los de los españoles, que él quedaría con el cazicasgo y gobierno de sus yndios y se les procuraría traer patente por el *excelentísimo* señor virrey y que se le pagase sueldo aquí. Con cuyas razones y otras semejantes que se le propusieron haciéndole conocer la utilidad que le resulta; condecidió gustosos en que se hiciese población española y viniese tropa, diciendo sólo que para la seguridad de ella sería lo más conveniente sugetar primero los yndios de la costa, porque mientras no estén del todo sugetos, ni la tropa, ni la población, ni él, ni sus yndios estarán seguros de ellos

Folio 25v

	<p>porque son muy malos y traydores, enemigos de los españoles y que ayudados de los yngleses podrían hacer muchos daños: sobre lo que se le procuró asegurar, diciéndole que siempre se tomarán las medidas más convenientes para que la tropa y población estén seguros de ellos.</p>
Temor de los yndios a los curas	<p>Este cazique espuso el gran miedo que los yndios tienen a los curas porque los castigan demasiado y que por esta razón se han venido huýdos algunos yndios de Sereté y que si el cura que aquí se pusiere es assí no quedará yndio alguno; sobre lo que igualmente se le aseguró, ofreciéndole siempre el mejor tratamientos y manifestándole las repetidas órdenes del Rey para que sean atendidos y bien tratados.</p>
Quejas de los cimarrones del Chocó	<p>También se quejó de que los yndios y negros cimarrones del Chocó suelen venir aquí a menudo y les hacen daño y algunas muertes, por lo que assí estos yndios, como todos los demás de Calidonia y la costa les tienen un temor inexplicable, temblando solo de oyrlos nombrar. Se le ofreció solicitar que se contubieran aprovechando esta ocasión de hacerle ver que también para esto sería de grande utilidad la tropa y población aquí, pues no se atreverían a venir a estas immediaciones, por lo que desea con</p>

Folio 26r

	<p>ansia que se verifique quanto antes, encargando mucho que se tenga secreto hasta el tiempo de la ejecución lo que ha tratado porque si lo penetran los yndios de la costa corre riesgo su vida.</p>
Noticia que dio una yndia de los yndios de la costa	<p>Una yndia llamada Catharina que habla español dixo que los expresados yndios de la costa havían ayer reprehendido a este cazique porque vino a bordo.</p>
	<p>Domingo 1 de febrero</p>
Reconocimiento del río Caymán y su terreno. Cacaguales.	<p>Después de misa vaxamos a tierra para reconocerla y anduvimos cosa de legua y media por ella: Es llana con algunos cerros pequeños, muy fértil y llena de cacaguales grandes, hasta 28 o 30 pies de los franceses que la havitaban y de que murieron a manos de los yndios algunos, huyendo los demás. Ahora está poco poblada porque en esta costa del golfo hay pocos yndios y en este río sólo unos 20 y los de la Calidonia y costa que sigue a Portobelo, son los que vienen a coger el cacao viniendo en algunas ocasiones 4, 6, 8 y 10 piraguas de ellos.</p>
Número de sus yndios	
Río Caymán	<p>En este río desagua el río Ule y varios arroyos que aunque le hacen caudaloso, no es rápido porque viene por tierra llana y aunque en este tiempo de verano</p>

Folio 26v

Maderas.	tiene poca agua, subimos en el bote hasta el puerto marcado en el plano y nunca falta más arriba para lo necesario. Se hallaron en el monte varios árboles de cacao silvestre y muchas maderas como en lo demás de la costa. Hay también barro bueno y abundante para texa, ladrillo, losa etcétera y palma para casas.
Barro y palma.	
Camino de tierra para el río del Sinú	Desde este río hay camino para ir al río del Sinú que se ha practicado en algunas ocasiones, para llevar pliegos de Cartagena a Panamá por tierra en tiempo de la guerra y los yndios suelen ir por él a vender en Lórica sus cacao y comprar lo que necesitan y por él huyeron algunos franceses quando los acometieron los yndios. Es camino llano y bueno, sólo se encuentran en él los cerros de Suraba y Juarequí, el primero a un día y el segundo a dos de camino de Caymán. Desde Juarequí hay 3 días más hasta el Guaraguay, río que desagua en el Sinú y otros 3 de navegación hasta este.
Yndios del pueblo de Surabá, del de Juarequí y del Guaraguay	En el pueblo de Suraba hay 23 familias de yndios, 23 en el de Juarequí y 20 en el Guaraguay, todos gentiles afectos a los españoles y fáciles de reducirse. El cazique de Juarequí se llama Ygligana. Este es el camino practicado hasta ahora por los yndios pero según se reconoce por el terreno y el mapa

Folio 27r

	puede hacerse mucho más breve, de suerte que en 3 días pueda venirse desde el Sinú a esta costa fácilmente.
	Lunes 2 de febrero
Buelbe el cazique al javeque	A las 8 de la mañana vino a bordo el cazique y repitió las mismas expresiones de afecto y lealtad a los españoles, en que dexó conocer sus sinceridad y puede asegurarse que en lo que hemos andado hasta ahora es el yndio más racional y más afecto a la nación española que hemos hallado, cuya buena inclinación se reconoce también en todos sus yndios que vienen al javeque y nos tratan con una confianza, hija al parecer de la realidad de su afecto e intenciones y del buen acogimiento que experimentan en el Sinú y Cartagena, donde ban con más frecuencia que los otros yndios y de donde ha poco tiempo vino este cazique, el qual nos repitió este día con el mayor exfuerzo [sic] sus recelos de los yndios de la costa, e instó sobre que antes de todo es necesario sugetar a estos para asegurar la población. Procuramos esperanzarle y mantenerle en la lealtad que manifiesta y nos despedimos dejándole muy satisfecho y deseoso de que se verifique la fundación.
Carácter e inclinación de este cazique y sus yndios	
Repíte sus recelos de los yndios de la costa	

Folio 27v

Continuación del mapa hasta el río Banana	A las 2 de la tarde nos embarcamos en el bote para continuar el mapa y reconocer la costa como lo ejecutamos hasta el río Banana, en frente del qual dio fondo el javeque a las 4 1/2 y se disparó un pedrero para llamar a los yndios a bordo.
Laguna Chuamata	En esta costa intermedian la laguna Chuamata que tiene agua salada todo el año (aunque su boca suele serrarse alguna ves) y abundancia de pesca.
Río Tillac Río Upí.	El río Tillac que aunque pequeño y no navegable mantiene siempre agua dulce. El río Upí que en tiempo de ynvierno pueden subir por él piraguas aunque en el verano se sierra su boca; en él se cogen muchos camarones. La tierra de estos ríos es como la de los demás, muy buena para todo género de plantaciones y en Tillac hay un cacagual y dos en Upí de los franceses que allí havitaban de hasta 4100 pies. Ahora solo vive 1 yndio en Tillac y otro en Upí.
Calidad de esta tierra.	
Cacaguales	

Martes 3 de febrero

Reconocimiento del río Banana y su terreno. Huyen los yndios	A las 7 de la mañana pasamos a tierra a reconocer el río y algún terreno, como se ejecutó, y aunque se procuró hallar algún yndio para hablarle, no se pudo conseguir por haver huýdo al monte y dejado
---	---

Folio 28r

Cacaguales existentes	las casas con fuego y otras cosas que manifestaban que acababan de salir. Se vieron varios cacaguales como hasta 10400 pies altos y gruesos con poco fruto porque los yndios de la costa lo han cogido poco tiempo ha y se hallaron cáscaras frescas de él. Se vieron algunas casas de palma, unas hechas por los franceses dueños de estos cacaguales ya viejas y otras nuevas hechas por los yndios de la costa, en que por lo ordinario havitan algunos de ellos y uno de los de este río que únicamente ha quedado porque el cazique y los demás se fueron con el capitán Pancho de Calidonia, como ya se ha dicho.
Casas	
Yndios de este río	
Maderas	Aunque los cacaguales tenían poco fruta se halló uno acabado de podar y los demás algo maltratados por falta de este beneficio. Se hallaron robles, palos de resina, o catibo-mangle, nísperos, bongos, canpanos [sic], cacao silvestres y los demás que en la costa y se tiene noticia que hay cerca de la mar una mina de oro que no se ha trabajado.
Mina de oro	
Navegación al río	Este río en tiempo de ynvierno, permite entrada a canoas, botes y lanchas, pero en el verano se cierra su boca, aunque tiene agua para beber todo el año.
Continuación del mapa hasta la punta de turbo	A la tarde continuamos el mapa reconocimiento la costa en el bote y pasamos a dar fondo junto a punta

Folio 28v

	<p>Turbo, cerca de la qual se vieron algunos yndios entre el río Samagandí y la ciénega del mismo nombre.</p>
Río Copá	<p>En esta costa intermedia están el río Copá, el río y la ciénega de Samagandí. El río Copá es poco caudaloso y en verano se ceca, pero no falta agua para beber y toda la tierra de sus inmediaciones es buena para cacaguales de los que hay hasta unos 4300 pies de los franceses que allí vivían. Ahora viven en él 3 yndios.</p>
Su tierra y cacaguales	
Río Samagandí	<p>El río Samagandí tiene siempre su boca abierta de suerte que pueden entrar por ella piraguas cargadas, aunque en verano se seca de una legua de la boca para arriba. Tiene pesca abundante de varios géneros de pezes en todo el año y buen terreno para plantaciones de cacao y otros frutos.</p>
Ciénega de Samagandí	<p>La ciénega de Samagandí es de agua salobre, tiene poco fondo y sólo entran embarcaciones pequeñas a pescar.</p>

Miércoles 4 de febrero

Diligencia para llamar los yndios	<p>A las 7 de la mañana se despachó el yntérprete a tierra para que solicitase hablar con los yndios y asegurarles de nuestras buenas intenciones</p>
-----------------------------------	---

Folio 29r

Huyen estos	<p>pero al verlos ir a tierra se bolbió para ella una canoyta de yndios que salía del río y huyeron al monte, sin que el yntérprete pudiera hallarlos a estos ni a alguno otro a quién hablar: estos dexaron en la canoa y en la playa unos plátanos, yucas, piñas y algún cacao a que no se les tocó.</p>
Reconocimiento de este terreno	<p>A las 8 vaxamos a tierra en el bote para reconocerla y en ella hallamos un fogón como de valandra o goleta, el que se remitió a bordo a fin de ver si se conoce en Cartagena, si es acaso de la goleta española que estuvo en esta costa y pasó a la del oeste, donde recelan estos yndios haya sido asaltada por aquellos.</p>
El río Turbo	<p>El río Turbo es caudaloso en tiempo de ynvierno y pueden navegar por él canoas hasta 15 leguas río arriba, pero en verano se cierra su boca, aunque siempre mantiene dentro agua bastantante [sic]. Tiene muchas leguas de tierra llana a un lado y otro apropióito para plantaciones y hay ahora dos cacaguales con 3500 pies y otros 3000 pies en río Tule que desemboca en Turbo y estos son los últimos cacaguales que hay en esta costa del este del golfo.</p> <p>Hay mucha pesca en este río y mucha cazería en sus montes, como también muchos árboles grandes y muy gruesos para embarcaciones y muchas</p>
Su tierra y cacaguales	

Folio 29v

Maderas. Bolcán.	maderas para edificios y se tiene noticia que a cosa de 16 o 20 leguas de su boca hay un bolcán donde puede cogerse azufre y una mina de carbón de piedra
Mina de oro	y a unas 5 leguas de la mar, una mina buena de oro, de donde han sacado alguno los yndios.
Yndios de este río	En las inmediaciones de este río viven oy unos 23 yndios gentiles pero afectos a los españoles como los de Caymán.
Continuación del mapa hasta la Culata del Golfo	A las 11 del día (dexando el javeque al abrigo de punta Turba) salimos en el bote acompañados de la goleta y continuamos el mapa y reconocimiento de la costa hasta la Culata del Golfo, donde dimos fondo al ponerse el sol. Toda esta costa desde un poco más avaxo de Turbo, hasta aquí es vaxa y anegadiza quanto se dexa ver, sin divisarse monte ni cerrito alguno, sino todo manglares, palmares, gamalotes y ciénegas. Entre dicha punta de Turbo y Culata del Golfo están la ciénega de Turbo, la de Tape y los ríos Suiriquilla. En las ciénegas de Turbo y Palé hay abundancia de pesca todo el año y siempre tienen abiertas sus bocas.
La costa anegadiza	
Ciénegas de Turbo y Palé	
Río Setiguillegandí	El río Setiguillegandí se pierde en los anegadisos de esta costa, pero a cosa de dos leguas del golfo, tiene ya tierra firme buena para plantaciones.

Folio 30r

Ríos Palé, Uyuti y Pucuba.	Los ríos Palé, Uyuti y Pucuba, son como el antecedente, a excepción [sic] de que llegan a desembocar al golfo.
Río Guacuba	El río Guacuba es caudaloso y siempre tiene entrada para canoas y dentro agua para todo género de embarcaciones que pueden navegar hasta 12 o 14 días río arriba. A ocho días de navegación de su boca hay camino de tierra bueno para ir a Antiochia, que será de cosa de otros 8 días, pero está cerrado y sólo le saben los contrabandistas que han solido haver sus introducciones ilícitas por él a esta provincia.
Camino para Antiochia por donde se hace comercio ilícito	
Ríos que en él desaguan	En este río desaguan otros diferentes por su costa del este como son Qua, Uau, Gandi, Ypeneque, Arruý, Chuetí, Papanagandi y otros con buena tierra entre ellos para plantaciones, que también la hay por su costa del oeste, aunque hay un gran trecho de terreno anegadizo por esta parte hasta su boca. En todo este río hay abundancia de pesca y en sus montes caza y mucha miel y cera y árboles corpulentos de varias calidades.
Caza, miel, cera y maderas	
Ydios [sic] de Ypeneque y Chuetí. Minas de oro.	En los ríos Ypeneque y Chuetí habrá hasta 30 yndios gentiles pero fáciles de reducirse y por algunos de ellos minas de oro que no se han trabaxado.
Río Suiriquilla	El río Suiriquilla es causaloso poco menos que el antecedente con agua en su entrada todo el año

Folio 30v

	para canoas y el terreno de sus costados es por muchas leguas anegadizo, tiene mucha más pesca que ninguno otro río.
Lagunas de la culata del golfo	Desde la culata del golfo (entre las puntas del Suiri-quilla y de Curtinachucuna) empieza una laguna dividida del golfo por esta parte con una linde de arbolitos pequeños que se interna tierradentro bastante por la qual y por medio de otras ciénegas que hay más arriba y de algunos caños que las comunican se navega con barquetas y se llega atravesando el río Sucio, a salir al río del Chocó, un día más avaxo de la vigía bieja, pero 3 días más arriba de la vigía nueva, que está en la boca del río Sucio, por lo que los contrabandistas sin poder ser vistos de esta trafican este camino para sus introducciones y extracciones ilícitas en las ricas provincias del Chocó y en la de Antiochia por Río Sucio y Murrý en cosa de quince días de viage hasta el golfo.
Comercio ilícito con el Chocó y Antiochia por ellas	

Jueves 5 de febrero

Continuación del mapa hasta la punta de Curtinachucuna	Al amanecer nos levamos y seguimos el mapa hasta la punta del sur del último brazo de esta parte del río Chocó llamada Curtinachucuna donde dimos
--	---

Folio 31r

La costa anegadiza	fondo y reconocimos que toda esta costa es igualmente anegadiza como la que queda dicho en el día antecedente encontramos en la mar una curba ⁷⁴³ y algunas maderas labradas como de embarcación.
Un brazo del río Chocó	El brazo del río Chocó que sale inmediato a esta punta es bastante caudaloso y pueden por él entrar en todo tiempo botes y lanchas y subir al río principal. Tiene mucha abundancia de pesca, especialmente manatíes, o bacas marinas, como en todos los demás brazos de este río. Detrás de la punta de Curtinachucuna al Suroeste de ella hay un buen surgidero ⁷⁴⁴ , abrigado de todos vientos y sin mar alguna.

Viernes 6 de febrero

Continuación del mapa hasta la Ysla de Barbacoas. Atravesamos el golfo para ir al javeque a la punta de Turbo. Costa hasta Barbacoas y brazos del río Chocó	Al amanecer nos levamos y continuamos el mapa hasta la Ysla de Barbacoas desde donde atravesamos el golfo en busca del javeque, midiendo la distancia de esta travesía y habiendo reconocido la costa que continúa anegadiza hasta dicha ysla, intermediando 3 brazos del río Chocó, que permiten entrada a lanchas y botes para el río principal y dos ciénegas. Al sur del yslote de Barbacoas hay un buen surgidero al abrigo de los vaxos y en estos alguna playa seca de arena
---	---

⁷⁴³ N. T. Curva: "Pieza de madera que por la parte exterior forma un ángulo y por la interior está redondeada en línea curva. Sirve por lo regular para unir o trabar las barengas o costillas de la embarcación con los baos o maderos que sostienen la cubierta. También suelen ponerse en otros parages, pero siempre para servir de trabazón a unas maderas con otras", RAE, *Diccionario de la lengua* (1780), 302.

⁷⁴⁴ N. T. Surgidero: "El sitio o parage donde dan fondo las naves", *Ibid.*, 859.

Folio 31v

Vienen tres yndios al javeque

Noticia de haver los yndios apoderándose de una goleta española y muerto toda su gente

que es la única que se halló desde que se pasa la ciénega de Jape costeano el fondo del golfo.

A las 3 de la tarde vino una canoita con 3 yndios al javeque (que se mantenía aún fondeado cerca del río Turbo) a los cuales se regaló y agasajó y dixerón que ellos son del río Caymán, de donde salieron esta mañana para venir al javeque (por no estar allí su cazique) a avisarnos que estando uno de ellos nombrado Juan en la Vigía del Chocó, llegó allí un yndio de Titomate (o río Chico) a dar aviso al oficial de dicha vigía que acababan de saber que los yndios del río Gandi habían muerto al capitán y toda la tripulación de la goletilla de Don Fernando García, vezino de Cartagena, que mandaba Don Alonso de Medina, que había ido a tratar con ellos pacíficamente, se habían apoderado de hasta unas 30 fanegas de cacao que llebaba y de la demás carga, echando después la goleta a pique; cuya acción dice ha sido tan secreta que no la han penetrado hasta ahora los de Titomate ni aún los de Estola que son vezinos de los de Gandi, y que por eso luego que lo supieron los expresados de Titomate para que no se culpe a ellos, ni a los de Estola, han ido a dar parte a dicha vigía, y que por esto mismo el capitán Pedro de Saraquilla ha pasado en persona al Real de Santa

Folio 32r

María a dar esta noticia que supo por un yndio de Estola que vio los pedasos de la embarcación allí y a los yndios ocupados en la ceremonia que acostumbran de bañarse quarenta días después que han hecho alguna matanza, y se informó de ellos de esta.

Preguntándosele las circunstancias de este hecho, dixo que lo que ha sabido es que luego que llegó a dicho puerto de Gandi la goleta pasaron a bordo algunos yndios los cuales instaron al capitán vaxarse a tierra y escuchándose éste, le dixo uno de dichos yndios que si tenía algún recelo, él se quedaría a bordo mientras dicho capitán estaba en tierra, con lo que asegurado vaxó a ellas donde los demás le mataron, viniendo luego a la goleta 6 o 7 piraguas de ellos armadas que vistas por los marineros de ella, empezaron a cargar los pedreros que llebaban y a tomar sus armas, pero el yndio que había quedado en rehenes les dixo que porqué se alborotaban así, que aquellas piraguas venían de paz a comprar en virtud de lo que el capitán habría tratado en tierra con ellos; con lo que neciamente confiados se sosegaron, dexaron llegar las piraguas y subir a todos los yndios de ellas con sus armas, sin cuidar siquiera de tomar las suyas la gente de la goleta, que toda fue al instante acecinada por dichos yndios, con

Folio 32v

	<p>muerte de uno de ellos a quien mató un marinero con un cuchillo que casualmente tenía, que después saquearon la goleta y la echaron a pique.</p>
Yndios que concurrieron a este asesinato	<p>Los yndios que concurrieron a este acecinato, dice han sido los de Gandí, que serán unos 16 o 20 acompañados del cazique del río Banana del goldo y sus yndios que se llebó, que son unos 10 y de un hermano del capitán Jossep de Navagandí y <i>que</i> habrá cosa de 2 meses que sucedió. Preguntado si sabe qué causa tubieron los yndios para esta traición dixo que la que ellos dan es porque les vendían las ropas muy caras y que los yngleses se las dan más baratas y que por esto se enfadaron y los mataron; pero que el único motivo que hay es la mala inclinación de estos yndios y estar ynfluídos por el capitán Pancho y por los yngleses, para que no consientan aquí francés, ni español, sino que a todos los maten diciéndoles que de los que cogieren tomaran los yndios la ropa y dichos yngleses la plata.</p>
Motivos que tienen los yndios para él.	<p>Estos yndios durmieron esta noche en el javeque, poniéndose su barqueta a bordo de él porque la mucha mar que había les impidió poderse bolber a sus casas (de donde vinieron a avisarnos) que están qauto leguas distantes de este parage.</p>

Folio 33r

Sábado 7 de febrero

	<p>Al amanecer habiendo despachado muy contentos a los yndios (que nos pidieron encarecidamente no dixésemos que ellos nos habían dado el aviso arriva dicho porque si los yndios de Gandí o la Costa lo saben, los matarán, lo que les ofrecimos encargándoles que tampoco ellos dixesen que lo sabíamos por lo que pueda importar) nos levamos para la costa del oeste, yendo el javeque y la goleta a la bahía de la Candelaria y nosotros en el bote a la Ysla de Barbacoas, desde donde continuamos el mapa hasta dicha bahía de la Candelaria reconociendo que toda esta costa es anegadisa como las antecedentes sin hallar tierra firme alguna a ecepción [sic] de la playa vaxa de arena que hay en la ysla de Barbacoas, donde saltamos en tierra. Entre esta ysla y la bahía de la Candelaria hay dos brazos del río Chocó <i>que</i> llaman brazo de Fayzán Grande y Brazo de Fayzán chico por el grande pueden entrar canos [sic] y botes y por el chico han entrado valandras y goletas.</p>
Continuación del mapa hasta la bahía de la Candelaria.	
Dos brazos del río Chocó	

Domingo 8 de febrero

Después de misa nos embarcamos en el bote

Folio 33v

Reconocimiento de esta bahía que se halló sin tierra firme alguna

para reconocer si hay algún pedaso de tierra firme en esta bahía pero aunque la costeamos toda penetrando por varias partes el monte, no pudimos encontrar alguna y sólo se halló un pedaso de playa de arena de muy corta entrada que se expresará en el plano particular de esta bahía, para el qual se eligieron puntos este día y se demarcó la punta vaxa del río Chocó o Atrato.

Lunes 9 de febrero

Continuación del mapa hasta la última boca del río Chocó o Atrato

Al amanecer salimos en la lancha y se continuó el mapa desde la bahía de la Candelaria hasta la última boca del río Chocó o Atrato reconociendo *que* toda esta costa es anegadiza como las antecedentes, a excepción [sic] de un pedaso de la playa, desde la punta vaxa del Chocó hasta la última boca, que es de arena, pero de poca entrada, y nos bolbimos a las 6 de la tarde al javeque.

Surgidero

Al abrigo de dicha punta vaxa hay un buen fondeadero sin mar alguna que incomode y a la misma orilla de ella hicimos agua muy buena; pero la costa que sigue desde esta punta hasta la boca principal lo mismo toda la que sigue hasta Calidonia es en este tiempo de brisas braba, pero en el de sures se puede dar fondo

Folio 34r

Boca principal que llaman el trepadero, por donde se hacer comercio ilícito. Ciudad de Santa María la Antigua. Extrangeros que han subido por este río al Chocó

en qualquiera parte de ella. Toda la playa se halló llena de palos grandes de cedro, caracolies y otros, y más de 6 barquetas de las mismas maderas hechas pedasos trahídas por el río y lo mismo se halla en las demás bocas de él. Estas dos últimas bocas del río del Chocó o Atrato comprehenden un ysloite en el medio entre el qual y la tierra firme de la parte del río Tarena está la boca principal que llaman el trepadero, por el qual han hecho los extrangeros varias vezes trato ilícito con las provincias del Chocó.

A cosa de legua y media de su boca en la parte del oeste de este río, es en donde estubo fundada la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, según se infiere de la Historia General de la América por Antonio de Herrera. Por este río subió el capitán ynglés Coxon con 100 de su nación a fines del año de 1680, hasta el Chocó, según refiere [sic] el pirata y famoso viagero ynglés Guillermo Dampier y bolbieron a vaxar con algún oro y en Cartagena hay tradición de que en otra ocación subieron hasta 200 yngleses armadas por aquí, que fueron muertos todos por los yndios y españoles del Chocó.

Martes 10 de febrero

Se saca el plano

Este día se levantó el plano particular de esta bahía

Folio 34v

de la bahía de la Candelaria

de la Candelaria, con cuya diligencia tampoco se halló tierra firme alguna.

Miércoles 11 de febrero

Sondeo de dicha bahía.
Descripción sub-cinta de ella.

Este día sacamos el sondeo de toda esta bahía que se ve en su plano particular. Como en él se reconoce dicha bahía es capaz de contener muchas embarcaciones: tiene buen surgidero y está abrigada de todos vientos pero no tiene tierra firme alguna en sus circunferencia ni inmediaciones; sino un pedaso de playa que se inunda con las crecientes; y para hallar tierra firme es necesario andar muchas horas embarcado por el río y caños, aunque desde la bahía se descubren algunos cerros y tierra alta, como a cosa de una legua.

Brazo del río Chocó nombrado de Fayzán Chico.

En la punta del este de esta bahía desagua el brazo de Fayzán Chico del río del Chocó, Atrato o Darién, que es el de más fondo en su entrada pues la permite a valandras y goletas medianas que por él pueden subir a dicho río, el qual es de los principales de la América y el más caudaloso de todo el golfo (a quien da el nombre) sin embargo de derramarse por muchas leguas formando los anegadizos e inundaciones de la culata de él y es navegable por dichas embarcaciones 8 días hasta el

Noticias del río

Folio 35r

Arrastraderos para pasar al Mar del Sur.

pueblo de Murrý y por muchos más en canoas y embarcaciones menores, internándose por las principales provincias del Chocó y Popayán comunicándose a ellas y a las de Antiochia por varios ríos navegables y bien poblados que en él desaguan, de los cuales es uno el de San Pablo, por el qual se tiene noticia que a 3 días de navegación del Citará o 9 de Murrý, hay un varadero que llaman arrastradero, por donde en un día pasan una piragua sobre polines al río de San Juan navegable, que desagua en el Mar del Sur junto a Barbacoas y poco más arriba hay otro arrastradero igual que llaman de Taró por el río Quito.

Navegación por este río prohibida con pena de la vida

Sin embargo de la commodidad que ofrece este río del Darién para el comercio desde este golfo con las ricas provincias dichas, está prohibida con pena de la vida toda navegación por él, tal ves por estar el golfo despoblado y no tener guardada su boca; pero no obstante los yngleses y olandeses se han aprovechado mucho de él, teniendo embarcaciones grandes, abrigadas y seguras en la bahía de la Candelaria y conduciendo en valandras y goletas menores sus ropas y demás géneros por este brazo y río principal, como entre otras se sabe lo executaron el año de 1730 quatro embarcaciones olandesas que estuvieron fondeadas

Comercio ilícito que hacen por él los extrangeros muy probechoso

Folio 35v

	<p>en dicha bahía cinco meses y medio, en cuyo tiempo con una valandrita de 6 cañones y las piraguas de las otras hicieron 7 viages río arriba hasta media legua más avaxo de la vigía: pero el gobernador del Chocó luego que penetró este trato, lo zeló e impidió de suerte que no pudiendo vaxar por entonses los contravandistas, se retiraron las embarcaciones sacando más de doze arrovas y media de oro de este comercio, el que han continuado después los yngleses Pargón, Dartes, Tarbot y el olandés Blas, haciendo frequentes viages en estos últimos años, como también la fragata olandeza del capitán Cornelio y otras embarcaciones menores.</p>
Ciénega y río de Saraquilla. Sus yndios afectos a los españoles.	<p>A pocas leguas de esta bahía río arriba se encuentra a la falda de la Sierra Tagargona un caño que ba a salir a la gran ciénega de Saraquilla, en la qual desagua el río de este nombre, a cuyas orillas está el pueblo de Saraquilla, que tendrá hasta 50 yndios de armas, gentiles pero afectos a la nación española y fáciles de reducirse.</p>
Yndios de la sierra Tagargona	<p>En la cumbre de la sierra Tagargona hay un pueblo de yndios gentiles de cosa de 40 igualmente afectos a los españoles y fáciles de reducirse.</p>
Ríos Ypetí, Tigre y Coqué	<p>En los ríos Ypetí, Tigre y Coqué que desaguan en la ciénega y caño havía hasta unos 30 yndios los</p>

Folio 36r

	<p>quales se han reducido a una población en la jurisdicción del Chocó.</p>
Camino de tierra a Panamá	<p>A pocas horas de camino del Saraquilla se sube al pueblo de Tapalisa que tendrá hasta 30 yndios y este es el camino por donde se han conducido pliegos de Cartagena a Panamá en tiempo de guerra trayéndolos por el río del Sinú y camino dicho del río Caymán.</p>
Pesca en la ciénega de Saraquilla. Una mina de oro buena. Otra mejor en Río Coqué	<p>La expresada ciénega es muy abundante de manatíes y de otros muchos pezes y hay allí una mina de oro muy rica, según los prácticos, que no se ha travaxado; pero en Arroyo Coqué hay otra más abundante que labraban años pasados los españoles, que fueron muertos por los yndios y un mulato nombrado Marcos que vive aun en el Chocó. En el río Tigre hay también otra buena mina de oro que no se ha trabajado. La tierra de las inmediaciones de Saraquilla y los ríos Ypetí, Tigre y Coqué es a propóposito para plantaciones y hay ahora más de 1500 pies de cacao disperso y mucha abundancia de cedros y de todo género de maderas. Es tierra de temperamento algo frío y que se cree dará trigo en los llanos que están al pie de la sierra.</p>
Calidad de esta tierra	
Esperanza de que dé trigo	

Jueves 12 de febrero

Por ser la costa que sigue de Tarena a Cabo Tiburón

Folio 36v

Buelta al río Caymán

Diligencia de llamar al cazique y su respuesta

tan braba en este tiempo de brisas que no puede atravesarse a ella sin riesgo para continuar en mapa, se resolvió reservarlo para hacerlo desde el javeque a distancia competente a nuestra salida del golfo para Cartagena, demarcando los puntos principales desde él, por lo que este día al amanecer nos levamos para ir a río Caymán a reconocer nuevamente aquel terreno y sacar su plano particular, por no haver hallado hasta ahora en todo lo que se ha andado terreno más a propósito para colocar el fuerte arreglado a la real orden que el de dicho río, a cuya rada llegamos a medio día y por estar la mar alterada no vaxamos a tierra y se despachó la canoyta a avisar al cazique de nuestra venida, de que enterado ofreció venir al día siguiente a bordo, habiendo dicho también que este mismo día se havían ido de aquí dos canoas de yndios de la costa de Calidonia.

Viernes 13 de febrero

Vene [sic] el cazique a bordo

Este día no vaxamos a tierra por esperar al casique, que con efecto vino a cosa de las 10 de la mañana; se le agasajó y se confirmó en él la sinceridad de afecto y buena intención que tiene

Folio 37r

Yndios que han estado aquí de la costa.
A coger cacao.
Y a solicitar estos yndios contra los españoles.

Maquinación de dichos yndios de la costa contra los expresados españoles, por el año pasado.
Solicitud en que están ahora contra los mismos.

Recelos de este cazique por sí y sus yndios

manifestada antes: Dixo que ayer se fueron de este río dos piraguas de yndios, una con 3 hombres de la Calidonia y otra con otros 3 de Gandí, los cuales vinieron a cargar de cacao, como lo han executado, y que procuraron atraer a estos yndios de Caymán a que se junten con ellos contra los españoles, a lo qual se han negado, por lo que dichos cazique y sus yndios recelan mucho que los de la costa hagan alguna empresa contra los españoles, por el Real de Santa María o alguna otra parte, pues ahora un año solicitaron los mismos de la costa a estos para ir contra dicho Real de Santa María, Tarabía, el Chocó o el río del Sinú y contra toda embarcación española que viniera a estas cosas a que también se resistieron; y si entonses no lo efectuaron cree que ahora no lo dexarán de hacer según la solicitud en que para ello andan y lo acredita el que ya han empesado a poner en execución sus designios pues los de Gandí se apoderaron de la goletilla española que ha dicho pasó a aquel puerto a tratar de paz, como lo havía estado haciendo por esta costa, matando sin motivo alguno a toda su gente. El mismo temor y desconfianza manifiesta este cazique por sí y sus yndios, temiendo que los de la costa vengán a matarlos por no haverse ligado con ellos contra los españoles antes sí tratado de paz con

Folio 37v

nosotros, por lo que ha rogado encarecidamente se les ampare y protexa promptamente, haciendo las mayores protextas [sic] de fidelidad al Rey y demostraciones de afecto a la nación.

Yndios coligados por el año pasado contra los españoles.

Preguntado quiénes fueron los que por el año pasado se quisieron juntar contra los españoles, respondió *que* todos los capitanes de la costa, a ecepción [sic] del capitán Ramón del río Mosquitos, que se opuso a ello diciendo *que* no quería hacer daño alguno a los españoles y que no sabe si concurrió o no a la liga el capitán Josseph de Navagandí pero que este y todos los demás han recibido patentes ynglesas, la qual también daban a este cazique y no la quiso recibir como tampoco el capitán de río Turbo llamado Conchicuate.

Todos tienen patentes ynglesas.

Ocurren yndios de Caymán al javeque a vender frutos.

Este día vinieron al javeque otras dos canoas con varios yndios y yndias a vender algún cacao y plátanos que se les compraron y se les procuró agasajar, de que fueron muy contentos y satisfechos manifestando todos mucho afecto a la nación española.

Sábado 14 de febrero

Reconocimiento del terreno y curso del río Caymán y principio de su plano particular de este terreno.

Al amanecer vaxamos a tierra con un yndio, que para práctico nos dio el cazique para reconocer todo el terreno y curso del río lo que executamos y se comensó a sacar el plano particular de ello y a buscar por este territorio o sus

Folio 38r

Solicítase piedra

inmediaciones piedra a propócito para obras de mampostería ordinaria y para hacer cal y sólo se halló en el cerro de San Carlos alguna piedra asperón y otras como las de Urabá, pero en poca cantidad.

Domingo 15 de febrero

Conclúyese el plano

Después de misa vaxamos a tierra a continuar el plano particular del terreno y río de Caymán *que* se concluyó este día, haviéndolo sacado con varias intersecaciones [sic] y con algunas medidas prudentiales, por no ser fácil ejecutarlo con operaciones geométricas de la mayor precisión, así por ser el monte cerrado, muy alto y espacioso, que haría de mucho costo y dilación su limpia y desmante, como porque estando tan receloso este cazique de los yndios de la costa de Calidonia, que le espían y le han amenazado de matarle si consiente establecimiento de españoles aquí, sería dejarle a él y su gente muy expuesta a la crueldad de aquellos que inferirían del desmante las ideas que sospechan de fundación en este país, no se halló otra piedra, aunque se buscó *que* la que queda dicha en el día de ayer.

Lunes 16 de febrero

Diligencia de buscar piedra para cal

Al amanecer vaxamos a tierra para solicitar piedra

Folio 38v

Hállase a propócito por no haverse podido encontrar, aun sin embargo de las repetidas diligencias que en su solicitud se han hecho y que la que los yndios han manifestado es borrosa y de poca consistencia y habiendo penetrado en algunas partes del monte y en varios cerritos de este territorio, se halló finalmente en un cerro distante cosa de media legua del puerto en el parage que se marca en su plano (que es junto a la hacienda de *Monsieur Martiniere*) cantidad de piedra a propócito para obras de mampostería ordinaria y para hacer cal de mediana calidad que podrá servir bien para la construcción del fuerte, si no se hallase otra mejor como se espera encontrar al tiempo de ella en que podrá penetrarse más el monte, con lo qual por tener ya concluido el plano y examen del terreno y tomado todas las noticias que han parecido conducentes a dar conocimiento de este país, nos bolbimos a bordo para regresarnos a Cartagena, continuando en nuestro viage desde el javeque el mapa restante de la costa del oeste, demarcando los puntos principales desde él.

Martes 17 de febrero

Al amanecer nos levamos y a las 5 ½ de la tarde dimos fondo al abrigo de la punta de Arenas del sur

Folio 39r

Continuación del mapa general hasta la punta de Cuipachucuna

haviendo reconocido y levantado el mapa de la costa que sigue desde la boca principal del río Darién, Chocó o Atrato, hasta Cuipachunuca, o Cueba del Polbo.

En este intermedio están los ríos Tarena, Chico, Tirgandí, Sartí, la punta de Buena Vista, río Ocobonaque que sale a las dos playas y tres arroyuelos.

Río Tarena

El río Tarena es caudaloso por las aguas que recoge entre la cordillera de la sierra Tagargona y los cerros que ban costeano el mar, es navegable en todo tiempo para piraguas y se interna algunas leguas tierra dentro. En sus inmediaciones tiene tierra buena para plantaciones y en él se hallan hasta 9200 pies de cacao plantados por los franceses que allí havitaban. Ahora viven en él unos dies yndios. Cerca de la boca de este río hay una buena mina de oro que empesaron a labrar años pasados algunos españoles que fueron muertos por los yndios.

Su tierra y cacaguales

Yndios que le havitan. Mina de oro.

Río Chico

El río Chico tiene agua para entrar barquetas por él en todo el año, pero sólo hasta distancia de media legua. Tiene a sus orillas buena tierra para plantaciones y hay hasta 2300 pies de cacao de un francés y un español que havitaban allí. Hay también palo de tinta amarilla, que llaman naranjuelo, como en toda la costa que sigue desde aquí hasta la punta de San Blas

Su tierra y cacaguales. Palo de tinta amarilla.

Folio 39v

Yndios de este río.	de <i>que</i> los extranjeros vienen con frecuencia a cargar. Hay ahora en este río unos 20 yndios de armas afectos a los españoles.
Río Tirgandí	El río Tirgandí es mediano y aunque tiene alguna agua siempre, sólo es navegable a barquetas en ynvierño. La tierra de sus inmediaciones es buena para plantaciones. A media legua de su entrada tiene a una y otra orilla ruinas de casas antiguas de barro y piedra de una población de españoles de que hay tradición se llamaba San Bartholomé el viejo y junto a este río es también el parage donde el año de 1698 arboló la bandera ynglesa el capitán Long, de consentimiento de los yndios según se reconoce de un mapa inserto en un libro ynglés de mapas y descripciones de costas intitulado el Piloto Ynglés.
Población española nombrada San Bartholomé el viejo. Diligencia de un capitán ynglés.	
Río Sartí. Su tierra y cacaguales.	El río Sartí es pequeño pero tiene todo el año agua para beber. Hay en él buena tierra para plantaciones y 1000 pies de cacao de 2 franceses que allí vivieron. Ymmediato a este río de la parte del norte hay un puertecito y otro de la parte del sur.
Río Ocobonaque. Su tierra y cacaguales. Vive en él un yndio.	El río Ocobonaque es pequeño pero da agua para beber todo el año: la tierra de sus orillas es buena para plantaciones y hay 3300 pies de cacao de dos franceses que lo havitaban. Ahora vive un yndio en este río.

Folio 40r

Miércoles 18 de febrero

Continuación del mapa hasta Cabo Tiburón	Al amanecer nos levamos en prosecución de nuestro viage y reconocimos y levantamos el mapa de la costa que sigue desde Cuipachucuna, a Cabo Tiburón en <i>que</i> están los ríos Ogandí, Chugandí, Chuetí, Estola, Gandí y Pinilolo.
Río Ogandí. Su tierra y cacaguales.	El río Ogandí es chico pero tiene agua para beber todo el año y buena tierra para plantaciones. Hay en él 2800 pies de cacao de tres franceses que lo havitaban y ahora vive solo un yndio en este río.
Ríos Chugandí y Chuetí	Los ríos Chugandí y Chuetí tienen agua todo el año para beber y buena tierra para plantaciones.
Río Estola Su tierra y cacaguales. Sus yndios.	El río Estola es navegable en todo tiempo para barquetas y piraguas. Tiene buena tierra para plantaciones y hay 3500 pies de cacao de 3 franceses que allí vivían. Hay ahora en este río 12 yndios de armas.
Sierras de Estola. Yndios que viven en ellas.	En las sierras de Estola a distancia de dos días de camino de esta costa hay un pueblo de cosa de 60 yndios gentiles que llaman tiragones, que eran los antiguos havitadores de la costa desde San Blas al río Tarena, de donde fueron echados por los yndios de la costa de la Mar del Sur, fugitivos que se pasaron a esta.
Río Gandí.	El río Gandí es caudaloso y en todo tiempo pueden

Folio 40v

Su tierra y cacaguales.	entrar por él lanchas y subir cosa de 3 leguas. Tiene buena tierra para plantaciones y hay a sus orillas 9900 pies de cacao de 8 franceses que allí vivían.
Sus yndios y su capitán Aquí fue asesinada la goleta española.	Hay en este río unos 25 o 30 hombres con los que pasaron a él con el cazique del río Banana y el de Gandí se llama Gregorio. Estos yndios son los <i>que</i> habrá dos meses poco más o menos que acecinaron al capitán y tripulación de una goleta española <i>que</i> vino con licencia de Cartagena a comerciar en este golfo.
Río Pinololo Dos puertos pequeños	El río Pinololo es chico pero tiene agua para beber todo el año y buena tierra para plantaciones. Junto a él hay al abrigo de un cayo un puertecito para embarcaciones menores y al <i>Sureste</i> de Cabo Tiburón hay otro también pequeño (en el qual no caben dos javeques) y con manejada de <i>Nordeste</i> no hay abrigo. Está todo circuído de montañas de las cuales sale un río perenne. Hay algunas tierras detrás del cabo inmediatas a él a medida a media milla a propócito para hacer rozas. Toda esta costa es braba en tiempo de brisas.
Salida del golfo para Cartagena	A cosa de medio día atravesamos y montamos la punta de Caribana y navegamos toda la tarde y la noche en demanda de la ysla fuerte pasando a la vista del río Damaquiel distante 4 leguas de la punta de Caribana en la costa que sigue para el río del Sinú.

Folio 41r

Río Damaquiel	Dicho río Damaquiel es caudaloso pero en tiempo de brisas aunque mantiene su boca abierta no se puede entrar por la mucha mar que hay en ella pero en tiempo de sures, que está la mar en bonanza ⁷⁴⁵ , se puede subir en piraguas 10 días río arriva hasta Tuarequí.
Tierra de esta costa	Toda esta tierra se descubrió y reconoció ser llana por muchas leguas con algunos cerritos pequeños <i>que</i> la hacen de una vista agradable y es buena para plantaciones. Por estos llanos se cree puede hacerse camino más breve desde el río Caymán al del Sinú, que por Surabá, Tuarequí y Guaraguay.
	Jueves 19 de febrero
Continuación del viage para Cartagena	Haviendo navegado toda la noche antecedente nos hallamos al amanecer sobre la Ysla de la Tortuguilla y continuamos nuestro viage hasta las 4 ½ de la tarde, que llegamos a Ysla Fuerte y dimos fondo al abrigo de ella por la parte del sur.
	Viernes 20 de febrero
Ydem.	A las 2 de la tarde nos levamos de Ysla Fuerte y fuimos a cosa de las 7 de la noche a dar fondo en la

⁷⁴⁵ Bonanza: “[...] tiempo tranquilo o sereno en el mar”, *Ibid.*, 152.

Folio 41v

bahía de Sispata en las bocas del río del Sinú.

Sábado 21 de febrero

Todo este día nos mantubimos en esta bahía de Sispata porque el javeque estuvo haciendo aguada⁷⁴⁶ en el río del Sinú.

Domingo 22 de febrero

Ydem. Después de misa nos levamos y fuimos a dar fondo a las quatro de la tarde a la Ysla de Palma una de las de San Bernardo.

Lunes 23 de febrero

Ydem. Al amanecer nos levamos y por ser el viento contrario dimos fondo frente del majagual cerca de la Punta de Tigua.

Martes 24 de febrero

Ydem. Al amanecer nos levamos y siguiendo nuestro viage todo el día fuimos a la noche

⁷⁴⁶ N.T. Aguada: “En la marina hacer aguada o prevenir el agua necesaria”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 1 (1786), 44.

Folio 42r

a dar fondo a la Punta del Platanal
en la Ysla de Barú

Miércoles 25 de febrero

Ydem.

Al amanecer nos levamos y continuamos
navegando para Cartagena todo el día
y la noche.

Jueves 26 de febrero

Llegada a la
canal de
Bocachica.

A las cinco de la mañana de este día, habiendo
navegado toda la noche entramos en la
canal de Bocachica y dimos fondo en frente
del fuerte de San Fernando.

Entrada en
Cartagena

Nos embarcamos en el bote a las ocho de
la mañana y a las dose del día llegamos
a esta ciudad.

Experiencia
de cal.

Nota: Que de la piedra que se expresa haver en
el cerrito del río Caymán y se refiere en el día
dies y seis de febrero, se trajo alguna, la qual
se ha calsinado y experimentado fragua bien
con la piedra, ladrillo y texa y es más desecan-
te que la de esta plaza.

Folio 42v

Resumen de los yndios gentiles que se hallan en las
rancherías y pueblos de ysthmo y golfo de el Darién
según varias relaciones que han dado de ellos los
diferentes sugetos que se refieren.

Capitanes	Nombres de los pueblos	Yndios de armas según Don Juan Josseph Ayapalachi	Ydem. según el francés Pedro Basiner.	Ydem. según el yndio Nicolás	Ydem. según el capitán Ramón Mascana
Capitán Pierró	Río Cedro	40	10	10	40
	Río Nuntigual	20	0	-	20
	Masargantí	10	3	-	10
	Guarrucantí	20	0	-	20
Capitán Martín	Río del Diablo	40	10	-	60
	Ticantiqueti	20	0	-	40
	Cuebtiseniqua	40	0	-	30
	Cuebtitomate	40	3	-	40
Capitán Antonio	Río de las Armas	60	30	-	300
hijo del capitán	Pinogantí	10	0	-	30
François	La Concepción	40	10	-	40
	Chica				
	Río Monos	40	10	60	60
	Ocobocantí	40	15	40	100
	Aglicantí	20	0	-	60
Capitán Ramón	Río Banana	40	8	-	100
Mascana	Cuití	40	15	60	30
	Navagantí	60	100	-	80
		580	214	170	1060

Folio 43r

Capitanes	Nombres de los pueblos	Yndios de armas según Don Juan Josseph	Ydem. según el francés Pedro Basiner.	Ydem. según el yndio Nicolás	Ydem. según el capitán Ramón
[Continuación]		580	214	170	1060
Ydem ⁷⁴⁷	Matumagantí	80	80	-	400
	Ypetí	40	7	-	140
	Capantí	20	6	-	140
	Tiligantí	20	6	-	10
Capitán Pancho Sanz	Putrugantí	40	8	40	40
	Chuquanaque	40	7	-	140
	Taymatí	20	5	-	20
Capitán Don Juan Josseph Ayapalachi	Navagandí	40	25	60	200
Capitán Pancho de	Sasardí	20	6	40	50
Calidonia	Aglaseniqua	10	4	10	15
	Aglatomate	40	30	60	50
	Chucupetí	60	40	45	50
	Moletí	40	5	40	50
Capitán Gregorio	Cabo Pitón	20	6	-	30
	Matanzas	20	7	-	30
	Gandí	60	25	-	40
Capitán Alexandro	Estolo	40	12	-	60
	Chucantí	20	10	-	30
Capitán Martín	Titomate o Río Chico	20	20	-	30
Capitán Marcos	Río Tarena	40	10	-	20
		1270	533	465	2605

⁷⁴⁷ Se refiere al capitán Ramón Mascana.

Folio 43v

Capitanes	Nombres de los pueblos	Yndios de armas según Don Juan Josseph	Ydem. según Monsieur Basiner.	Ydem. según el yndio Nicolás	Ydem. según el capitán Ramón
[Continuación]		1270	533	465	2605
Capitán Gregorio	Río Tigre	40	0	-	20
Capitán Pedro	Saraqulla	60	60	-	80
	Caquirgua	40	40	-	45
Capitán Conchiquate	Chuetí	15	15	-	20
	Ypenegue	20	15	-	30
	Río Turbo	60	20	-	40
El Capitán se fue a	Rio Banana	20	1	-	10
Gandí	Copá	20	3	-	20
	Upí	20	1	-	10

	Tillac	10	1	-	15
Capitán Pedro Totó	Caymán y Ule	50	20	-	40
	Urabá	40	1	-	10
Capitán Ygligane	Suraba	30	26	-	40
	Tuarequi	40	23	-	30
No tienen capitán todos los demás pueblos que siguen.	Guaraguay	20	20	-	30
	Joneca	40	2	-	80
	Quenineca	40	0	-	120
	San Juan de Tacaranuca	40	50	-	-
	Matrantí	20	20	-	-
	Setegantí	10	10	-	-
		1905	861	465	3245

Folio 44r

Nombres de los pueblos	Yndios según el capitán Don Juan Josseph	Ydem. según Pedro Basiner.	Ydem. según el yndio Nicolás	Ydem. según el capitán Ramón
[continuación]	1905	861	465	3245
Los tiragones	60	60	-	-
Ucurrucantí	40	-	-	-
Tupucantí	35	-	-	-
Los Paparos	60	-	-	-
Pinocantí	40	-	-	-
Matunagandí	-	28	-	-
Navagandí	-	15	-	-
Tapalisa	-	30	-	-
Tiprí	-	6	-	-
Chuetí	-	10	-	60
Samagantí	-	-	60	-
	2140	1010	525	3305

Nota: que de estas relaciones la que se tiene por más cierta por haberse hallado conforme a lo que hemos reconocido en los pueblos a que hemos llegado es la segunda dada por *Monsieur* Pedro Basiner, hombre verás y que ha vivido en esta costa veinte y cinco años traficándola y observando con bastante cuidado y aplicación.

Folio 44v

Extracto de los cacaguales existentes en el golfo del Darién y costa del oeste de él hasta el puerto de Calidonia plantados por los franceses habitantes allí desde el año de 1743 en adelante.

Nombres de los lugares	Cacaguales	Pies
Aglaseniqua	1	1800
Aglatomate	1	1000
Puerto Escondido	7	8500
Cabo Pitón	2	3200
Punta de Urabá	1	2500
Ocobo	2	2000
Río Caymán y Ule	19	28000
Río Tillac y Upí	3	4100
Río Banana	7	10400
Río Copá	4	4300
Río Turbo	2	3500
Río Tuile	3	3000
Saraquilla	1	1500
Tarena	6	9200
Río Chico o Titomate	2	2300
Sartí	2	1000
Ocobonaque	2	3300
Ogandí	3	2800
Estolo	3	3500
Gandí	8	9900
	79	105800

Folio 45r

Nota: Que los franceses y demás dueños de estos cacaguales, los más han muerto y retirádose a sus colonias, por lo que sus haciendas podrán repartirse a los que vengan a establecerse en esta provincia con lo que se logrará su prompto fomento.

Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761 años.

Duplicado

Folio 45v

[En blanco]

2. MANUSCRITO. 1761 - DESCRIPCIÓN DEL GOLFO E ISTMO DEL DARIÉN

Ubicación: BRAH, 9/6271(2), folios 1R-32V (foliación asignada).

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(2), Diario de lo ocurrido en la expedición y ocupación de Calidonia [i. e. Caledonia] y Carolina de Darién [Manuscrito] / por el Br. Ignº Director de Cartagena don Antonio Arévalo.

Título del documento: [Copia] *Descripción del golfo e istmo del Darién*, 1761.

Folio 1r

Descripción de el golfo
e ysthmo de el Darién
Año de 1761

Folio 1v

[En blanco]

Folio 2r

Descripción o relación del golfo de el Darién e ysthmo del mismo nombre, que dividiendo la Mar del Norte de la del Sur, une la América Meridional con la Septentrional en que se expone la situación de dicho golfo y parte del ysthmo, con sus puertos, radas, surgideros, calas, vaxos, cayos, yslas, calidad de la tierra, sus montes, minas de oro, frutos, maderas y materiales, su fertilidad y abundancia, comodidad de sus río para las conducciones y facilidad de las fábricas, los que de estos son navegables y lo que pueden contribuir al aumento del comercio y beneficio de varias provincias inmediatas por donde corren, el trato ilícito que en perjuicio de la Real Hazienda por ellos suele hacerse y el modo de embarazarlo, los caminos de tierra y comunicaciones con algunas poblaciones inmediatas, el número de yndios havitantes de esta con expreción de sus costumbres e inclinaciones, la conquista y primeras fundaciones de españoles en ella, su abandono y fatales consecuencias, los extabecimientos [sic] de los extrangeros arruinados con sus continuas navegaciones, comercio y otras diligencias en esta costa, que persuaden

Folio 2v

piensan aún en bolberse a extablecer [sic] en ella, con los fines para que lo intentaron y pueden desearlo. Que junto con un diario exacto de su reconocimiento y de lo que se trató con los yndios, un mapa general de toda la costa que intermedia de esta plaza a la de Portobelo número 1º, otro número 2º, también general del golfo y costa que sigue hasta Calidonia; un plano particular de esta bahía número 3º, otro número 4º de la de la Candelaria y otro número 5º del terreno de las inmediaciones del río Caymán dan entero conocimiento de todo este paýs, su estado, importancia y consecuencias para deducir la necesidad de ocuparle como se propone algunas poblaciones para precaver la nueva acogida de extranjeros y embarazar qualquiera idea de estos en él y la conveniencia del fuerte y vigía *que* se proyecta a las orillas de dicho río, para *que* sin estar arriesgo [sic] los *que* le guarnescan de la inconsistancia de los yndios, pueda proteger la población *que* allí se establezca, desde donde se cultive la amistad de los yndios y sugete a los rebeldes, la situación, figura y colocación más favorable de dicho fuerte y vigía *que* se manifiesta en su plano particular número 6º que también se acompaña y la guarnición ordinaria que nesecita para su defenza y demás fines para que se construye.

Folio 3r

Boca del golfo	Este golfo tiene su boca comprehendida entre la punta de Caribana en la costa del <i>Este</i> y el Cabo Tiburón en la del <i>Oeste</i> y el medio de ella en 8 grados 29 minutos de latitud septentrional y 299 grados de longitud del meridiano de Tenerife.
Su latitud y longitud.	
Su largo	Su largo es 36 millas contando desde dicha boca hasta el término que le ponen los manglares, gamalotales ⁷⁴⁸ y demás yervas anegadizas que le terminan en su culata, que continúa con bastante agua y algún fondo por entre ellos algunas millas. Su mayor ancho que es en su boca 23 millas y su menor 4 ½ entre la punta de Turbo y la Ysla de Barbacoas, desde donde buelbe a ensancharse hasta formar su culata ⁷⁴⁹ de la figura quasi de una elipse sobre su exe mayor.
Su mayor y menos ancho	
Vaxo de su entrada	Desde la punta de Caribana sale un vaxo de arena de 3 millas de largo que corre asia el <i>Oeste</i> cerca del qual hay 7 brazas de fondo pero montado, se puede navegar sin recelo para el golfo en cuyo medio hay por la boca 30 brazas de fondo que va disminuyendo más adentro hasta 18 brazas que hay en la mayor parte de él. En toda la rada que corre del lado del <i>Este</i> desde la punta de Arenas del Sur hasta la culata y de aquí sigue hasta la bahía de la Candelaria hay buen surgidero con fondo
Su fondo	
Sus surgideros en la costa del <i>Este</i> y parte de la del <i>Oeste</i> .	

⁷⁴⁸ N.T. Gamalotal: Se refiere al terreno poblado de camalotes. Camalote: "Planta acuática de la familia de las pontedeiáceas que se cría en los grandes ríos de la América Meridional. Conjunto de estas plantas, enredadas con otras de diferente especie, forman como islas flotantes.", RAE, *Diccionario de la lengua castellana por la Real Academia Española.*, décimo tercera edición (Madrid: Imprenta de los Sres. Hernando y Compañía, 1899), 179.

⁷⁴⁹ N.T. Culata: "La parte posterior o más retirada de alguna cosa [...]", *Ibíd.*, 297.

Folio 3v

La restante del <i>Oeste</i> braba en tiempo de brisas.	de lama y al abrigo de todos vientos: pero no en la restante desde dicha bahía hasta el Cabo Tiburón, que en tiempo de brisas es muy braba y sin resguardo alguno sino para embarcaciones chicas en algunos pequeños puertecitos, que en el mapa general del golfo van marcados pero en tiempo de sures que vientan todo el ynierno, se puede dar fondo en qualquiera parte del golfo, sin mar, ni viento que incomode.
Pero en el de sur es buena.	
Nombres del golfo	Llámase este golfo de Urabá y del Darién, tomando el primer nombre de la provincia de Urabá e yndios de esta nación que ocupaban su costa del <i>Este</i> y el segundo del gran río del Darién que desemboca en la del <i>Oeste</i> .
Sierra de la costa del <i>Este</i>	En la expresada costa del <i>Este</i> es quasi toda tierra vaxa con algunos cerros no muy altos a trechos hasta la punta de Turbo y toda tan fértil para plantaciones de cacao (que se encuentra silvestre) caña dulce para azúcar, tabaco, café, añil, algodón y todo género de comestibles que se dan en esta provincia que se cogen allí de mejor calidad y con más abundancia sin la pensión de regarlo, como en otras partes, porque la tierra no lo nesecita. A pocas leguas tierradentro se encuentran grandes sabanas y tierra llana que ofrecen muy buenos pastos para copiosas crías de ganados.
Sus frutos	
Pastos para crías de ganados	
Maderas	Ygualmente se halla abundancia de maderas de

Folio 4r

Y materiales	varias especies propias para construcción y reparo de embarcaciones y para fábricas y edificios, para los que se hallan también los demás materiales necesarios, como assimismo algunas minas de oro buenas, conocidas por los yndios; cuyas estimables copiosas producciones favorecidas de varios ríos que en esta parte desaguan, navegables algunos en el verano y quasi todos en el ynierno, que facilitan mucho las conducciones [sic] y transportes y el movimiento de máquinas que para qualesquiera fábricas puedan allí hacerse, prometen un feliz y rico extablecimiento [sic]. Hay tanta abundancia de cazería en estos montes y de pesca en los ríos, ciénegas y golfo que de sólo ellas viven los yndios que le havitan.
Caza y pesca	
Costa desde la punta de Turbo hasta el río del Darién	La costa que sigue desde la punta de Turbo, hasta la boca principal del río del Darién, o del Chocó, es vaxa sin descubrirse cerro alguno y toda inundada entrando los anegadizos en partes algunas leguas como se reconoce del citado mapa del golfo, pero pasados estos es igualmente fértil y abundante que la que queda dicha, logrando para las conducciones [sic], facilidad de las fábricas y trabaxo de las minas de oro el mismo beneficio de ríos navegables que salen a esta parte.
La tierra es fértil	

Folio 4v

Río Guacuba

Camino para
Antiochia

De estos el de Guacuba es bastante caudaloso (por las aguas que le tributan los ríos Qua, Uau, Ypeneque, Gandí, Arruý, Chuetí, Paganagandí y otros que en él desaguan) y navegable por muchas leguas para subir a la provincia de Antiochia, cuya capital estará a cosa de 16 días de su boca, 8 de navegación y 8 de camino de tierra bueno; pero éste no está permitido y sólo le saben y usan los contrabandistas para las introducciones ilícitas de géneros que compran a los extranjeros que frecuentan el golfo para este trato, que les es de summa ganancia por la promptitud y facilidad de las conducciones [sic] que por aquí son de un costo excesivamente inferior a el que tienen por el camino ordinario de tierra del reyno en que emplean tres meses.

Río Darién

Sus bocas nave-
gables por *quáles*
embarcaciones
y por cuántos días.

El río del Darién que es uno de los principales de la América y el más caudaloso de todo el golfo, sin embargo de derramarse por muchas leguas formando los anegadizos e inundaciones que se han dicho de su culata, desagua en él por ocho bocas navegables todas por botes y lanchas y dos de ellas que son la de Faysán Chico y la principal, que llaman el Trepadero, aún por goletas y valandras chicas que pueden subir por ellas al río principal y continuar por él por ocho días hasta el pueblo de Murrý y muchos más en canoas y embarcaciones

Folio 5r

Comercio con las
provincias de
arriba prohibido.

Lo hacen sin
embargo los
extrangeros
con mucho pro-
vecho.

Bahía de la
Candelaria fre-
quentada para
el trato ilícito
del Chocó

menores, internándose por las principales provincias del Chocó, Popayán y Antiochia, comunicándose a ellas por muchos ríos navegables y bien poblados que en él desaguan, por donde con mucha facilidad y muy poco costo podría conducirse todo lo necesario a dichas provincias y abundantes minas de ellas. Pero está prohibida toda navegación por este río (con pena de la vida) desde el golfo, tal ves por estar despoblado éste y no tener aquel guardada su boca: aunque no obstante se ha hecho por él bastante comercio ilícito con los yngleses y olandeses que han sacado de él mucha utilidad y por ella le han frequentado, como se expone en el diario de reconocimiento de este golfo en los días 9 y 11 de febrero, y por esto le han dado el nombre de río Atrato.

El citado brazo de Faysán Chico desemboca en una punta de la entrada de la bahía de la Candelaria, a quien ha hecho de consecuencia por el comercio expresado que los extranjeros por él han desfrutado [sic], teniendo sus embarcaciones aseguradas en dicha bahía que es muy cómoda y abrigada de todos vientos y de bastante fondo y capacidad, como se manifiesta en su plano particular, en el que también se reconoce ser toda su costa anegadiza sin tierra firme alguna

Folio 5v

	a excepción [sic] de una pequeña playa de arena de corta entrada que también se inunda con las crecientes y marejadas.
Costa desde el río Darién hasta el Cabo Tiburón. Su tierra y frutos.	Desde la boca principal del río Darién hasta el Cabo Tiburón, término del golfo por esta parte, es la tierra alta con una cordillera de cerros que orillea la costa, pero entre ella y las montañas de los Andes forman un valle de buena tierra para plantaciones en que se dan los mismos frutos que en la costa del <i>Este</i> , como también en algunos trechos de tierra vaxa que hay entre la expresada cordillera de cerros y la orilla de la mar, logrando el mismo beneficio de varios ríos que salen a esta costa para la facilidad de las conducciones [sic] y de las fábricas.
Ríos y agua del golfo buena.	Todos los ríos que salen a este golfo son de buena agua y le dan tanta, especialmente el del Darién, que en el rigor del verano se halló la de dicho golfo dulce y buena para beber en la mayor parte de él.
Costa desde Cabo Tiburón a Calidonia. Puertos de Pitón y Careta.	La costa que saliendo del golfo sigue desde Cabo Tiburón hasta la bahía del Darién o Calidonia, es igualmente braba en tiempo de brisas y aunque tiene los puertos de Cabo Pitón y Careta son muy pequeños y de corto abrigo.
Bahía de Calidonia	La bahía de Calidonia es grande según se

Folio 6r

La tierra y frutos de ella.	denota en su plano particular, con diferentes surgideros en donde pueden fondear todo género de embarcaciones al abrigo de todos vientos. La tierra es alta pero con algunos trechos vaxos, a propósito para plantaciones de todos los frutos que se dan en la demás del golfo, hallándose igualmente maderas y materiales buenos para edificios y palo de naranjuelo o de tinta amarilla, muy apreciable para los extranjeros.
Costa desde Calidonia a la punta de San Blas con surgideros. Comercio ilícito en ellos.	Desde la Calidonia hasta la punta de San Blas, es también la costa braba en tiempo de brisas pero las muchas yslas, cayos y vaxos que cerca de ella hay, forman algunos surgideros y canalizos muy abrigados y seguros en todo tiempo a donde van los extranjeros para hacer el comercio ilícito con la provincia de Panamá.
Tortugas y carey. Tierra buena. Cordillera de los Andes ocupa todo el ysthmo.	En todos estos cayos hay abundancia de tortugas y careyes <i>que</i> pescan los yndios y venden a los extranjeros. Hay algunos pedasos de tierra buena para plantaciones entre esta costa y la cordillera de los Andes que sigue orilleando por toda ella a corta distancia y se extiende hasta las inmediaciones de la Mar del Sur, ocupando todo el ysthmo <i>que</i> divide estas dos mares.
Nombres de este Ysthmo	Llámase este ysthmo del Darién o Panamá derivando estos nombres de las dos provincias que tiene a sus dos extremos. Es de los principales del mundo

Folio 6v

Travesías de la Mar del Norte a la del Sur	teniendo en su anchura ordinaria de 16 a 18 leguas y estrechándose hasta sólo 7 entre Chagre y Panamá lo que hace que con facilidad pueda atravesarse de la Mar del Norte a la del Sur en poco tiempo por varias partes y aunque sólo se practica por Portobelo y por Chagre a Panamá, puede también executarse saliendo desde el río Darién y ciénega de Saraquilla desde la Calidonia y desde el río Sasardí a vaxar por el río de <i>Santa María</i> al golfo de <i>San Miguel</i> y por otras varias partes por el mismo río de <i>Santa María</i> y por el de <i>Chepo</i> . Pero de todas las travesías de una mar a otra aseguran los prácticos es mejor y más cómoda la de <i>Sasardí</i> como se ha dicho en el diario al día 24 de henero.
La mexor	
Descubrimiento del ysthmo	Aunque este ysthmo fue descubierto (bien que no conocido por tal) antes que el golfo, pues el almirante Colón primer descubridor de la América estuvo en Portobelo y corrió esta costa hasta la punta de <i>San Blas</i> , en su quarto viage no se pobló por los españoles sino después que dicho golfo que descubierto por Rodrigo de la Bastida fue conquistado el año de 1510 por Alonso de Ojeda, que fundó en la ensenada de <i>Urabá</i> una población que nombró de <i>San Sebastián</i> , que fue abandonada por temor de los muchos yndios enemigos para ir a establecerse en la costa del <i>Oeste</i> del mismo golfo por dictamen de aquel
Y del Golfo	
Puéblase este.	

Folio 7r

Basco Núñez de Balboa funda la ciudad de <i>Santa María la Antigua</i> . Primera silla episcopal.	famoso conquistador el adelantado Basco Núñez de Balboa, vaxo cuya dirección se fundó a las orillas del brazo principal del río Darién, a cosa de legua y media de su boca la ciudad de <i>Santa María la Antigua del Darién</i> , que tubo el honor de ser la primera silla episcopal de este continente el año de 1515 empesando desde aquí los españoles a cultivar la amistad de los yndios havitantes de esta provincia, a hacer en ella otras fundaciones y a sacar tanta utilidad y riqueza que le dieron el nombre de <i>Castilla del Oro</i> , dibulgándose que en ella había lugares donde se cogía este con redes, lo que contribuyó al aumento de la población y más aún el acertado gobierno del expresado Basco Núñez que logró la mayor estimación y obsequio, no sólo de los españoles de la colonia, sino de todos los caziques e yndios de este territorio que le respetaban y obedecían.
Riquezas que sacaban los españoles. Aumento de la población.	
Descubrimiento de la Mar del Sur.	Con noticia que dicho Basco Nuñez tubo de las inmediaciones de otra mar, se determinó a buscarla y saliendo a este efecto con algunos españoles e yndios después de haver andado muchos días por las sierras de los Andes, desde la cumbre de ellas logró descubrir la Mar del Sur y vaxando al golfo de <i>San Miguel</i> , tomó posesión de ella por los reyes de <i>Castilla</i> , como también de las <i>Yslas de las Perlas</i> , con lo que dejando pacificados

Folio 7v

Pedrarias *governador* de *Santa María*. Trahe gente y orden de poblar el ysthmo. Piérdese la amistad de los yndios. Sirve de embarazo a los descubrimientos. Emulación a Basco Nuñez. Fórmale causa criminal y hácele cortar la cabeza.

todos los yndios del camino que intermediaba entre las dos mares, se bolbió a su fundación de *Santa María*, a donde poco después vino de *governador* nombrado por la corte de España Pedrarias Dávila con cerca de 20.000 hombres y todo género de proviciones y orden para que poblase aquel ysthmo, haciendo tres pueblos con sus fortalezas. Pero este *governador* no tubo con los yndios la conducta y buena armonía que su predecesor y irritados estos estos [sic] por él y por sus ofiziales, se hicieron enemigos de los españoles, embarazando así los progresos de los nuevos descubrimientos que pudiéndose haver continuado por el mismo Basco Nuñez, no quiso Predarias confiárselos por obscurecer su conducta, antes bien emulando su fama y las distinciones con que le honraron los reyes por el importante descubrimiento de la Mar del Sur y demás servicios, llegó a tanto su pación que formándole causa criminal, le hizo cortar la cabeza en Acla el año de 1517, con gran sentimiento de todos, quitándole también la gloria de descubrir el Perú, de cuyas riquezas tenía ya noticia y prevenido con inmensas fatigas lo nesesario para su conquista, siguiéndose a estas injusticias, la de destruir la ciudad de *Santa María* por ser obra del que acababa de sacrificar a su odio, a cuyo efecto coloreó a *Su Majestad* esta mudanza

Folio 8r

Trasplante de la colonia a Panamá.

Despoblación de la ciudad de *Santa María* la Antigua y desamparo de toda la provincia.

Emulación de los extranjeros.

Atraviesan el ysthmo con frecuencia. Haciendo mucho daño.

pretextando que el terreno en que estaba fundada no era a propócito para extablecimiento de consecuencia y que sería conbeniente al bien de la colonia trasplantar la silla episcopal a Panamá y habiendo recibido la *Real* orden conforme a sus deseos, la puso luego en ejecución pasando el año de 1519, a *dicho* Panamá todos los havitadores con sus ganados y demás que tenían en *Santa María*, dexando así despoblada ésta de españoles, desierta una provincia tan importante, por su fertilidad, riqueza y situación tan ventajosa entre las dos mares e irritados y desafectos a todos los yndios de ellas.

Los extranjeros celosos de los descubrimientos de los españoles y embidiosos de las riquezas *que* de ellos sacaban, empezaron pocos años después a perturbarlos cruzando los mares de estos dominios, escogiendo terrenos donde establecerse, haciendo comercio clandestino con los yndios y tomando quanto podían de estos y de los pueblos y embarcaciones españolas tanto en la Mar del Norte como en la del Sur, y con las noticias que adquirieron de las riquezas que se sacaban del Perú, se juntaban quadrillas de ellos de 150-200 y más hombres de varias naciones, pasaban siempre que querían por este ysthmo, tomó su camino ordinario robando las poblaciones de españoles *que* trabajaban

Folio 8v

Grangean la amistad de los yndios y los indisponen contra los españoles.	las minas de esta provincia, hasta obligarlos a que las desamparasen y tomando en la costa del sur las embarcaciones que encontraban, corrían aquellos mares y poblaciones que estaban sin defenza, haciendo sus piraterías, aprovechándose del desamparo en que había quedado esta provincia, indisponiendo contra los españoles a los yndios de ella y grangeando su amistad para poder tener allí segura residencia, como lo lograban con grande perjuicio de los vasallos del rey y utilidad de ellos con lo que se aumentó tanto su número, que hubo ocasión de hallarse juntos 800 hombres en la playa de Calidonia, sin los que andaban haciendo sus piraterías.
Compañía escocesa fomentada por el rey de Ynglaterra con varios privilegios.	Con el conocimiento de estas ventajas, fertilidad del terreno, su abundancia de minas de oro y commodidades para subsistir en él y pasar por esta angostura a la Mar del Sur, se dispuso en Escocia la famosa Compañía del Darién, que llamaron Compañía Escocesa negociante en África y en las Yndias, que causó bastante ruido en la Europa, fomentada por el rey de Ynglaterra con exempción [sic] de todos derechos por espacio de veinte años y de resarcirles todos los navíos que les apresasen o maltratasen las demás naciones y otros privilegios, lo que les animó en tanto grado que

Folio 9r

Fondo de ella.	juntaron un fondo de 400.000 libras esterlinas contribuída unánimemente por la nobleza y todas las ciudades y lugares, con el qual armaron 3 navíos grandes y 2 de a 10 cañones, en que pusieron todo género de municiones de guerra y víveres con 1200 marineros y soldados que llegaron a mediado de noviembre de 1698 a la Bahía del Darién, en donde se establecieron y fortificaron con 2 baterías, una en la entrada con 52 cañones que nombraron <i>San Andrés</i> y otra de 8 con 600 hombres de guarnición; después de lo qual trataron con los yndios y tomaron posesión de la costa que está entre el Cabo Tiburón y el puerto de Soribán, que en el mapa general del ysthmo se ve labada de amarillo con 40 millas ynglesas de fondo tierradentro, a lo que pusieron el nombre de Calidonia, siendo la basa [sic] fundamental del tratado una mutua asistencia contra los españoles y el ánimo de los escoceses, hacer otro establecimiento en el Mar del Sur y entablar un comercio muy lucrativo con aquellas ricas provincias y con las de la Mar del Norte, de que esperaban ganar inmensas riquezas. Pero la vigilancia de <i>Su Majestad</i> y acertadas disposiciones, desconcentraron luego estos proyectos, mandando al theniente general <i>Don Juan Díaz Pimenta</i> , governador y capitán general de esta plaza y
Armamento.	
Hacen establecimiento y fortificaciones en Calidonia.	
Terreno que se apropiaron.	
Tratado con los yndios.	
Objeto de esta empresa.	
Son echados los escoceses de orden del Rey.	

Folio 9v

	<p>provincia de Cartagena, los desalojase de allí, lo que con efecto executó el año siguiente de 1699 con la esquadra del almirante Peredo, tan promptamente que, quando llegó la del almirante general Navarrete el de 1700, la halló felizmente concluida y desembarazada aquella costa de extranjeros.</p>
Empresa de los yngleses en el golfo también desvanecida.	En el mismo año de 1698 el capitán Long arboló la bandera ynglesa en el río Tirgandí, en la costa del <i>Oeste</i> del golfo, de consentimiento de aquellos yndios, según se reconoce de un mapa ynglés inserto en un libro de descripciones y mapas de costas titulado el <i>Piloto Ynglés</i> ⁷⁵⁰ en este ydioma, pero o no se haría población formal o sería arruynada por el mismo Don Juan Díaz Pimienta con la de los escoceses.
Cazique del río la Concepción con patente del rey de Francia.	Del mismo mapa ynglés se advierte que el cazique del Río de la Concepción que está entre Calidonia y Punta de San Blas, tubo algunos años patente del rey de Francia, pero ni la tiene ahora actual, ni se sabe qué idea tuvieran allí los franceses.
Levantados que acuden al golfo.	Poco después de haver limpiado esta costa de los mencionados enemigos de la corona y desbanecido sus proyectos, pasaron a ella muchas quadrillas de foragidos de varias naciones, que hechos levantados y gobernados de sus capitanes Miguelillo, San Martín, Petit Pierre
Sus capitanes	

Folio 10r

	<p>(nombrado comúnmente Pitipie) Pierró, el clérigo, el mulato de la Martinica, el olandés Daniel y otros, salían con sus piraguas armadas a executar las muertes y latrocinios⁷⁵¹ que les dictaba su lizenciosa vida y depravadas costumbres en estas cercanías y en las de Portobelo y terreno inmediato, pasando después a refugiarse al golfo del Darién los más, y algunos a Calidonia y cayos de la punta de San Blas. Algunos de estos fueron ahorcados en esta plaza, otros muertos por los yndios que no pudieron sufrir más sus iniquidades, otros murieron en sus carabanas y escarmentados los demás, se emplearon en hacer platanales y en la abundantísima pesca del Carey y tortuga en los cayos de San Blas, a quienes dieron varios nombres, según los que los ocupaban, logrando la venta de uno y otro con las embarcaciones extranjeras que allí concurrían a comprárselos a cambio de los géneros que no tenían y nesositaban, sirviendo esto de bastante atractivo para que otros pasaran a gozar de igual conveniencia, absteniéndose mexor aconsejados de hacer los daños que antes y finalmente todos ellos en número de 60, la mayor parte franceses, pidieron el indulto y la real piedad se lo concedió por el año de 1740, después de lo qual empezaron a hazer plantaciones de cacao y otros frutos; y concurrieron algunos</p>
Daños que hacían	
Castigo de algunos. Muertos de otros y escarmiento de los demás.	
Empléanse en la pesca del Carey	
Trato con los extranjeros	
Acude más gente al golfo y costa.	
Piden el indulto y se les concede	

⁷⁵⁰ N.T. Se refiere al documento cartográfico *The English Pilot. The fourth book*. Aunque sus primeras ediciones fueron anónimas, finalmente se le otorgó la autoría a Thornton, Fisher & Adams.

⁷⁵¹ N.T. Latrocinio: "Hurto, robo", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 3 (1788), 745.

Folio 10v

Su número.	otros de la misma nación hasta 170, que hubo en el año de 1757 repartidos en el golfo y costa que sigue al oeste hasta la punta de <i>San Blas</i> .
Esperanza de los yngleses sobre esta costa.	Aunque los escoceses e yngleses después de su expulsión no han buelto a formar población alguna en esta costa, no parece han perdido la idea de algún establecimiento en ella, como se advierte de una oración pronunciada en Londres por <i>Mister Pultney</i> , miembro de la cámara vaxa en el año de 1739, inserta en el tomo 6° del Estado Político de la Europa ⁷⁵² , en que hablando del establecimiento de Calidonia arruinado, dixo “Podrá bolberse a suscitar el proyecto de los escoceses y esta sociedad se animará a bolber a tomar posesión de lo que antes ha sido suyo”. Y el gobernador de Jamayca, poco después en tiempo de la guerra, escribió a los franceses havitantes del golfo proponiéndoles se pudiesen vaxo la protección [sic] del rey de Ynglaterra, ofreciéndoles que los defendería y atendería en todo, cuya diligencia a poco tiempo reiteró el almirante Knowls, pero los franceses despreciaron una y otra y remitieron las castas al virrey de este reyno <i>Don Sebastián de Eslava</i> , según relación de uno de ellos nombrado <i>Pedro Basiner</i> , que ha vivido veinte y cinco años en este golfo o ysthmo.
palabras de un orador ynglés en la cámara baxa. Solicita a los franceses del golfo el gobernador de Jamayca. Repítelo el almirante Knowls. Los franceses desprecian sus promesas.	

Folio 11r

Designio de los yngleses.	No habiendo tampoco logrado los yngleses este designio y conservando siempre el de hacer establecimiento en esta costa, para lo que les sería de grande embaraço qualquiera población de vasallos del rey en ella, procuraron destruir la de estos franceses indultados, ya para lo qual se exforzaron a ganar los yndios con quienes siempre han mantenido comercio, especialmente con los de Calidonia y costa que sigue hasta <i>San Blas</i> , y habiéndolo conseguido con regalos y sobornos, los indugeron a que matasen a todos los franceses, diciéndoles les querían quitar sus tierras y apoderarse de ellas, para lo qual iban ya extendiéndose por todos los ríos y que así havían empezado en la <i>Martinica</i> y después mataron a todos los yndios grandes y se quedaron con los muchachos alzándose con la ysla, como refirió el capitán del río Mosquitos <i>Ramón Mascana</i> , según se ve en el diaria [sic] al día 21 de henero, con cuyas razones este capitán juntándose con los de los demás pueblos en los años de 57 y 58 acometieron a los franceses que se hallaban repartidos en varios parages, matando hasta 87 de ellos, obligando a los demás a abandonar sus labranzas y haciendas y salir de aquella tierra, que se halla al presente desierta y sin población alguna
Ganan a los yndios con regalos y sobornos y los inducen a que maten todos los franceses.	
Muerte de algunos franceses. Fuga de los demás. Estado de esta provincia.	

⁷⁵² Se refiere al libro *Estado Político de la Europa*. (1740). El original en francés es Jean Rousset de Missy, *Etat politique de l'Europe*. 12 Volúmenes (La Haya: Adrien Moetjens, 1739-1746).

Folio 11v

	<p>de españoles en todo el golfo y costa de la Mar del Norte y sólo habitada por los yndios.</p>
Número de sus yndios.	<p>Sin embargo de que el número de estos yndios era crecido quando el descubrimiento de esta provincia, oy sólo podrá haver en ella poco más de 1000 hombres de armas, según se advierte en la relación de ellos puesta al fin del diario, y con los viejos, mugeres y niños podrán llegar al número de 3000, poco más o menos, lo que conviene con lo que el padre Salvador Grande, misionero de la Compañía de Jesús entre estos yndios, expresó en un informe que de ellos formó para el virrey de este reyno Don Josseph Pizarro el año de 1753.</p>
Su dispersión.	<p>Estos yndios están todos divididos en varios lugares y rancherías por toda esta provincia y tan dispersos que no tienen población alguna de consecuencia, pues no viven unidos, sino una familia en un paraje 2 a 3 leguas de allí y así todos separados sin haver parte en que haya juntas 12 familias, contando siempre por un pueblo todas las que viven en las orillas o inmediaciones de un mismo río en las que tienen todos sus establecimientos por las commodidades que gozan del agua necesaria para la vida y para el baño, de que son muy apasionados, y para la</p>

Folio 12r

Los alimentos	<p>pesca que es su principal alimento, pues no crían ganados ni animales domésticos sino muy pocas gallinas, ni comen otra carne que la que suelen coger de la que les ofrece la abundancia de cazería de sus montes en que algunos de ellos se exercitan con sus flechas (en que son muy diestros) y pocos con escopetas, tributándoles la fertilidad de su tierras con muy corto trabaxo, abundantes cosechas de batatas, maíz para bollos y otros frutos, pero de estos siembran sólo quanto basta para su precisa mantención [sic] y aquellos que son inescusables, llegando a tanto su desidia que ni siembran tabaco aunque el país lo da muy bueno y ellos son muy apasionados de él, ni tienen en sus casas más muebles que unas hamacas para dormir y ollas para cocinar, ni conocen otro oficio que la pesca y caza y corta agricultura de que viven sin cuidar jamás de tener algo reservado para qualquier accidente, por lo que si enferman y no pueden pescar, perecen si los demás no los socorren.</p>
Su desidia	
Su bebida ordinaria	<p>Su ordinaria bebida es cierta especie de chicha que disponen del maíz fermentado, pero son también muy apasionados al aguardiente y siempre que lo hallan, beben hasta embriagarse.</p>
Sus juntas	<p>Sus fiestas se reducen regularmente a juntarse</p>

Folio 12v

Y efectos de ellas.	porción grande de yndios de varios pueblos a beber de esta chicha y entonses es quando, excitándose con el calor de la bebida, el de la ira, resuelben las sangrientas expediciones y execrables acecinatos que hacen frequentemente contra algunos pueblos de españoles para cuyas atrocidades y traiciones tienen únicamente alguna unión entre sí y subordinación a sus capitanes, pues a ecepción [sic] de este caso, aunque los hay en los más de los pueblos, no tienen authoridad alguna sobre los yndios ni otra distinsión que sólo el nombre de capitanes, por lo que no hay quien haga cabeza para ningún convenio, por toda la nación, ni aun de los pueblos, pues ninguno tiene superioridad formal y todos quieren suponer por sí, lo que también causa que sus expediciones contra los pueblos españoles sean de poco número de gente y no tan repetidas como lo serían si su unión fuese correspondiente a sus inclinaciones, pues a ecepción [sic] de los de la costa del este del golfo y algunos de la del oeste, que son realmente afectos nuestros, los demás son generalmente enemigos, bien que no todos de claradamente pues algunos nos simulan amistad parte por interés, parte por miedo, por interés, por la libertad de ir a vender sus cacaos y carey, y comprar lo que necesitan a Portobelo, el río del Sinú y esta plaza,
Su desunión y falta de toda sugesión.	
No hay cabeza entre ellos.	
Por esto son cortas sus expediciones.	
Sus inclinaciones.	
Yndios afectos a los españoles.	
Yndios enemigos.	
Nos fingen amistad por interés.	

Folio 13r

Y por miedo.	donde son bien recibidos y tratados, y por miedo assí de las expediciones que puedan hacerse contra ellos, como de los yndios pacíficos del Chocó, a quienes tienen extremo temor por los daños que les han hecho y porque por sí son bastante cobardes, pero al mismo tiempo traydores y sin fe.
Su religión.	Su religión y ritos es difícil de averiguarse. Saben que hay un sólo dios omnipotente criador [sic] de todo y tienen conocimiento de la malignidad del demonio, pero su naturaleza vil y tímida les hace que, sin dar a Dios la adoración que deben por el reconocimiento y esperanza, den culto al demonio por temor de que les ha de hacer de lo contrario mucho daño.
Su timidés.	
Sus amistades	Regularmente hacen cara a quien les es más útil, persuadidos a que todos embidian sus tierras y nesecitan de su amistad. La que mantienen ahora con los yngleses los más de ellos es grande pues estos (quizá por la esperanza de bolber a ocupar este paýs) han procurado cultivarla siempre aún con algún costo, dando patentes a todos los capitanes de los pueblos de estos yndios, regalando continuamente a los que tienen alguna supocición entre ellos, frequentando mucho sus costas, haciéndoles creer que es por solo traerles lo necesario y,
La que tienen con los yngleses.	
Como la adquieren estos.	

Folio 13v

para tenerlos más asegurados, llevan y traen continuamente algunos muchachos de ellos con el pretexto de que vean la Jamayca u otros semejantes, manteniéndolos allá mucho tiempo a sus expensas, para que bayan cobrando amor a su nación y procurando así mismo retraherlos de la unión con los españoles y hacerlos sus enemigos para que no llegue a fundarse establecimiento en esta costa *que* embaraze sus ideas.

Resumen de lo expuesto

Expuestos ya la naturaleza, estado, puertos y surgideros de esta provincia, calidad de la tierra y sus frutos, comodidades y conbeniencias de ella, sus havitantes, el número, costumbres e inclinaciones de estos, el descubrimiento y primeras poblaciones de los españoles, el abandono de ellas, con sus causas y consecuencias, los establecimientos arruinados de los extranjeros, comercio que mantienen estos y motivos de creher que piensan aún en bolber a establecerse allí; se viene a los ojos la necesidad de apartar a los yndios de su amistad y poblar esta provincia de españoles con alguna fortaleza y guarnición competentente [sic] para su resguardo y defenza, de que resultarán muchas consecuencias importantes al servicio de ambas magestades y bien de los vasallos.

Necesidad de apartar a los yndios de los extranjeros y de poblar esta *provincia* de españoles con una fortaleza para su resguardo por varias razones que siguen.

Folio 14r

La conversión de estos yndios de *que* algunos desean ya nuestra fe.

La 1^o que se facilitará assí el que estos infelizes yndios, que en medio de la christiandad y vasallos de un monarca tan justamente nombrado por antonomacia 'el catholico', permanecen aún en su ciega gentilidad, logren la verdadera doctrina e instrucción y se conviertan a nuestra sagrada religión que desean ya abrazar muchos de los pacíficos del golfo.

La fertilidad de la tierra, *que* promete se hará una *provincia* muy rica.

2^o La fertilidad de toda esta tierra que, además de dar con abundancia todos los frutos necesarios para la vida, puede enriquecer a sus havitantes con sus preciosas producciones de oro en sus muchas minas, cacao, añil, tabaco, café, algodón, cañas dulces para azúcar, palo de tinta y carey, amas de cera de yndio y todo género de maderas y materiales. Pues si en las mejores colonias que tienen los extranjeros en estos dominios, algunos de estos frutos que se dan separados en ellas, las hacen ricas y de tanto aprecio, como en las nuestras hace de tanta consecuencia, a Caracas el cacao y a la ysla de Cuba el azúcar y el tabaco ¿qué utilidades no se podrán sacar de esta provincia donde se hallan juntos todos estos frutos con la facilidad que dan tantos ríos para cultivarlos y conducirlos? Bien puede creerse que fomentándola podrá hacerse dentro de poco tiempo una

Folio 14v

- de las mejores de la América y que más rinda a nuestro soberano, pues si unos pocos franceses foragidos a quienes su vida holgasana induxo a vivir de la piratería, en tan pocos años, sin principio alguno, empezaban ya a hacerla florecer y tenían ya más de 100.000 pies de cacao, ¿qué progresos no se deben esperar poniendo en ella gente laboriosa y aplicada al trabajo y teniendo cuidado en fomentarla?
- Se podrán llevar frutos a Portobelo donde faltan.
- 3° Que de los abundantes frutos de esta provincia podrá llebarse con mucha facilidad en todo tiempo, y expecialmente en el de guerra o galeones, lo necesario a Portobelo, donde se dan muy pocos y siempre son costosos y muy escasos.
- Se podrá en caso de guerra socorrer a Portobelo. Perdido Portobelo impedir a los enemigos penetren a Panamá a qualquiera parte de la Mar del Sur. Se protegerán las poblaciones españolas de la provincia de Panamá
- 4° Que igualmente se podrá entrar a la misma plaza, en caso de guerra, socorro de gente, juntándola de la tropa y havitadores que huviese en esta provincia y si sucediese perderse Portobelo, impedir con ella el que los enemigos penetren fácilmente a Panamá u otro parage de la Mar del Sur, lo que se embarazará por todas las demás partes del ysthmo pues no podrán pasar sino con mucho riesgo y fuerza.
- 5° Que se protegerán de las irrupciones de los yndios las cortas poblaciones de españoles de la provincia de Panamá y trabajos de las minas de oro

Folio 15r

- abandonadas por ellos, pues con el temor de esta y su guarnición, no se atreberán a invadirlas.
- Tendrán este puerto para abrigarse las embarcaciones españolas.
- 6° Que las embarcaciones españolas que trafican de aquí a Portobelo, en caso de algún contratiempo en la mar o falta de víveres, podrán llegar allí a proveerse de ellos y repararse, lo que no pueden hacer ahora por temor de ser al instante asesinados de estos yndios.
- No podrán los extrangeros establecerse en esta provincia.
- 7° Que poblada por nosotros esta provincia, no podrán intentar los extrangeros algún establecimiento en ella porque, aún quando lo consiguiesen y se fortificasen, siendo nuestra la tierra, se verían precisados a mantenerse enserrados en sus fortalezas y traer de sus colonias todo lo necesario para su subsistencia, expuestos assí a perecer si por qualquier accidente les faltase y como la idea de ellos es que les sirviese de almacén para extender su comercio con las provincias del Perú, pasando sus géneros a la Mar del Sur por esta angostura, ocupada por nosotros no podrán ejecutarlo, pues necesitarían ir siempre convoyados de numerosa tropa y nunca irían muy seguros embarazándoseles los caminos que podrían hacérseles impracticables y defenderles con gente práctica del país.

Folio 15v

Se impedirá a los yngleses el trato que tienen con los yndios.

Convendrá dar sueldo a algunos capitanes de los yndios.

8° Que assí se impedirá a los yngleses el trato y comercio que mantienen con los yndios de esta costa, procurando celarlo en tierra y embarazarlo con los guardacostas por la mar, con lo que irán perdiendo su amistad, mayormente faltándoles los regalos con *que* aquellos los sobornan y que no continuarán, perdida la esperanza de establecerse en esta provincia, y se unirán con los españoles por el buen trato que se cuidará de hacerles como el rey manda y por la precisión en que se verán de proveerse entre ellos de quanto les sea necesario.

Para conseguir esto, convendría también mucho el que a algunos de sus capitanes se les asigne por el rey algún corto sueldo por el tiempo que paresca conveniente, lo que sería de poco grabamen a la *Real* Hazienda y de bastante utilidad a la seguridad de aquella provincia, pues como enseña la experiencia el capitán de Navagandí e Ysla de Pinos, que lo goza, se mantiene fiel a los españoles y los demás capitanes, como se ve en el diario, atribuyen a la denegación de sueldo a ellos su amistad con los yngleses y ofrecen, siempre que se les dé, tenerla estrecha con nosotros: y es de creer no intentarán empresas contra los españoles por no perder *dicho* sueldo, el que

Folio 16r

También convendrá sacar de aquella *provincia* al capitán Pancho de Calidonia y otros.

Y castigar severamente a los *que* se mantubieren o hicieren rebeldes.

convendrá darles en la misma fortaleza que se construya para que ocurriendo precisamente por él allí, vayan entrando en este género de sujeción, frecuenten el trato con nuestra gente y el ofizial que en ella mande pueda enterarse de las inclinaciones de todos, de los quales no faltará alguno que si se trata alguna sublevación entre los demás, por su mismo interés le dé aviso de ella, con lo que podrá prevenirse y remediarla.

Ygualmente parece necesario sacar ante todo de allí algunos capitanes conocidamente infieles, especialmente [sic] al capitán Pancho de Calidonia, pues a más de ser fugitivo, apóstata y rebelde, es amigo íntimo y apasionado de los yngleses y enemigo irreconciliable de los españoles contra quienes siempre está maquinando irrupciones, como lo acredita la relación de algunos yndios y varios pasages sucedidos con él mismo, que se reconocen del diario, y como es el más acreditado entre los yndios por su hedad y loquacidad (aunque aborrecido al mismo paso de algunos o los más de ellos por su mala fe) siempre habrá que recelar de él en la población que debe hacerse y, verificada esta y la reducción de dichos yndios, será conveniente castigar con severidad a los que se mantubieren rebeldes o tratasen alguna

Folio 16v

	conspiración: pues siendo las dos paciones dominantes en ellos, el interés y el temor, es de esperar que acometidos por ellas con estas dos providencias, se logre su total sugestión y reducción.
Examen del lugar en <i>que</i> convenga poblar y fortificar.	Convencida así la necesidad y conveniencias de ocupar y poblar esta provincia, resta examinar el lugar en que sea más conveniente empezar a ejecutarlo, desde luego, y la fortaleza que sea precisa para su defensa y seguridad, atendiendo a las órdenes del Rey sobre el asunto y a todos los demás importantes fines para <i>que</i> debe hacerse y exponer las razones en que se funda la elección que se ha hecho para esto de la rivera del río Caymán en la costa oriental del golfo, entre los diversos parages que podrían ocuparse, haciendo ver las commodidades e inconvenientes de ellos separadamente para mayor claridad y acierto de la resolución.
Elección de las orillas del río Caymán.	
Bahía de Calidonia.	La bahía de Calidonia, como se ha dicho y se ve en su plano particular, es bastante capaz y de buen fondo, con diferentes surgideros en que pueden anclar embarcaciones de qualquier tamaño y estar abrigadas de todos vientos, como en Puerto Escondido, entre Aglaseniqua y la Ysla de Oro y en toda la canal de Sasardí.
Sus surgideros.	
Calidades del puerto escondido y como podría fortificarse.	El Puerto Escondido puede ventajosamente defenderse con una batería en la punta de <i>San Antonio Abad</i> y

Folio 17r

	cerro de su espalda que enfile las embarcaciones enemigas, cogiéndolas por la proa en su entrada, que es angosta y peligrosa por los vaxos, y marejada gruesa (<i>que</i> con los vientos de fuera necesarios para entrar hay en ella) que no les permiten libre manejo y, que estando ya en la canal, les escacea algo el viento, pero tiene al mismo tiempo el defecto de que no es fácil salir de él quando se quiera porque la brisa <i>que</i> recalca por el <i>Noroeste</i> , y suele en verano soplar muchos días continuos, les da <i>por</i> la proa.
Defecto de este puerto.	
Calidades del surgidero de la canal de Sasardí y cómo podrá defenderse.	La entrada al surgidero de la canal de Sasardí puede también defenderse con una batería en el cerro de <i>San Fulgencio</i> que descubra toda la entrada desde la Ysla de Piedras hasta <i>Aglatomate</i> y otra en los arrecifes que tiene inmediatos, cruzando los fuegos desde el surgidero para dentro de la canal y siempre que en él quiera la embarcación presentar el costado, a una de las baterías se hallará batida de las dos y con la brisa (o <i>Nordoeste</i>) tienen la ventaja de <i>que</i> no pueden arrimarse las embarcaciones porque les es quasi del todo contrario. Pero en tiempo de sures u otro en que lograsen viendo de fuera a propósito para entrar, podrían pasar navíos a la canal y batir las dos baterías de frente, de costado y de rebés.
Sus inconbenientes.	
Ventajas	Las ventajas que podrían particularmente esperarse de

Folio 17v

de esta bahía

Sus inconvenientes y crecidos costos.

fortificar esta bahía serían: ympedir el *que* los yngleses o escoceses buelban a ocuparla i otra qualquiera idea de los extrangeros en ella. Embarazarles que fondeen allí para el comercio que tienen sentado con los yndios, sugetar a estos que son los más rebeldes y tener un puerto seguro en que pudiesen refugiarse al abrigo de la fortaleza las embarcaciones españolas en caso de alguna necesidad o de ser perseguidas de enemigos en tiempo de guerra, pero sería necesario un costo excesivo para la erección de una batería que para esto se huviese de construir, capaz de resistir fuerzas marítimas, muy grande el gasto de sus municiones y el continuo de la mantención [sic] de su tropa, que es [sic] fuerza fuese muy numerosa, lo que es contra lo que previene la real orden sobre la construcción de este fuerte, que con todo se hallaría expuesto a ser arruy-nado siempre que le batiesen algunos navíos enemigos, cuyas fuerzas son muy superiores a las que él podría tener, haciéndose assí infructuoso tanto gasto y perdiéndose quanto en él huviese. Hademás *que*, como son dos bahías diferentes y distantes y toda esta costa que corre a Portobelo está llena de puertos y surgideros al abrigo de las yslas, cayos y vaxos, podrían ir a ellos los extrangeros o al otro de los dos que no

Folio 18r

Las mismas ventajas de fortificar a Calidonia pueden conseguirse en Caymán.

se fortificase en la misma Calidonia para los propios fines que se les procurasen embarazar y de la misma suerte retirarse a lo interior de la tierra y las montañas o al golfo (donde están las mejores haciendas de plátanos y cacao) los yndios de Calidonia *que* no tienen arraygo ni estabilidad alguna en sus poblaciones, ni dificultad en abandonarlas, y en ambos casos sería necesario para embarazar qualquiera ide [sic] de los extrangeros o los yndios ejecutarlo por tierra, lo *que* puede conseguirse sin tan inminente riesgo, ni tan quantiosos gastos, haciendo en las orillas del río Caymán el fuerte y la primera población que desde allí se irá estendiéndose y pacificándose estos yndios, con el buen trato que experimentarán y sueldos *que* se les asignen a los capitanes de ellos: con lo que se logrará apartarlos de la amistad de los yngleses y quitar a estos toda idea y esperanza de ocupar esta provincia a vista de los españoles establecidos en ella y embarazarles todo comercio; y como el fruto principal con que lo hacen d'ichos yndios es con el cacao del golfo abandonado y desierto, que es de donde recogen la mayor porción porque en Calidonia tienen muy poco, tomado este por los españoles *que* allí vayan a poblar, carecerán de él los yndios y no tendrán

Folio 18v

Como se podrán
amparar en el
golfo las embar-
caciones.

los extranjeros interés de consideración que los atraiga a esta costa y más con el riesgo de ser apresados por los guardacostas *que* las frecuentan. Y, al contrario, en caso de construirse en esta bahía la fortaleza y población, les quedaría siempre todo el cacao del golfo y franco el comercio por el río del Darién con el Chocó y todas sus ricas provincias que les es de summa importancia, porque todo lo que venden es por buen oro. También se logrará, hecha la fundación en dicho río de Caymán, que nuestras embarcaciones en qualquiera contratiempo puedan ir a su rada, que es muy segura, donde se reparen y provean de lo que necesiten y, aunque no estarán defendidas de su artillería, podrán a lo menos estarlo su tripulación y carga subiendo allí por el río, y si el tiempo lo permite, ocultarse la embarcación en alguno de los muchos caños, ciénegas y ensenadas *que* hay en toda la culata del golfo donde no podría llegar embarcación sin llevar práctico muy experto de ellos de que habrá muchos en la población para este caso.

Los mismos incon-
venientes *que* en
Calidonia hay *para*
fortificar qualquie-
ra otro parage
de la costa.

Los mismos inconvenientes que ban apuntados hay para fortificar en qualquiera otro parage de esta costa, por lo que no parece necesario hacerlo en

Folio 19r

Bahía de la
Candelaria

Conveniencias
de fortificarla.

Ynconvenientes.

parte alguna de ella por ahora y sólo podrá quisá convenir con el tiempo, si poblándose bien, y fomentándose esta provincia, rinde como su fertilidad promete bastante para los crecidos costos que (como se ha dicho) causaría precisamente la erección, conservación y numerosa guarnición de una buena batería contra fuerzas marítimas, a cuyo amparo pueda aumentarse su comercio.

La bahía de la Candelaria, como queda *dicho* y se ve en su plano particular, es muy cómmoda y abrigada de todos vientos y de bastante fondo y capacidad, por lo que si se fortificase, podría servir igualmente de amparo a las embarcaciones nuestras perseguidas de enemigos y embarazar *que* las de los extranjeros fondeasen allí para el gran comercio ilícito *que* hacen con las ricas provincias del Chocó y Antiochia por el brazo del río Darién que sale junto a ella. Pero toda su costa es anegadiza, sin tierra firme para poder hacer fuerte en ella, por lo que si se quisiese erigir alguno, además de ser muy costosa su construcción y servicio ordinario de su guarnición y arriesgada su defenza con mediana fuerza, por poderle dar en todas partes el costado los navíos y batile, no podría hacerse población en sus inmediaciones

Folio 19v

por ser todas de tierra anegadiza y la que se hiciese en otra parte, en caso de ser invadida por los yndios, no podría favorecerse del fuerte, con que sería inútil para el fin principal que se propone y la guarnición de éste tendría muy difícil y costoso lo necesario para su subsistencia y se hallaría sin retirada en caso de ser acometida por fuerzas superiores. Y como el trato ilícito con dichas provincias del Chocó podría igualmente hacerse por otros varios brazos de este río, a cuyas inmediaciones hay surgideros muy seguros, nunca podría embarazarse con la fortaleza sino con piraguas armadas que es preciso huviesse en ella para perseguir y apresar a los contrabandistas.

Pueden las mismas ventajas conseguirse en el río Caymán.

Y respecto a que esto puede en los mismos términos executarse desde otro qualquiera parage de las inmediaciones, expecialmente [sic] de Caymán (desde cuya vigía se ven todos los brazos de dicho río y costa que en ellos intermedia, en donde puede hacerse el trato y salir las piraguas a embarazarlo, dando aviso siempre que haya embarcación a la vigía del Chocó que hay en aquel río para que también lo celen por él), no parece conbeniente en esta bahía fortaleza alguna, atendiendo a los grandes costos de su erección, subsistencia y riesgo de su guarnición

Folio 20r

Reconocimiento de esta bahía que hizo el yngeniero Don Carlos Briones

que necesariamente debería ser numerosa. Por cuyos inconvenientes, u otras razones que se ignoran, no se resolvió en ella obra alguna, después del reconocimiento que de orden del rey pasó a hacer allí desde esta plaza el yngeniero en segundo Don Carlos Briones para construir una fortaleza el año de 1731, de resulta del gran comercio que hicieron en el antecedente de 1730 cinco embarcaciones olandesas en ella, pero no se sabe si proyectó alguna ni qué se determinó sobre el asunto.

Conclusión y otras ventajas particulares del parage de río Caymán.

Vistos los inconvenientes y gravísimos gastos que causaría a la Real Hacienda la construcción del premeditado fuerte en los expresados parages y su mantención [sic] y que las principales ventajas que de ellos se debían esperar se consiguen igualmente en el que se ha elegido del río Caymán, se expondrán otras particulares conveniencias que no se lograrían en aquellos y desfrutándose en éste, inducen también a preferirle.

Los yndios afectos y fáciles de reducirse a la religión.

La 1° que los yndios de toda esta costa del *este* son muy afectos a los españoles, dóciles y fáciles de reducirse a nuestra sagrada religión, que verificado como se espera, pues lo desean muchos de ellos y han hecho ya baptizar sus hijos, será un incentivo poderoso para la conversión de los otros a quienes moberá mucho su exemplo.

Folio 20v

Yrá a Caymán más gente en la satisfacción de *que* de los yndios no hay *que* recelar.

Que asegurada allí la población se irá estendiéndose y pacificándose los yndios.

2° Que en la satisfacción del buen afecto y lealtad de estos yndios, se animará mucha gente a venir a establecerse aquí, lo *que* no ejecutarían quisá en otra parte donde no hubiese igual seguridad. Pues, aunque para esto fuese tropa, como no podría guardar a todos los individuos en sus diversas labranzas, que es preciso entablen para su mantención [sic], siempre tendrían temor y no querrían exponerse a ser acomeditos de los yndios infieles que, como prácticos en sus tierras, lo podrían hacer a su salbo siempre que los viesen solos o en corto número; lo que no sucede en el río Caymán, donde los pocos yndios que hay son leales y los rebeldes, estando en la costa opuesta, es preciso bengan embarcados para qualquiera empresa y sean vistos de la población y vigía o de los yndios de esta parte igualmente interezados en oponerse a ellos.

3° Que asegurada aquí la población, se irá extendiendo y pacificándose los expresados yndios rebeldes con el buen trato de los españoles, sueldo de sus capitanes y los demás arbitrios *que* la oportunidad dictare y entre tanto estarán asegurados de ellos los de esta costa, *que* de otra suerte quedarían arriesgados a su crueldad por havernos tratado de paz.

Folio 21r

Facilidad de camino de tierra del río del Sinú.

Commodidad de los cacaguales y haciendas desiertas en Caymán.

Es la tierra más llana y fértil y hay buenos pastos para ganados.

Se quitará este abrigo.

4° Que a esta costa, más bien *que* a ninguna otra del ysthmo, pueden venir los que quieran poblar por la facilidad que tienen de hacerlo por el camino de tierra corto y llano que hay del río del Sinú a este parage, por donde podrán hacer un viage cómodo todos los que no puedan o no quieran hacerlo por mar, expecialmente [sic] las mugeres que tanto la temen.

5° Que en esta costa se halla la mayor parte de los cacaguales y muchos platanales que tenían plantados los franceses que la havitaban (y de que quasi todos han muerto y retirádose a sus colonias), estando en medio de ellos el río Caymán y a sus orillas la mayor parte de *dichas* labranzas, lo que es un grande atractivo para que benga a establecerse a él mucha gente, que entra sin trabajo a disfrutar estas haciendas desiertas y sin dueños y se encuentra ya tanto adelantado para su subsistencia.

6° Que en esta costa es la tierra más llana y más a propócito para todo género de frutos, lo que contribuirá mucho al aumento y riqueza de la población y con esta a los demás fines para que se establece, a que ayuda también el estar en esta costa los pastos buenos para cria de ganados.

7° Que poblado este golfo se quitará este abrigo

Folio 21v

a piratas y levantados *que* a él se refugian.

Se impedirá el trato ilícito y se podrá abrir con el tiempo. Comercio muy importante con las provincias de arriva.

Immediación del Sinú *para* Socorro de esta población y avisar a Cartagena en caso de necesidad.

a los piratas y levantados que regularmente se refugian a él por la inmediación a las bocas del Sinú y demás parages donde exercen sus crueldades y porque estando desierto no tienen que recelar allí donde hallan al mismo tiempo lo necesario para vivir y buenos surgideros para fondear y reparar sus embarcaciones.

8° Que poblada y fortificada esta parte en que dicho golfo se estrecha bastante y se ve claro de una a otra costa, se impedirá el trato ilícito que se hace por los ríos Darién y Guacuba y aún el que los extranjeros vengan a él, y podrá quisá facilitarse assí un comercio muy importante por los dos con las ricas provincias del Chocó y Antiochia, que tanto beneficio recibirían y con que podría aumentarse considerablemente con grande utilidad de la *Real* Hacienda el trabajo de sus minas, siempre que maduramente examinado y reconocidos formalmente estos ríos, se halle por conveniente permitir su navegación.

9° Que la inmediación del río del Sinú, que está bien poblado, y camino de tierra de él, ofrece la conbeniencia de probeerse allí de quanto se necesite en el fuerte y, en caso de recelo de que éste sea invadido por los yndios o enemigos extranjeros, ser socorrido desde *dicho* río con gente que de allí puede sacarse y

Folio 22r

Ygual conveniencia *para* ser socorridos con yndios guerreros del Chocó.

Conducción [sic] de pliegos a Panamá y el Perú por aquí en caso de guerra.

Facilidad de los materiales *para* obras.

Conclusión de las conveniencias del parage.

avisar a esta plaza por él promptly para que se tome la providencia que convenga, lográndose igu-la inmediación al Chocó, cuyos yndios son muy guerreros y tan temidos de los rebeldes de esta costa que son los más a propócito para sugetarlos y para oponerse a los designios de los extranjeros por su destreza en la flecha y práctica de este país.

10° Que el mismo camino de tierra del Sinú ofrece la conveniencia de conducir por él al de Caymán y de aquí por la ciénega de Saraquilla y río de *Santa* María a Panamá algunos pliegos de *Su Majestad* o noticias importantes a aquella plaza y todo el Perú, como en otras ocaciones se ha practicado quando en caso de guerra esté cortada la communication del mar por embarcaciones enemigas.

11° Últimamente, que en este parage se hallan a la mano la piedra y materiales necesarios para la construcción del fuerte que se propone, que será assí de menos costo, como las demás obras que en adelante se emprendan, assí de fortificación si fuese preciso aumentar la defenza, como de los vezinos que aquí se establescan.

Todas estas razones, junto con las generales *que* van expuestas para hacer ver la utilidad de fomentar

Folio 22v

La situación del fuerte y sus razones. Está libre de inundaciones del río.

Este es navegable hasta allí.

Puede defender las embarcaciones menores.

No puede ser batido de embarcaciones. Tiene un cerro para una vigía

la población de esta provincia por todos los medios posibles, parece convencer bastante la necesidad de establecer la primera en dicho río, en el que se ha elegido el parage, que en el plano particular de él se reconoce con el fuerte que allí se ve, que bastará a protegerla de las irrupciones de los yndios y a defenderse de las que enemigos extranjeros puedan con mediana fuerza intentar, cuya situación se ha tenido por conveniente porque allí se halla libre de las inundaciones que hay en el terreno de su boca con las crecientes del río. Este es navegable todo el año desde la boca hasta cerca del fuerte y en ynvierno hasta mucho más arriba.

Desde dicho fuerte se pueden abrigar y defender con sus fuegos las piraguas de su servicio destinadas para celar el trato ilícito en el golfo y las que los vecinos tengan para su tráfico ,y aún valandras pequeñas que vayan allí a comerciar y pueden entrar por el río en el ynvierno. Está fuera de riesgo de ser batido, ni arruinado de los fuegos de las embarcaciones mayores. Tiene a su derecha un cerro en cuya cumbre se coloca una casa fuerte atronerada que sirva de vigía para descubrir toda la campaña y lo principal del golfo y su costa, y dar aviso al fuerte de qualquiera novedad que ocurra, assi de enemigos que puedan intentar acometerle, como

Folio 23r

El río le es de mucha commodidad y le sirve de fosso. Los cerros por su derecha y su espalda. Objeción que puede hacerse.

Sálvase con varias razones.

Aspereza y dificultad de estos cerros.

de embarcaciones extranjeras que vengan al comercio ilícito para embarazarlo. Tiene por su costado izquierdo y parte de su espalda el río que le es de mucha commodidad a su servicio y subsistencia y le sirve de fosso, y por su derecha y parte de su espalda la cordillera de cerros BCHIL, que le sirve de antenatural por esta parte formando un valle entre ellas y el fuerte. Y aunque se pueda objetar que estos le dominan, hallándose a la distancia de 200 tuesas⁷⁵³ poco más o menos, como se reconoce de su plano, y según los autores, la dominación que es de menos de 300 tuesas es ya de consecuencia, esto se entiende para plazas de guerra de que tratan, que se fortifican contra ataques regulares de enemigos poderosos, pero como en el caso presente son muy distintos los fines, pues sólo manda su magestad, sea un pequeño fuerte para precaber la nueva acogida de extrangeros, sin estar tampoco a riesgo los que le guarnescan de la inconstancia de los yndios, y estos no son capazes de acometerle con artillería ni ataque regular, bastaría esta razón sola para desbanecer esta objeción. Pero además, como toda esta cordillera de cerros es muy áspera, escarpada y de muy difícil acceso y su cumbre tan angosta que con dificultad puede pasar

⁷⁵³ N.T. "Tuesa: Lo mismo que Toesa. Toesa: medida de seis pies, braza", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 3 (1788), 723.

Folio 23v

Casa fuerte de la vigía para embarazarles la subida.	un hombre por la mayor parte de ella, no es fácil que a los enemigos les sea de servicio contra el fuerte, por la dificultad de subir a vista de los defensores la artillería y lo demás necesario y arrasar mucho terreno para colocarla y batirle. Lo que se les dificulta mucho más con la casa fuerte B, que se le dispone para este efecto en dicha cumbre, que con el fuego de su artillería, pedreros y fusilería harán quasi imposible el que los enemigos la ocupen. Y como quando puede recelarse algún ataque formal es quando, aumentada la población y floreciente la provincia, pueda despertar los celos de enemigos de la corona y darles esperanza de sacar de ella los costos de la expedición y alguna utilidad, no hay duda que por la misma razón se deberá en este caso haver aumentado la defenza de que es capaz, poniendo en los mismos cerros las fortificaciones que parescan correspondientes, que les imposibiliten sus ideas, sirviendo entonses de mucha ventaja la favorable cituación de estas alturas <i>que</i> ahora no son de perjuicio a la del fuerte.
Facilidad de aumentar la defenza quando sea conveniente.	
Dispocición particular del fuerte.	Este, como se manifiesta en su plano particular, se dispone capaz de 12 cañones, los 8 de a 8 y los 4 de a 4 libras de vala y 12 pedreros con muralla sencilla atronerada por todas partes para que la tropa

Folio 24r

	haga fuego a cubierto con la fucilería y se consiga así la franca ventilación tan necesaria en estos paýses para la sanidad de la guarnición, por cuyo motivo no se le pone terraplén, y porque para tener segura su guarnición y proteger la población de la inconstancia de los yndios no necesita de este costo, disponiéndose por lo mismo la muralla a la altura que se ve en sus perfiles, con portas en sus troneras para resguardarle de qualquier ataque brusco, que es el que regularmente puede en él temerse, para lo qual se ha dispuesto el fosso F, que sirviendo de hacer más elevada la muralla, da tierra para el terraplén interior con <i>que</i> se hacen también más altas las troneras.
Defenza de sus fuegos.	Los frentes EAB defienden la avenida del puerto y río, como también la cara derecha del Baluarte del rey, flanquea el pie exterior del cerro B y parte de él por el camino, el flanco derecho contiguo y el del medio baluarte del príncipe. El frente BC defiende toda la falda interior y cumbre de los cerros BHI. La tenaza CD de su espalda defiende la avenida del río por esta parte entre EI y parte de las faldas del cerro I y el frente DE de su costado izquierdo, la población y terreno restante. Hallándose assí todo el de estas inmediaciones flanqueado y defendido con

Folio 24v

fuegos cruzados, como se manifiesta en las líneas de carmín del plano del terreno, en el qual se ven también que los de la casa fuerte de la vigía se cruzan con algunos de los del fuerte y embarazan la subida al cerro, como se advertirá por los perfiles.

Edificios interiores.

Se le disponen sus cuerpos de guardia en la puerta de entrada y en ésta su puente levadizo para su seguridad, un cuartel para la tropa, una capilla para celebrar la missa y administrar los santos sacramentos a la tropa y población, un hospital para los enfermos, havitaciones para el comandante y oficiales del fuerte y para un capellán y un cirujano, que es preciso haya en él, cocinas y lugar común, un almacén para pólvora, otro para pertrechos y otro para víveres. Edificios todos que se han tenido por indispensables, de cuya extensión y dirección necesaria de los fuegos ha resultado la figura que se le ha dado y se ve en el plano.

Disposicio [sic] de la vigía.

La vigía consiste en una casa fuerte con batería alta y vaxa atronerada por todas partes para hacer fuego a cubierto en la batería vaxa, en la que se disponen 3 troneras para cañones de corto calibre y 3 para pedreros, todas con sus portas para cerrarlas quando convenga, un repuesto para cartuchos de

Folio 25r

municiones, un algive y un tambor⁷⁵⁴ con su rastrillo⁷⁵⁵ para defender la puerta. La batería alta se puede coronar de pedreros y fucilería, y una y otra servir para imposibilitar a los enemigos el ocupar la cumbre de estos cerros contra el fuerte.

La guarnición que necesita el fuerte.

La guarnición del servicio ordinario de este conventrá sea un piquete de 50 hombres, en que se incluyan un tambor, un sargento, un cabo y 8 soldados de artillería; 2 sargentos, 3 cabos y 34 soldados fusileros mandados por un ofizial comandante y 2 subalternos por las enfermedades, salidas o comisiones que puedan ocurrir, cuya tropa ayudada de los havitadores de la población e yndios, amigos, podrán hacer una regular defensa en caso de invasión en el que se podrán retirar al fuerte los efectos demás importancia de los vesinos.

⁷⁵⁴ N.T. Tambor: “Pequeña plaza cerrada de estacas o de una pared sencilla atronerada con su rastrillo, que forma una especie de cancel delante de las puertas”, RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 821.

⁷⁵⁵ N.T. Rastrillo: “Se llama también la compuerta formada como una reja o verja fuerte y espesa, que se echa en las puertas de las plazas de armas para defender la entrada y se levanta quando se quiere dexar libre, estando afianzada en unas cuerdas fuertes o cadenas a este efecto. En la fortificación moderna llaman rastrillos a las puertas de las empalizadas con unos picos en la parte superior”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 777.

Costo de su construcción.	El costo total de la construcción del expresado fuerte y vigía, como se reconoce del tanteo que seguirá a éste, podrá ascender a 34 125 pesos ½ reales y el
Annual de su guarnición.	annual de su guarnición, regulando sobre el pie de sueldos de esta plaza a 9636 pesos, gasto a la verdad no muy considerable respecto a las ventajas que se consiguen de su fundación y que, aunque en el día los deberá lastar la <i>Real Hazienda</i> , los reembolsará <i>ventajosamente</i>
Que deberá satisfacer la <i>Real Hazienda</i> . Lo rendirán	

Folio 25v

dentro de poco tiempo.	dentro de muy poco tiempo de la misma provincia, si se fomenta como se espera, desea y conviene al servicio, pues verificada la reducción y pacificación de estos yndios, habiendo más de mil de ellos, que deberán pagar el mismo tributo que los de los pueblos sugetos que cada uno paga un doblón, de solo este ramo se exigirán anualmente más de mil doblones.
Los tributos de los yndios.	
Los derechos de entrada en esta ciudad del cacao.	Al fin del diario se ve el extracto de los cacaguales que existen en aquella provincia que son más de ciento cinco mil pies ⁷⁵⁶ pertenecientes todos a los franceses muerto [sic] o fugitivos a ecepción [sic] de uno proprio del cazique del río Caymán, y dando cada pie lo menos un millar (o 4 libras), al año se cogerán de ellos más de ciento cinco mil millares todos los años: y como repartiéndose estos entre los españoles que vayan a poblar allí no se llevarán como ahora a Jamayca, sino se traerán a esta ciudad, pagando en ella de entrada medio real cada millar, importará este ramo más de seis mil quinientos pesos, de solo entrada aquí y, además, como todo o la mayor parte de él se conducirá a los reynos de España, también pagará en ellos a Su Magestad sus

⁷⁵⁶ N.T. “Pie: medida antigua y moderna, tiene cuatro palmos menores o 16 dedos menores o 12 pulgadas o 144 líneas”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 3 (1788), 125. Se asume que esta medida corresponde a pies lineales porque, de lo contrario, tendría la indicación “pies en cuadro”.

Folio 26r

	regulares derechos.
Los derechos de los géneros <i>que</i> se saquen de ella.	Este cacao se venderá en aquella provincia a cambio de varios géneros que para sus havitantes se llebarán de esta plaza y que también deberán pagar sus correspondientes derechos de salida en ella.
Lo que se aumentarán las labranzas.	Ya se ve que poblándose dicha provincia como se propone, havrán de aumentarse considerabilísimamente sus labranzas, expecialmente [sic] la de cacaos, fruto siembre de valor y de prompto expendio con que se aumentará notablemente el producto de este ramo en tanto grado que puede esperarse que dentro de muy poco tiempo será uno de los de más beneficio de la <i>Real</i> Hazienda y que de él sobraré para satisfacer todos los gastos de esta fortificación y población.
Los derechos del oro	También se ha hecho ver en este discurso que berificada ésta y la sugesión de los yndios, se seguirá el trabaxo de las abundantes minas de oro de esta provincia y la de Panamá, abandonadas por temor de ellos, cuyos quintos y derechos rendirán considerablemente a su Magestad.
Y de los demás frutos.	Los de más estimables frutos que da esta provincia con abundancia y de que podrá igualmente la <i>Real</i> Hazienda exigir sus

Folio 26v

respectivos derechos, serán a proporción de la gente que ocurra a poblarla y de lo que se les fomento, por lo que no puede hacerse de ellos cómputo alguno pero sí asegurarse que el *Real* Herario nada perderá de lo que gastase para su fomento y que antes sí lo reembolsará con notable ventaja.

Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761 años.

Folio 27r

Tanteo del costo que podrá tener el fuerte de *San Carlos*, que se propone construir en la costa del este del golfo del Darién, inmediato al río Caymán, a 2600 varas de distancia de su boca, tierra-dentro en el parage que se figura en su plano particular.

Primeramente para el desmonte del terreno que debe ocupar el fuerte y 500 varas alrededor para su defenza y franca ventilación para sanidad de su guarnición se consideran necesarios	1125 pesos
Por la construcción de bugíos de palma para habitaciones de los operarios y tropa, tallen para los carpinteros y almacenes, para herramientas y víveres se necesitan	225
Por 2 piraguas con sus velas y remos para conducción de materiales y servicio de la tropa	200
Por la construcción de un horno de cal y otro de ladrillo con 2 tendales de palma para este	1700
Por 2336 varas cúbicas de excavación de el fosso y cimiento de la muralla y el de la contraescarpa, que son las mismas que se necesitan y han de emplearse en lebantar el piso interior del fuerte a la altura que se denota en el perfil a 1 $\frac{3}{4}$ reales cada vara	498, 4
Por 3739 varas cúbicas de mampostería ordinaria	
[Sumatoria]	3748,4

Folio 27v

	por la suma de la buelta	3748,4
para dicha muralla, parapetos, garitas y revestimiento exterior del fosso, las 3115 de ellas de cal y canto a 4 pesos y las 624 restantes de ladrillo a 6 pesos por su manufactura y materiales.		16204
Por 572 varas quadradas de pared de 2 pies de grueso con sus correspondientes cimientos para los edificios interiores, a 4 pesos, 4 reales cada vara.		2574
Por 196 dichas de media vara de grueso para los mismos a 3 pesos 4 reales.		686
Por 703 varas quadradas de citarón de un ladrillo de grueso con los pilares necesarios para dichos edificios a 20 reales.		1757,4
Por 2084 varas quadradas de quatro pulgadas de grueso para hormigones de las explanadas, plaza de armas, calles y solería de los edificios de 4 reales.		1044
Por 25 basas de cantería para los pilares de los corredores y cocinas a 12 reales		39
Por 290 quartones de cedro de 5 varas de largo para los pares, limatones y cumbreras de los dos edificios separados y sus corredores a 8 reales		290
[Sumatoria]		26343

Folio 28r

	Por la suma de la antecedente	26343
Por 36 vigas de madera de corazón de a 8 varas de largo y ¼ en quadro para llaves o tirantas a 4 reales vara		144
Por 34 vigas de dicha madera de a 7 varas de largo y el mismo grueso para soleras de la armadura a 4 reales vara		119
Por 150 palos rollisos de guayabo o madera de corazón de a 8 varas de largo para los pares de la armadura de los texados de las cosinas, cuerpos de guardia, almacén de pólvora, cuarteles y lugar común, a 5 reales cada uno.		93,6
Por 26 viguetas de 4 varas de largo y ¼ en quadro de madera de corazón para pilares y capitales de los corredores y cozinan, a 4 reales vara.		52
Por 46 docenas de tablas ordinarias de cedro, seyba o caracolí para todos los techos de los edificios interiores y cielo raso del pasadizo de la puerta principal, a 6 pesos docena		276
Por 1149 varas cuadradas de texado para los dichos edificios, a 9 reales vara a todo costo		1292,5
Por 14 puertas para dichas habitaciones a 12 pesos		168
Por 15 ventanas para las mismas a 6 pesos		90
	[Sumatoria]	28578,3

Folio 28v

Por la suma de la buelta	28578,3
Por 12 portas para las troneas de cañón a 5 pesos	060
Por 12 dichas para las de los pedreros a 4 pesos.	048
Por la puerta principal, puente levadizo, sus cabos, garruchas y exes de guayacán	175
Por 5 docenas de tablas ordinarias para los tablados del cuerpo de guardia, cuarteles y hospital, a 6 pesos docena.	030
Por 3 dichas para el almacén de pólvora idem.	018
Por 15 viguetas de madera de corazón de 3 varas de largo y 6 pulgadas en quadro para barrotes de los armarios de dicho almacén a 3 reales vara.	016, 7
Por 3 viguetas de a 3 ½ varas de la misma madera y grueso para pilares de él a 3 reales vara	003, 7 ½
Por 36 viguetas de madera de corazón, de a 5 varas de largo y 6 pulgadas en quadro para durmientes y pilares de los tablados a 3 reales vara	067, 4
Por 13 quartones de cedro para soleras de ellos a 8 reales	013
Por 25 clavos de escora para las estribaduras de las armaduras de los tejados a 1 ½ reales cada uno	046, 7
[Sumatoria]	29 057, 4 ½

Folio 29r

Por la suma de la antecedente	29 057, 4 ½
Por 1350 dichos de media escora a 6 pesos el ciento: 600 de alfaxia, a 20 reales idem y 35 de entablar a 10 pesos millar para las armaduras de los texados.	446
Por 345 jornales de carpinteros de a 8 reales 317 dichos de a 4 y 512 de peones de a 3 para labrar y colocar en su lugar las maderas de las armaduras de los texados de todos los edificios interiores y tablados del cuerpo de guardia, hospital, cuartel y armeros del almacén para pólbora	695, 4
Por los herrages para las puertas, ventanas y portas.	262
Por los armeros para los cuerpos de guardia y corredores	020
Por tablas y cabullas para los andamios, bateas, cubos, pariguelas, tinas, instrumentos de mober, conducir, arreglar y pisar la tierra, herramientas de carpintería, albañilería, saca de piedra y de desmonte, una piedra de amolar y alguna jarcia menuda y garruchas se consideran necesarios.	1350
Por una bandera con su correspondiente asta y tamborete para el fuerte	075
[Sumatoria]	31906, 0 ½

Folio 29v

	Por la suma de la buelta	31906, 0 ½
Tanteo del costo de la vigía		
Por 1760 varas cúbicas de tierra que es necesario rebajar de la cumbre del mencionado cerro para colocar dicha vigía y hacer su cortadura abrazada, a un real cada vara		220
Por 124 varas cúbicas de mampostería ordinaria de cal y canto para sus cimientos, a 5 pesos vara		620
Por 171 varas cuadradas de pared de 2 pies de grueso, a 5 pesos.		855
Por 33 varas cuadradas de citarón de un ladrillo de grueso, a 3 pesos.		099
Por 13 varas cuadradas de Citára de medio ladrillo de grueso, a 12 reales vara		019, 4
Por el costo de la escalera		020
Por 13 vigas de a 6 varas de largo y ¼ en quadro, madera de corazón para el trecho y 4 de a 7 varas para soleras de él, a 4 reales vara.		053
Por 2 bocelones de a 6 varas de largo, ¼ de ancho y 4 pulgadas de grueso para los testeros, a 2 reales vara.		003
Por 3 dozenas de tablas para el techo y guardilla, a 6 pesos		018
Por 6 viguetas de a 5 varas de largo y 6 pulgadas		
	[Sumatoria]	33813, 4 ½

Folio 30r

	Por la suma del antecedente	338131, 4 ½
en quadro para pilares y armadura de la guardilla, a 3 reales vara		011, 2
Por un rastrillo y 3 puertas		048
Por 6 portas para las troneras de cañones y pedreros		027
Por los herrages de las puertas, rastrillo y portas.		030
Por 23 jornales de carpinteros de a 8 reales 24 de a 4 y 64 de peones a 3 reales para conducir labrar y colocar las maderas en su lugar.		059
Por 72 varas quadradas de hormigón de a 3 pulgadas de grueso para el piso de la batería vaxa, a 4 reales vara		036
Por 72 dichas de solería de ladrillo para la batería alta, a 6 reales.		054
Por 12 cantos de 2 pies en quadro y ½ vara de alto para tragantes de los pedreros que pueden ponerse en la batería alta, a 2 pesos.		024
Por 2 dichos para los capiteles de los pilares del rastrillo y quisiales de él, a 3 pesos.		006
Por 26 clavos de escora a 1 ½ real, 25 de media escora en 12 reales y 1000 de entablar en 10 pesos.		016, 3
	[Total]	34125 pesos 1 ½ real

Folio 30v

Ymporta todo treinta y quatro mil ciento veinte y cinco pesos uno y medio real como parece de la suma antecedente.

Nota: que la cassa de vaxareque que en la explicación del plano número 5 se ha propuesto executar en el puerto F para custodia de las embarcaciones, no se ha incluido en esta [sic] tanteo porque se espera que estas podrán llegar muy cerca del fuerte, limpiando el río de algunos árboles caídos que embarrazan su navegación, y quando no se consiga y sea necesario construir dicha cassa, su costo no excederá de 100 pesos.

Ydem: Que la estacada de embono, que se ve figurada en el plano número 6 delante del baluarte de San Fernando en la boca de su fosso paralela a la orilla del codo que hace el río, se podrá construir de las maderas que se saquen del desmonte, con algunas faenas extraordinarias sin costo de la Real Hazienda porque no se necesita de mayor refuerzo, respecto a no ser el río rápido, aunque caudaloso en tiempo de ynvierno, y tener su tierra bastante consistencia para que no la robe el río, al que se puede dar también más desahogo por el contracodo en caso necesario, en el qual también se puede

Folio 31r

quitar el codo con poco costo, abriendo un corto paso al agua, como se efectuará en la práctica de canales.

Ytem que no se considera gasto alguno a la Real Hazienda por el desmonte que sería necesario hacer todos los años para tener limpia la campaña circunvecina, como conviene para su defenza y sanidad de su guarnición, porque podrá ahorrarse este gasto disponiendo que los vezinos que vayan allí a poblar hagan sus rosas de maíz en estas inmediaciones los primeros años, hasta que se consiga que no se críe en ellos árbol ni maleza alguna.

Ytem que para la saca y conducción de la piedra y otros materiales para el servicio de esta obra se podrán llebar de los negros esclavos de su Magestad destinados a las de esta plaza hasta el número de quarenta o cinquenta, incluyendo algunos albañiles de ellos, de que resultará considerable ahorro a la Real Hazienda.

Ytem que respecto a que se deberá dar principio por la construcción de la cassa fuerte para vigía y que, si se hacen allí la cal y ladrillo necesarios, se pasarán algunos meses antes de poder tener estos materiales, sería conveniente llebarlos de esta plaza en alguna embarcación de los

Folio 31v

guardacostas de *Su Magestad* o de las valandras o goletas que estos han apresado y entonces interín se desmonta la campaña, se saca la piedra y se construye dicha vigía, se podrá experimentar si será menos costoso continuar llebando de aquí dichos materiales y ahorrar la fábrica de hornos y tendales para ellos o fabricarlos allí.

Cartagena de yndias a 31 de marzo de 1761.

Duplicado.

Folio 32r

[En blanco]

Folio 32v

[En blanco]

1. MAPA. 1761 - MAPA GENERAL DE LA COSTA QUE INTERMEDIA ENTRE LAS PLAZAS DE CARTAGENA Y PORTOBELO Y LA DE PANAMÁ Y GOLFO DE SAN MIGUEL PARA LA INTELIGENCIA DE SUS SITUACIONES, LOS DE LOS RÍOS, YSLAS, PUERTOS Y LA DE GOLFO DEL DARIÉN E YSTHMO DE ESTE NOMBRE QUE COMUNICA LA AMÉRICA MERIDIONAL CON LA SEPTENTRIONAL

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación]

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(7). Seis planos o mapas de Darién [Material cartográfico].

MAPA 1

Título del documento: Mapa general de la costa que intermedia entre las plazas de Cartagena y Portobelo y la de Panamá y golfo de San Miguel para la inteligencia de sus situaciones, los de los ríos, yslas, puertos y la de golfo del Darién e Ysthmo de este nombre que comunica la América Meridional con la Septentrional.

Nota: Que en esta costa de la Mar del Norte el nivel de las mareas altas ordinarias se eleva sobre el de las vasas de 1 pie y 6 pulgadas de tuesa a 1 pie y 9 pulgadas y en la del sur de 15 a 20 pies dichos. Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761.

Duplicado. Antonio de Arévalo [firmado y rubricado]



2. MAPA. 1761 - MAPA GENERAL DEL GOLFO DEL DARIÉN O DE URABÁ SITUADO EN LA PARTE SEPTENTRIONAL DE LA AMÉRICA MERIDIONAL ENTRE LAS PROVINCIAS DE PANAMÁ Y CARTAGENA

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación].

Título del documento: Mapa general del golfo del Darién o de Urabá situado en la parte septentrional de la América meridional entre las provincias de Panamá y Cartagena con su entrada en los 8 grados, 29 minutos de latitud norte y 299 de longitud del meridiano de Thenerife para dar conocimiento de sus puertos, radas, ensenadas, cayos, vaxos, ríos y terreno de sus inmediaciones, acompañado de los planos particulares de la bahía que llaman la Calidonia, de el de la Candelaria y de el de parte del río Caymán con sus terrenos inmediatos de una relación del reconocimiento que de todo se ha hecho y de una descripción de ello, con inclusión del proyecto formado para erigir un pequeño fuerte que pueda precaver la nueva acogida de extranjeros y asegurar su guarnición de la inconstancia de los yndios, arreglado a la Real orden de 6 de febrero de 1760.

Nota: que los parages marcados con esta señal [ancla] son puertos abrigados para el tiempo de brisas que vientan por el *nordoste* en los meses de diziembre, henero, febrero, marzo y abril y toda la costa que corre desde la punta de Arenas del Sur, siguiendo por las de Urabá, Caymán, Turbo, Suiriquilla, Ysla de Barbacoas hasta la punta vaxa del Chocó, es limpia y hondable y se puede dar fondo en qualquiera parte porque las brisas no son fuertes y sólo hay un poco de marejada que lebanta la corriente que sale para fuera encontrándose con el oleage de la brisa.

Toda la costa que sigue desde la punta vaxa del Chocó hasta la Calidonia es braba y no puede darse fondo en el mensionado tiempo sino en los quatro parages en que ba puesta la predicha señal [ancla] y en Calidonia e Ysla de Pinos.

En los demás mese del año que hay lluvias y corren vientos por el sur en todo el golfo y costa hasta la Calidonia se puede dar fondo porque la mar está quieta, como también en toda la costa que ba desde la punta de Arenas dicha hasta la del río del Sinú.

Los números de la sonda denotan brazas de a cinco pies de tuesa.

El nivel de las mareas altas ordinarias se eleva sobre el de las vaxas un pie y 9 pulgadas dichos. Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761.

Duplicado.



Mapa general del Golfo del Darien, ó de Sabá situado en la parte Septentrional de la America meridional entre las Provincias de Panama y Cartagena con su entrada en los 8 grados 22 minutos de latitud N y 290 de longitud del meridiano de Tenerife para dar conocimiento de sus Puertos, Bahías, Ensenadas, Cayos, Navos, Rios y Terrenos de sus inmediaciones, acompañado de los Planos particulares de la Bahía que llaman la Calidonia, de el de la Landelaria, y de el de parte del Rio Cayman con sus Terrenos inmediatos de una Relación del Reconocimiento de todo se ha hecho y de ma descripción de ella, con inclusión del proyecto formado para erigir un pequeño Puerto que se pueda precaver la nueva acogida de Extrangeros, y asegurar su suavnicion de la inconstancia de los Indios: arreglado á la Real Orden de 6 de Febrero de 1760. Nota: Los parages marcados con esta señal T son Puertos abrigados para el tiempo de brisas que sientan por el NO en los meses de Diciembre, Enero, Febrero, Marzo y Abril y toda la Costa se corre desde la punta de Arenas del Sur izquierdo por las de Sabá, Cayman, Turba, Jiriguilla, Sábá de los Parriacas hasta la punta de Chaco, es limpia y hondada, y se puede dar fondo en qualquiera parte, por que las brisas no son fuertes, y solo hay un poco de marjada, que lebania la corriente que sale para fuera encorriéndose con el choque de la brisa. Nota: La Costa que corre desde la punta de Chaco hasta la Calidonia es brava, y no puede dar fondo en el mencionado tiempo sino en los quatro parages en que se muestra la predicha señal T. En las pocas mareas del Año que hay lluvias y corren vientos por el Sur en todo el Golfo y Costa hasta la Calidonia se puede dar fondo por que la Mar está quieta como tambien en toda la Costa que va desde la punta de Arenas del Sur hasta la del Ocho del Sur. Nota: Los nombres de la donda sonan brava, ó a cinco fias de fies. Nota: El nivel de las mareas altas ordinarias se eleva sobre el nivel de las mareas bajas y pulgadas á tres Cartagenas de Indias á 31 de Marzo de 1761.

Queda

Escala de medio grado, de arco máximo dividido en 30 minutos.
Escala de medio grado, dicho dividido en 28 de Trietas.
Escala de medio grado, dicho dividido en 84 de Trietas, ó 84 de Trietas.

1. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR DE LA BAHÍA DE CALIDONIA QUE MANIFIESTA SU FIGURA, EXTENCIÓN, FONDO Y TERRENO DE SUS YMMEDIACIONES

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación].

Título del documento: Plano particular de la bahía de Calidonia, situada en 8 *grados* 35 *minutos* de latitud norte y 298 *grados* y 36 *minutos* de longitud, en la costa del norte de el ysthmo del Darién o de Panamá que manifiesta su figura, extensión, fondo y terreno de sus ymmediaciones.

Explicación.

Vestigios de la batería erigida por los escoseses en su establecimiento y de molido por el *theniente* general Don Juan Díaz Pimienta gobernador de / Cartagena que según plano de ella, ynserto en el libro titulado “El piloto ynglés”, tenía 52 cañones.

Batería establecida por *dichos* escoseses que según el mismo piloto ynglés era de 8 cañones de que también se reconocieron algunos vestigios.

CC. Surgidero que llaman Puerto Escocés, o puerto escondido, es de buen fondo y abrigo en todos tiempos.

DD. Careneros en *dicho* puerto.

E. Ranchería de Aglatomate, en donde habitan los yndios quando vaxan a hacer el trato.

F. Población de Aglatomate en donde los yndios habitan y tienen sus sementeras.

G. Playa que llaman de Aglasenigua donde lo yndios tienen sus embarcaciones para hacer el trato y la pesca.

H. Población pequeña de yndios, llamada de Aglaseniqua, en donde hazen aguada las embarcaciones.

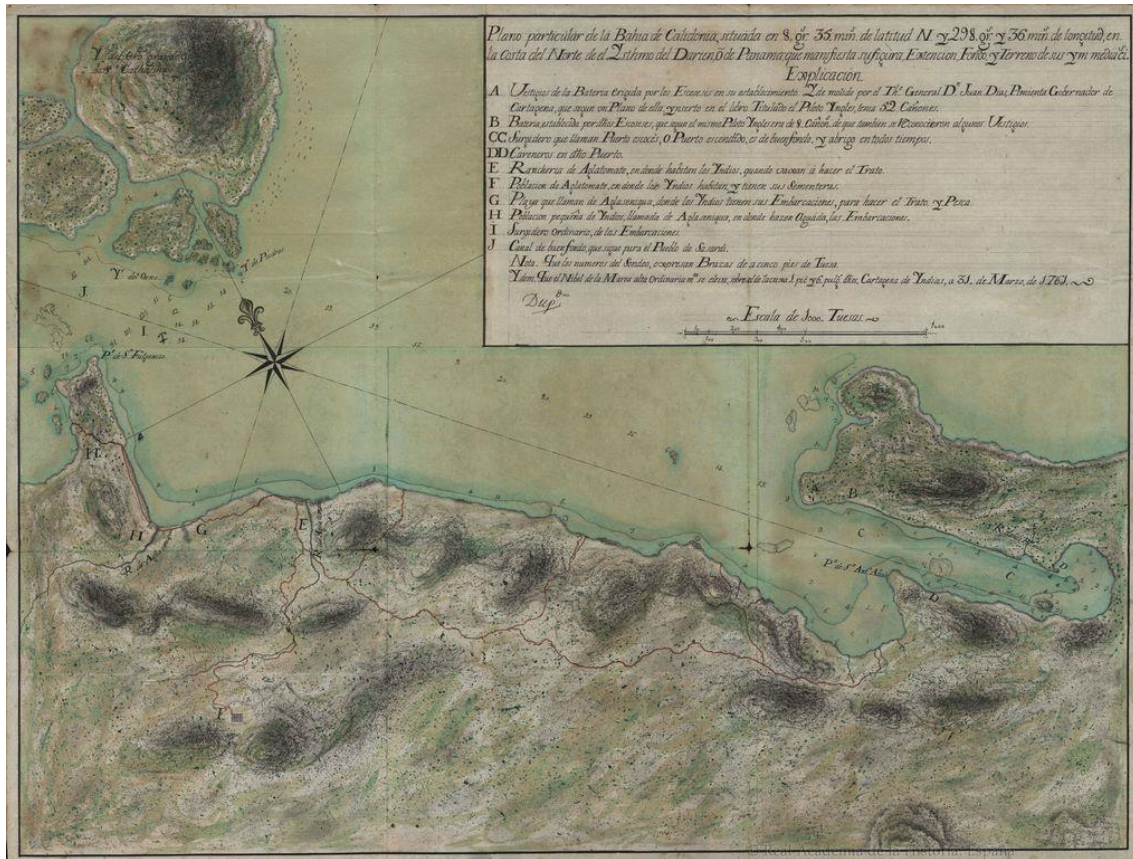
Surgidero ordinario de las embarcaciones.

J. Canal de buen fondo que sigue para el pueblo de Sasardí.

Nota. Que los números del sondeo expresan brazas de a cinco pies de tuesa.

Ydem. Que el nibel de la marea alta ordinariamente se eleva sobre el de la vaxa 1 pie y 6 *pulgadas* *dichos* Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761.

Duplicado.



2. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR DE LA BAHÍA DE LA CANDELARIA QUE MANIFIESTA LA FIGURA EXTENSIÓN Y FONDO DE ELLA, COMO TAMBIÉN EL TERRENO DE SUS YMMEDIACIONES

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación].

Título del documento: Plano particular de la bahía de la Candelaria situada en la costa del oeste del golfo del Darién en 8 *grados* 3 *minutos* de latitud *norte* y 299 *grados* y 10 *minutos* de longitud que manifiesta la figura extensión y fondo de ella, como también el terreno de sus ymmediaciones.

Explicación.

Caño que se comunica con el brazo principal del río del Darién que llaman brazo del trepadero que al presente se halla cegado en su boca y cerrado con ramas. AB. Firmal de olas y palos menudos podridos que acantona la mar y se inunda con su creciente y marejada.

BC. Playa vaxa de arena que yualmente se inunda.

DE. Playa de vaja de arena ynundada con las mareas.

F. Ysla en que se hallan algunos cortos trechos de tierra firme vaja que se ynunda en el tiempo de las crecientes del río.

Nota. Que todo el demás terreno de estas inmediaciones está ynundado siempre, por cuyo motivo aunque esta bahía es de buen fondo y abrigada de todos vientos. Si se quiere defender la entrada y trato de los extranjeros en ella con algún fuerte, además de ser costosa su construcción y servicio ordinario de su guarnición y difícil su defensa con mediana fuerza por poderle dar el costado los nabíos, no abría población ymmediata para subsistir y se hallaría sin retirada en caso de ser acometida por fuerzas superiores y como el trato y lícito podrían yualmente los extranjeros por otros varios brazo de este río, no sería fácil embarazarlo sino con piraguas armadas que persiguiesen y apresasen a los contravandistas, lo que igualmente puede hacerse desde otro qualquier parage de las inmediaciones donde no aiga los inconvenientes dichos, como se expresará en su lugar.

Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761.

Nota: Que los números del sondeo expresan brazas de cinco *pies* de fuerza.

Ydem. Que el nivel de la marea alta se eleva sobre el de la vaxa ordinariamente un pie y nueve pulgadas dichos.

Duplicado.



3. PLANO. 1761 - PLANO PARTICULAR QUE COMPREHENDE UNA PARTE DEL RÍO CAYMÁN Y TERRENO DE SUS IMMEDIACIONES PARA LA INTELIGENCIA DE EL QUE SE HA ELEGIDO PARA LA ERECCIÓN DE UN NUEVO FUERTE

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación].

Título del documento: Plano particular que comprende una parte del río Caymán y terreno de sus inmediaciones para la inteligencia de el que se ha elegido para la erección de un *nuevo* fuerte arreglado a la Real Orden de 6 de febrero de 1760.

Explicación.

Plano del fuerte de *San Carlos* proyectado.

Casa fuerte atronerada con disposición de colocar tres cañones de corto calibre y algunos pedreros que se propone / construir para vigía desde la qual se descubrirá todo el golfo y costas comprendidas entre las puntas de Cuipachucuna, la de Arenas del Sur, la del río Turbo y la de Curtina Chucuna e ysla de Barbacoas.

Foto para cortar la avenida de la cumbre de los cerros.

Terreno en que convendrá hacer la primera población.

Terreno que puede ocuparse en caso de aumentarse la población.

Puerto ordinario hasta donde llegan los botes en tiempo de verano en marea vaxa, en el qual con convendrá [inserto: hacer] una casa / cubierta de tablas comparedillas de vajareque (o de palos, barro y piedra) atronerada para tener una peque- / ña guardia en el verano para custodia de las embarcaciones.

Cerro donde se halla buena piedra para obras de mampostería ordinaria de cal y canto.

CHI. Cumbre de la cordillera de cerros de difícil acceso.

J. Vaxada al río por escalones hechos en la barranca de él.

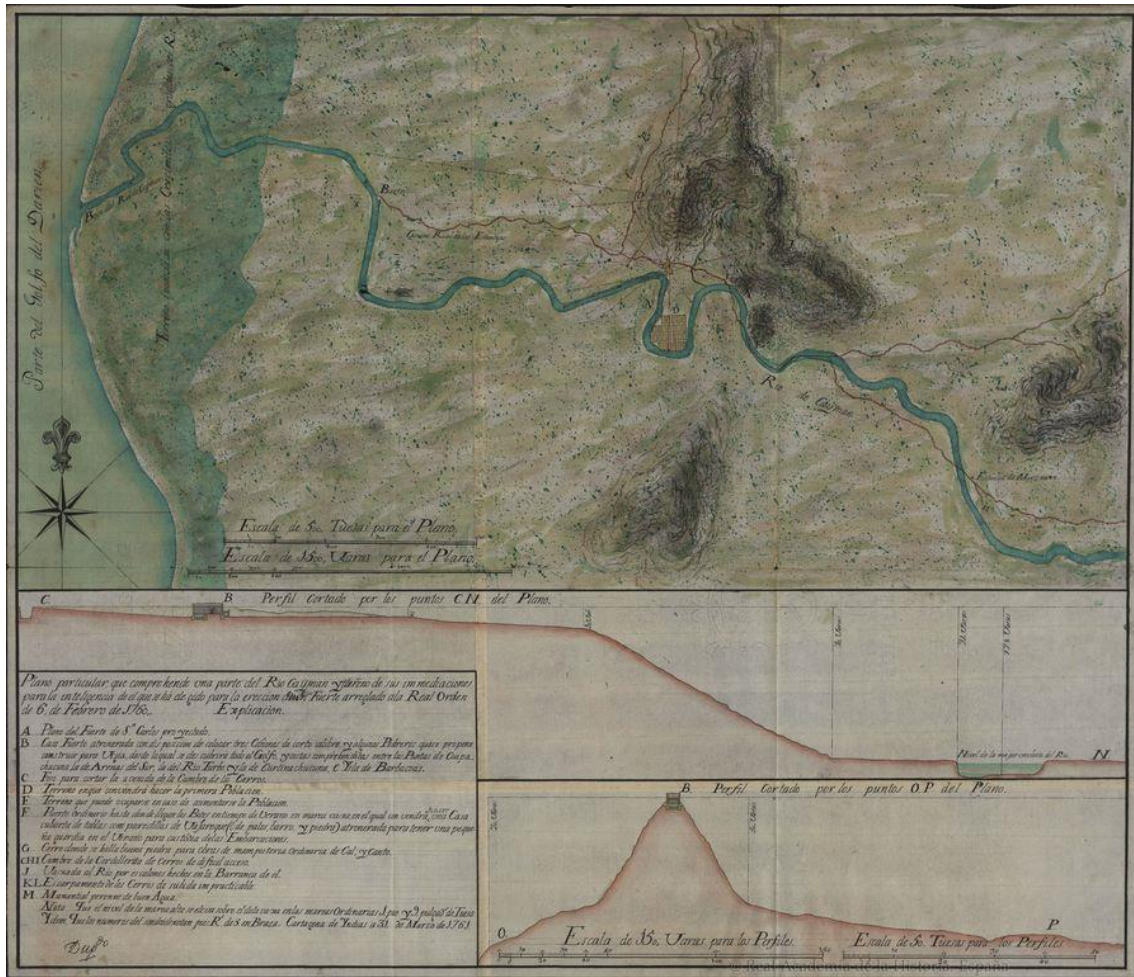
KL. Escarpamento de los cerros de subida impracticable.

M. Manantial perrene de buen agua.

Nota. Que el nivel de la marea alta se eleva sobre el de la vaxa en las mareas ordinarias 1 pie y 9 pulgadas de tuesa.

Ydem. Que los números del sondeo denotan pies Rs de 5 en braza. Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761.

Duplicado.



4. PLANO. 1761 - PLANO Y PERFILES DE LA CASA FUERTE PARA VIGÍA QUE SE PROPONE CONSTRUIR EN EL CERRO DE SAN CARLOS

Ubicación: BRAH, 9/6271(7) [Sin Foliación].

Título del documento: Plano y perfiles de la casa fuerte para vigía que se propone construir en el cerro de San Carlos señalada B en el plano particular de aquel terreno.

Perfil cortado por los puntos 1, 2 y 3 del plano del fuerte.

Explicación.

- e. Batería vaxa en donde se pueden poner 3 cañones de corto calibre y 3 pedreros con aspilleras para fusil.
- f. Repuesto para cartuchos de pólvora.
- g. Escalera para subir allá batería alta.
- h. Batería alta que puede coronarse de pedreros y fusilería.
- i. Tambor avanzado con un rastrillo, aspilleras y guardacabezas para resguardo de la puerta de entrada. J. Algibe.

Perfil cortado por los puntos ab del plano.

Perfil cortado por los puntos cd del plano.

Plano del fuerte de San Carlos que se propone construir en un costado del río Caimán que desagua en el golfo del Darién con disposición de poner en él 12 cañones de corto calibre y 12 pedreros y de hacer fuego a cubierto por las troneras de fusil que en él se ven.

Explicación.

Baluarto del rey.

Ydem de la reyna.

Medio baluarte del príncipe.

Medio baluarte de San Phelipe.

Baluarto de San Fernando.

Fosso

Puerta principal de entrada con armeros a los costados, un puente levadizo y una portadita, con dos pilas tras y un frontón (que se podrá executar de ladrillo) según se denota en su perfil.

Cuerpo de guardia para el oficial.

Ydem para los soldados.

Almazén para pólvora que puede contener 112 quilates en cajones de madera de cedro de a 50 libras cada uno.

Capilla.

Habitación del comandante del fuerte y oficiales.

Corredor con armeros para poner las armas y formarse la tropa en el caso necesario.

Almazén para armas y pertrechos.

Habitación del capellán.

Ydem del cirujano.

Hospital.

Quartel con tablado para 42 hombres en el qual se pueden acomodar dos tantos más de gente en caso necesario debajo de los tablados y con unas tablas sobre las tirantas ollabes de la armadura del texado.

Corredores en que se pueden acomodar algunos paysanos más en caso de necesidad y formarse allí como la tropa en el corredor M y servir ordinariamente para poner a cubierto alguna artillería.

Almacén para biveres.

Lugar común

Tendal para cozinaz.

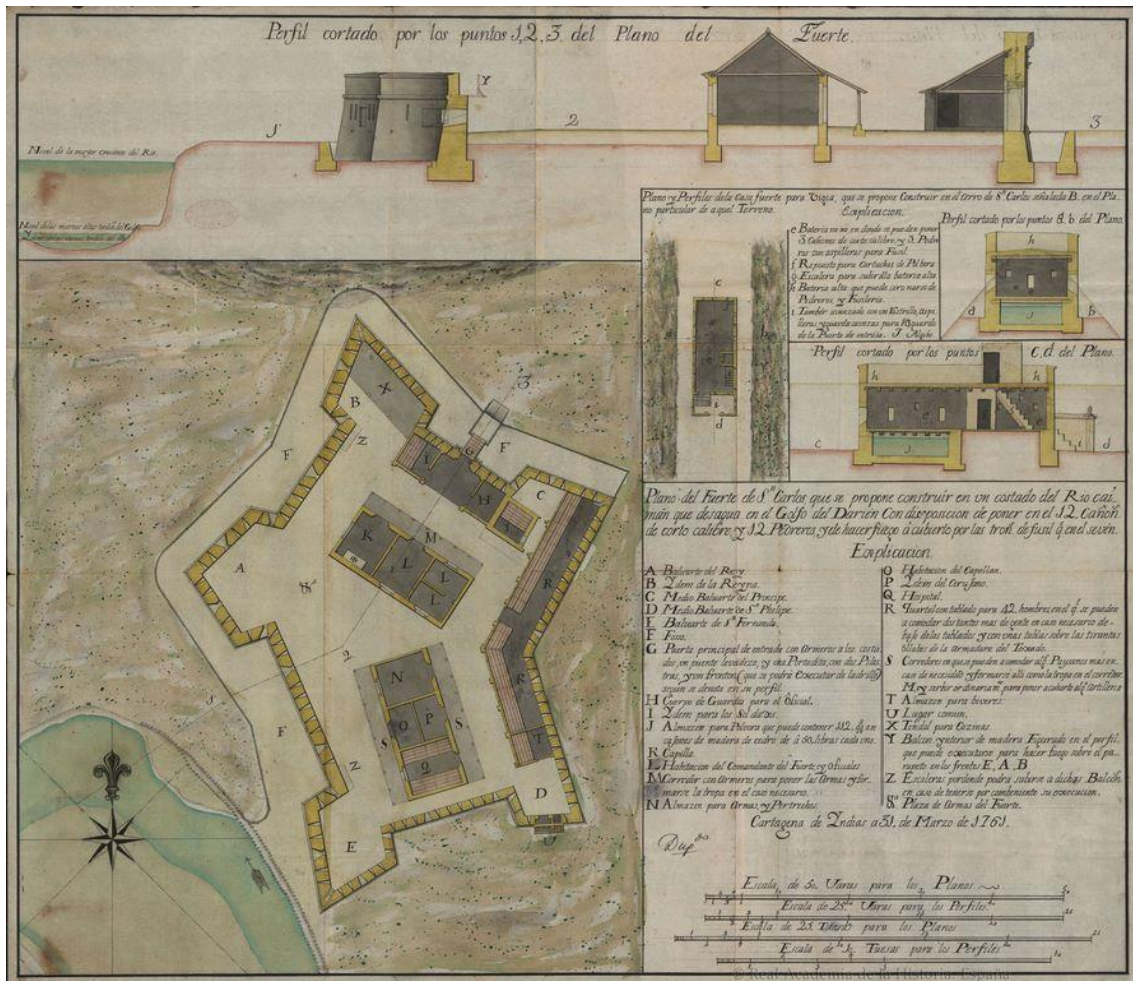
Balcón ynterior de madera figurado en el perfil que puede executarse para hacer fuego sobre el parapeto en los frentes E, A, B.

Escaleras por donde podrá subirse a dichos balcones en caso de tenerse por combeniente su execución.

&. Plaza de armas del fuerte.

Cartagena de Yndias a 31 de marzo de 1761

Duplicado



3. MANUSCRITO. 1763? - DESCRIPCIÓN DE LA COSTA DEL DARIÉN DESDE LA PUNTA DE SAN BLAS A CAYMÁN

Ubicación: BRAH, 9/6271(3), folios 1R-16V (foliación asignada).

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(3), Diario de lo ocurrido en la expedición y ocupación de Calidonia [i. e. Caledonia] y Carolina de Darién [Manuscrito] / por el Br. Ignº Director de Cartagena don Antonio Arévalo.

Título del documento: [Copia] *Descripción de la costa del Darién desde la Punta de San Blas a Caymán*, [Sin Fecha]

Folio 1r

Descripción exacta de la costa situada sobre el Golfo del Darién en quanto se comprehende desde la Punta del Caymán, hasta la de San Blas, por informe que hizo un sugeto residente en la Provincia del Zitará, práctico de la parte interior y exterior del indicado país.

Para maior claridad de este relato, se comprehenderá baxo el nombre de cunas, la nación que habita desde la boca del río de Atrato hasta la Punta del Águila, y la otra extremidad se entenderá de calidonios; y conceptuándose esencial a este intento o nada ageno de él, un leve diseño de la Loma de las Pulgas se hará individualisándose los ríos que riegan estos espacios con expresión de lo que vierten a Atrato y de los que desembocan a la mar, como también de los habitantes de estos distritos.

Según lo propuesto tiene el primer lugar el riachuelo nombrado el Caymán: hállase situado a sus orillas un pueblo del mismo nombre: en el año de sesenta y seis tubo como quarenta yndios de buena edad, que según el estilo de este paíz intitularemos tributarios. Sus aguas son escizas, de modo que en la boca y a corta distancia de ella admite canoas o buques con veinte quintales de carga, pero aminorándose siempre para arriba, solo podrán subir buques pequeños o canoas de a diez hasta dicho pueblo. Dista este de la mar como dos horas: en su desemboque a la izquierda tiene una loma alta y escarpada nombrada del Caymán; al pie de ella se fortificaron los europeos que habitavan entre

Folio 1v

los cunas, habiendo descubierto la sublevación de estos, y matanza general que habían deliberado; no obstante el largo espacio que entre ellos habían habitado y hallarse muchos de ellos casados con mugeres naturales del paíz.

Los indios no tubieron resolución para acometer a los prófugos en dicho parage, así por fortificado con trincheras a la boca del río, y hallarse a su parecer resguardados por la espalda por dicho monte, que por su aspereza y elevación conceptuaron inaccesible. Pero los yndios, como prácticos y bien instruidos de las veredas, las ganaron y de improviso cayeron sobre dichos europeos. La confianza y descuido ocasionaron su ruina; perecieron los más, pues sólo se save de un ysleño y dos franceses que escaparon: el primero con anticipación por no haverse preocupado como sus compañeros.

La loma indicada se demuestra de bastante elevación y por todos lados escarpada; por tanto, no se tiene individual noticia de su extremidad ni se puede afirmar tenga plan suficiente o adecuado para fortaleza, pero sí que es remate o término final por este lado de la cordillera o montañas elevadas que se desprenden o segregan de la principal que finaliza en la Punta del Águila, de que dista por navegación en canoas una larga singladura, y dicha Punta del Águila tiene esta inmediación más a las Bocas del Sinú.

Siguiendo desde el río y Punta del Caymán para

Folio 2r

las Bocas de Atrato se encuentra luego un riachuelo corto o quebrada sin nombre, tal vez por la reputación de inútil. A cortos pasos, y con levísima intermisión de tiempo, se determinan las bocas, o abras de los ríos nombrados Banana, Cope, Tuira, Turbo, Carepa, León, Suriqui. En Cope y Tuira hubo algunas cortas familias de yndios; en los demás ningunos se encontraban permanentes, pero siendo tan variables como en todo en sus plantíos y habitaciones, tal vez las habrán fixado en otros parages.

Los ríos indicados son de escazas vertientes y sólo los de León y Carepa, por lo que demuestran en su bocas, son más copiosos, en especial el primero. La atravesía de Caymán hasta la boca de en medio, o vulgarmente nombrada Brazo Grande (que es el más inmediato de los brazos o bocas de Atrato), se hace por lo regular en tres o quatro horas desviándose [sic] algo de la costa por la cortadura o ensenada que ésta forma.

Las bocas o brazos que para su desemboque a la mar forma el río de Atrato son quatro: el primero empezando por la costa que sigue a Caymán, es el de Urabá; el segundo se intitula Brazo Grande; el tercero de las Pavas; el quarto por el costado del Darién es conocido por el brazo principal o Madre del Río, a excepción de éste los demás se subdividen en varios brazos, en especial el de Urabá, pues son quinse las traficables además de otros esteros; el segundo tiene quatro y el tercero dos; como el de Urabá, desagua en el sentro de la ensenada y el brazo grande está en maior derecha con

Folio 2v

el Caymán: de éste y no de aquel se valen para la navegación de uno a otro de estos parages.

Haviéndose hecho descripción exacta del río de Atrato desde su origen hasta el río de las Loma de las Pulgas sin omitir el más mínimo de quantos le contribuyen por uno y otro costado, se conceptúa sobre inútil, fastidiosa la repetición y más conceptuándose ha tenido aquel relato el destino que a este se le asigna, así solamente se expondrá la situación de dicha Loma y virtientes [sic] que desde ella desaguan al Atrato hasta sepultar sus aguas, mencionándose únicamente una sola quebrada que por sus circunstancias no merece ni puede hecharse en olvido.

La loma nombrada de las Pulgas es la única eminencia situada en las márgenes de Atrato, que se exime de sus inundaciones en el largo curso que sigue desde el pueblo de Quibdó, hasta el golfo del Darién, y estrecha con particular opresión las aguas de dicho río, obligándolas a único cause, o madre, lo que se hace de estrañar por la variedad de brazos, comunicaciones y siénegas que con frecuencia ofrece y permite especialmente desde Murri hasta dicha loma de modo que en este espacio medio quando se halla el río en su maior altura sin tocar en su cause o curso principal, se pueden seguir dos y aún tres formadas enteras; así la vigía actual, y otros puestos que se han dedicado al mismo efecto, son del todo inútiles y aun nosibos pues, no produciendo el fin propuesto, persuaden

Folio 3r

a la provincia confianza, y seguridad, no deviéndose formar en manera alguna por las razones expuestas. Las mismas convencen la importancia y eficacia que en igual destino tendría dicha loma, preparándose por la orden y norma que corresponde a una importantísima defenza. La que se necesita para estas provincias y en ellas para el reyno todo es más esencial y urgente de lo que por lo común se concibe. No se pondera la entidad de este proiecto y sólo se indica por los fundamentos que se dexan comprehender y sin duda tendrá presentes la elevada penetración de nuestro *excelentísimo* gefe. Así siguiendo el método propuesto, se dice:

Que por la rivera oriental de Atrato, que es la derecha en su desenso y país perteneciente a los cunas, vierte a dicho Atrato el río de Thumarado, su desagüe rápido fenece en unas llamadas inmensas que por los inmediatos raudales e inundaciones forman una siénega de tanta y tan permanente extención que toma su nombre de dicho pequeño río y se intitula Tumarado. Divídese en quatro espacios de bastante extención: todos producen pexe⁷⁵⁷ en abundancia y bacas marinas conocidas por el nombre de manatí. Por la rivera opuesta, y en las inmediaciones de dicha loma, por la parte superior de ella, desagua en Atrato la quebrada de Cacarica; en las cabeceras de ésta hubo un pueblo del mismo título, los naturales de él se trasladaron al de las Juntas en la provincia de Nóvita. Más abaxo de la mencionada loma,

⁷⁵⁷ N.T. Peze: “lo mismo que pez”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 719.

Folio 3v

y como una hora de camino o navegación, desagua también la quebrada de Chuntatha, esta no ha tenido ni tiene habitantes. Desde la loma hasta la extremidad de la boca intitulada Madre del Río, es navegación, baxando, de un día poniendo alguna diligencia.

Empezando la navegación desde la boca últimamente mencionada por la costa que sigue para la Calidonia, se encuentran successivamente los riachuelos nombrados Tharena, Río Chiquito, Thitumate, Tiracandi, Acandi, Nubugandi, Estolo, Purpurcandi, Sazerdi [sic] y la Calidonia. Esta navegación desde la boca grande requiere por lo común el espacio de dos días; la costa es seguida y limpia.

Como media hora de Boca Grande dista la de Tharena: este antes de confundir sus aguas con las de la mar, forma siénega a que también contribuyen las quebradas del Tigre, Cuque y Cuti, que son quatro pueblos de los mismos nombres y puede conceptuarse quinto el de Arquía que se halla en su inmediación. Éste último tiene también su corta quebrada, que vierte a la del Tigre, y todas se confunden en el riachuelo de Tarena según va expresado. El año de sesenta y ocho había en el pueblo de Tharena como quarenta yndios de macana, Arquía tubo sinquenta, el Tigre diez, Cuqui seis, y Cuti quatro. Estos se comunicavan por travesía corta de tierra y la tenían también pero dilatada con Cacarica. Los siete últimos

Folio 4r

nombrados, se hallan igualmente poblados. Los más numerosos fueron Estolo y Calidonia, pues se reputavan de doscientos yndios de macana cada uno. El último se halla mui deteriorado por epidemias de viruelas.

Los yndios cunas se dedicaron en tiempos pasados al cultivo de cacaguares, cuyo producto insitó más su industria por las utilidades que desde luego experimentaron en las ventas que hacían a franceses e ingleses, admitiendo en cambio crudos⁷⁵⁸ listados⁷⁵⁹, coletas, cuchillos, sables, escopetas, pólvora y vala. El origen de esta aplicación procedió sin duda de los europeos que dentro de ellos se establecieron y no se encuentra motivo para igual conjetura de los calidonios, no obstante de constar la erección de colonia formal de yngleses o escosesses, en la inmediación del río Calidonia, en donde perseveraron hasta el año 97 o 98 que los expulsó el *excelentísimo* señor Don Juan Díaz Pimienta, gobernador que fue Cartagena. Dichos calidonios solo demuestran tal qual inclinación a la pesca de tortuga y beneficio de carey, que de ordinario venden a los yngleses con algún cacao que les franquean las frecuentes irrupciones y hostilidades con que asustan y maltratan a los cunas.

Havíase olvidado expresar que los pueblos de Tharena y sus inmediatos distan respectivamente de la mar un día o algo más de camino. Aún más remoto está el de Estolo y es trabajoso llegar a él con canoa. El que comunica estas luces logró su reconocimiento por travesía de tierra que hizo

⁷⁵⁸ N.T. Crudo: "Se dice de algunas cosas cuando no están preparadas o curadas, como de la seda, del lienzo.", *Ibíd.*, 292.

⁷⁵⁹ N.T. Listado: "Adjetivo que se aplica al tejido u otra qualquier cosa que está guarnecida, texida o pintada con listas de diferentes colores.", *Ibíd.*, 587.

Folio 4v

desde Tharena: gastó en ella dos días yendo mui despacio y entrándose a las casas y estancias que se encuentran en la cordillera. Esta no dexa de ser algo áspera y arresgada [sic] por la abundancia de Culebras y Tigres.

El único, más pronto, y eficaz medio para la reducción y sugestión estable de calidonios y cunas es el de establecimiento de vecindarios en sus costas y que sean baxo la protección de fortalezas con las correspondientes guarniciones en los parages adecuados y más aparentes. El fixar colonos y destacamento de tropas sin asilo ni resguardo sería abandonarlos al riesgo de dos fuegos o de doble sacrificio, siendo aún más temible que el de extranjeros, el de los yndios, que siempre o con sobrada frecuencia (hablo de calidonios y cunas) son infieles a Dios, al rey y al próximo, dispuestos a la crueldad y venganza insitados de su aparentada libertad o estimulados de la propensión de robos y matanzas según persuaden las reiteradas lastimosas experiencias que ha dado una y otra nación. El intento de domesticarlos con misiones, micioneros, tratados venignos, franquezas y continuas dádivas es expresarles, según su inteligencia, nuevos motivos para frecuentes traiciones, que solo creemos por la execución que argüie mal entendida sinceridad, que de ningún modo puede denominarse charidad ni benignidad christianas, atento a que por la observancia de estos principios, se ha retardado sobradamente la fácil subordinación de dichos naturales malográndose

Folio 5r

su salvación y las vidas de mucho eclesiásticos con ruina temporal, de tropa y vasallos, dispendio inútil y crecido del Real erario, como se reconoce de las varias entradas que se han hecho a dichos payces y de las osadas repetidas salidas que se han deliberado sus naturales amenazando la provincia del Zitará y la de Cartagena, interrumpiendo tal vez los abastos de esta plaza.

En quanto hasta ahora se ha expuesto me he señoído según dicta la prudencia a ageno y bien práctico dictamen, pues careciendo de otro proporcionado arvitrio, no pude elegir más seguros recursos, ni fundamentos. Para lo que en adelante refiriese me valdré de experiencias propias según permitiese la comprehensión que me aciste, explayándola oportunamente en las materias conducentes al sistema propuesto.

Tengo indicado la disposición que ofrece la Loma o Punta del Caymán para la construcción de fortaleza, pero como en esta sola insinuación dexo en olvido o bosquejo lo más esencial, recelo fuese culpable mi silencio, omitiendo especificar quantas circunstancias exige la materia y puedan ser esenciales para su mejor éxito. Por la descripción que se me ha hecho de dicha loma, juzgo que su elevación es mucha para los efectos vigorosos y convenientes de fortaleza en aquel parage: dúdase de la extensión de su plan superior y teniéndose en sus contornos se padezca escases de

Folio 5v

cantería, sería despropósito malograrla en tan oportuna beta y más quando de esta sola diligencia resultavan muchas proporciones mui útiles y necessarias. Si en un solo recinto se pudiera incluir fortaleza, quartel, almacén de pertrechos, de boca y guerra, pozos de agua saludable, si es que no se puede estender oportunamente a la immediación del Río de modo que se logre su abasto en todos tiempos, sin escases, ni riesgo, sería muy acertado, pues sin duda deve ser éste el primer objeto de la erección. Conviene así mismo esté ésta con tal independencia, separación y algún desvío del pueblo o pueblos de los yndios de quienes no se ha de tener confianza ni manifestar desconfianza. En la saca de cantería no se ha de limitar la providencia para la sola construcción del fuerte del Caymán, se ha de atender a la urgencia de materiales que ciertamente necessitarán otros que en las immediaciones y costa se han de construir, si es que se delibera perficionar [sic] el proyecto.

Si se resuelve la obra enunciada, conviene se principie a fines de noviembre o principios de diciembre en que comienzan las brissas, así por la comodidad de la extracción, como la de poderse transportar el destacamento y gastadores con los utensilios más necessarios. Veinte y cinco hombres al comando de un theniente y alférez, veinte negros del rey exercitados en desmontes podrán adelantar los precisos para barracas, ran-

Folio 6r

chos o cubiertos capaces y explayados, cubriéndose con parapetos de faxina en parage cómodo, inmediato a dicha loma, no para conceptuar en ello defenza y sí para estar cercanos al trabajo que en ella se emprendiese. No deven alexarse de la mar ni del río, proporcionando abra o caleta que sirva de puerto que permita recurso para el agua y retiro seguro en caso de necessidad y para este efecto no deven carecer de embarcaciones y marineros que coadjuven a los trabajos y forzosa defenza. En el intervalo de un mes se puede aumentar el número de esclavos y trabajadores y al mismo tiempo combiene pase un yngeniero experto y de toda satisfacción para el reconocimiento, delinear la obra y principiarla dexando substituto instruido para que la adelante y perficione [sic]. Se hace indispensable la acistencia de un sacerdote docto, exemplar y celoso en su ministerio para que no carezca la tropa y gente de espiritual recurso y forzoso alivio en aquel retiro, preparándose por el mismo medio la reducción [sic] y conversión de los yndios, cuio ministerio requiere particular prudencia, y como han de contribuir al mismo plausible objeto la guarnición y demás individuos, su nombramiento y elección necessita de particular reflexa especialmente en los cabos. De cualquier excesso, arrojado o motivo de disgusto suelen resultar inconvenientes,

Folio 6v

perjuicios y ruina. Si los oficiales, soldados y aun esclavos fuesen casados y pudiesen llevar mugeres y familia, sería mui acertado y conveniente así a su quietud como la de los yndios.

En las bocas de Atrato por su mucha diversidad y extensiva situación, ninguna se puede imaginar adecuada para fortificación útil; una sola ni aun tres no bastan para su mediana defenza. Las playas exteriores no manifiestan en parte alguna peña o roca, todas son de arena tan movable por los vientos, embates de la mar y bariaciones del río que no ofrecen permanencia ni solidez estable para simientos. En la parte interior de dichas bocas todo es fango, lodasares [sic] y pantanos. Estos parages y aquellos son malsanos y qualesquiera establecimiento en ellos sería cortíssima duración y de ningún visible efecto. Además desto las guarniciones se hallarían en casos urgentes indefenzas, sin retirada y destituidas de toda comunicación y socorro. Una sola fortificación regular en la Loma de las Pulgas con guarnición y pertrechos suficientes proporcionaría la defenza más eficaz del río pero se haría inexpugnable, procediendo en su construcción con la reflexa y disposición correspondientes. Las provincias del Chocó y balles de afuera

Folio 7r

carecen de presidio inmediato y no es dudoso que entre sus habitantes haigan algunos que merescan esta pena, y no se les impone por los crecidos costos que ocasiona la larga distancia e inconvenientes que se experimentan en la conducción [sic] de reos. Perseverando estos sin reprehensión ni castigo, en los vecindarios se precipitan a nuevos y los más execrables delitos, la pública seguridad padece sobras y la administración de justicia se halla señida a tan estrechos límites, que descaece [sic] de su común observancia, confundiéndose entre los beneméritos y arreglados, los delinquentes y facinerosos.

Las bocas de Tharena por su cercanía a las de Atrato, y la copia de yndios que habitan en sus inmediaciones, serían estímulo y mui eficaz motivo para la erección de fortaleza y vecindario, pero entiendo no ofrecen ni permiten proporción a este arbitrio. Lo mismo acaece en la restante ya relacionada costa de Calidonia, bien que en los contornos del río de este nombre, y con la menor distancia que fuere dable de él, es conveniente y aun forzoso se delivere la erección de fortaleza y establecimiento de vecindario con el plan de que sea villa, pues siendo centro de la provincia y costa (en la distancia media con corta diferencia de Atrato a Portovelo) lograría esta refugio y resguardo y llegaría

Folio 7v

aquella con presteza a perfecta y entera subordinación.

En cerca de ochenta años que han pasado después que los yngleses fueron expulsados de la Calidonia, no comprehendemos se haiga dado providencia oportuna para que dexen de volver. Sabemos que además de frequentar dicha costa con su comercio, infestan los pueblos de su inmediación con máximas perniciosas, distribución de títulos y patentes a sus caciques y capitanes, y en ocasiones les subministran pólvora, valas y fusiles, que no se destinarán únicamente a la casería. No sabemos determinadamente el objeto que propuso la enunciada nación en el establecimiento que hizo en dicho parage, ni podemos afirmar la extinción del proyecto, que a este intento formó su autor que fue gobernador de Jamaica y obtuvo el título de Duque de Portland, tampoco se afirma que este tratamiento fuese adquirido por dicha idea o informe: bien que su significado de puerto terral o terrestre lo indica, y más siendo este estilo entre ellos común como se verifica por el reciente acaecimiento en la tierra de los Césares y Bahía de la Cruzada que pretendieron desfigurar con los nombres de Lang-Land y Port-Egmond: el primero en memoria del capitán que hizo la demarcación y reconocimiento, y el segundo

Folio 8r

por el conde secretario de estado que era en la ocasión. Sea lo que fuere de esto se deve conceptuar que antes de resolver el establecimiento relacionado en la Calidonia, imbestigarían con toda atención y cuidado el país: se impondrían la calidad de él, sus circunstancias y de las inmediaciones, examinarían con reflexa las proporciones que ofrecían para formar nuevas colonias y tal vez sería su mira principal extenderlas sobre la Mar del Sur que dista poco de aquel parage; cuiá posesión no habrían deliberado sin objetos de maior utilidad y bien provables efectos. Por no incurrir digresiones, relatos difusos y amontonar inferencias, ocurriendo muchos y mui graves fundamentos palpables expuestos a la vista de todos; además de los ya indicados, tocaré los esenciales y que reputo urgentes.

De los pueblos del Tigre, Arquía e inmediatos, se tiene fácil comunicación con los de Santa María, y dependientes situados al sud con destacamento de Panamá. Las utilidades que estos rinden a aquel vecindario con diferentes labores de minas son innegables y serían sin comparación maiores en caso de poderse seguir con permanencia y sin continuos sustos los trabajos. Quando menos piensan, padecen asechanzas y muchas muertes aquellos habitantes y esclavos acometidos de los yndios infieles que se hallan situados sobre la costa norte, auxiliados

Folio 8v

estos tal vez de los naturales, simarrones y traidores fugitivos del Zithará. Observose en la última invasión que hicieron los calidonios a la vigía de Atrato, que sus piraguas se adelantaban por las riveras del río, no sólo a impulsos del remo sino también de palancas manejadas con la destreza y norma que acostumbran los yndios domésticos y mui ágiles en este ejercicio que nunca se ha visto practicar por los calidonios, de que se deduce la segura consecuencia de la comunicación y acuerdo que siguen para sus hostilidades y nuestra ruina, siempre que la puedan intentar. En esto mismo se patentiza que por la inmediata madriguera padece continuo y mui considerable desmedro la contribución de tributos en este Chocó, pues careciendo sus naturales de aquel asilo, no se ausentarían con tanta frecuencia y en tan excesiva copia como suelen sus pueblos.

Es constante que después de la plausible importantísima successiva navegación de registros por Cabo de Ornos ha descaecido tanto la circulación de moneda en Panamá y su provincia que se halla exausto y en total inopia su vecindario. La considerable porción de esclavos que antes se atareaban en el manejo de embarcaciones chatas para conducir ropas de Portovelo a Chagre y Cruces, distribuyéndose otros en los ejercicios de arrieros, carretilleros,

Folio 9r

y emfardeladores⁷⁶⁰ han carecido y carece de oportuno destino y sus dueños subsisten con carga pesada y sin lucro. La pesquería de perlas es embeleso de tiempo, sin provecho, y los frutos de la tierra no tienen aprecio ni estimación en tanto grado que el cultivo de estancias o agricultura en aquel distrito rinde al interesado, pues su ingreso tal vez no equivalente al costo, así es general la desdicha y miseria de modo que aquel gremio antes útil y opulento, es ya esqueleto y se romperá del todo si no se le subministra algún antídoto que la preserve. Al norte y sud del Darién se dice, y no sin fundamento, abundan buenas minas de oro, y pudiendo resultar de su beneficio tantas y tan interesantes utilidades ocasiona sentimiento y pudor se desprecien y difieran sus ingresos que pudieran disfrutar con común alivio tantos y tan menesterosos vaxallos.

Dixe como por incidencia bien que con particular cuidado, que la Loma del Caymán es remate o término de segunda cordillera que se disgrega de la principal que finaliza en la Punta del Águila. Esta segunda división es puntualmente en manantial u origen de los ríos que vierten a Atrato desde sus cabezeras hasta que desagua en el mar y franquear a la provincia de Zithará las opulentas minas que tanto oro rinden de cuio

⁷⁶⁰ N.T. "Enfardelador: el que lía y acomoda los fardos de ropas y otras mercaderías para cargar en los navíos. Es oficio público en los puertos de comercio", RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 359.

Folio 9v

principio se puede deducir apoyo o fundamento más que probable para presumir que los nueve ríos mencionados en la primera división de la costa no se hallan destituidos de este apreciable atractivo. Esta no es mera presunta pues las noticias y tal qual experiencia persuaden la realidad de este concepto y al de que no será conveniente hacer enagenación ni donación particular de dichos ríos y sí reservarlos para el fomento de mineros. Su establecimiento en dichos parages será mui útil y acelerará con notables ventajas su población con abundante ingreso para los vecinos del Zinú y aún de Cartagena. Ygual casualidad manifiesta la insinuación que hize de la quebrada de Cacarica con ánimo de expresar, como actual hago, las favorales circunstancias que en ella concurren para la formación de nuevo pueblo.

La inmediación por la parte superior a la Loma de las Pulgas es mui conveniente a este intento pues hasta ahora se cree ser el único parage más cómodo y cercano a dicha loma para la población que pueda contribuir con víveres y socorros a la guarnición que se deliberase franqueando al comandante oportunamente y con presteza las noticias de importancia que ocurrieron en la costa. El mismo auxilio y obligación se podía imponer a los

Folio 10r

otros pueblos inmediatos del Tigre, Arquia, etcétera.

Parece conducente al asunto significar que la común inteligencia estiende los límites del Obispado de Cartagena hasta las bocas del Atrato: el mismo término por su lado señala al de Panamá, y todo lo que es madre del río parece se dexa al de Popayán respecto a la posesión adquirida y jurisdicción que exerce. En este caso correspondía exceptuarse del último y agregarse al primero la Loma de las Pulgas, atento a su maior inmediación con Cartagena y el bien espiritual de las almas desvanece qualesquier otro reparo y el mismo devía seguirse en la adjudicación de Cacarica al capellán que fuese de aquella fortaleza; segregándole de toda subordinación a Panamá.

Como en los principios de estas y semejantes erecciones ocurren varias circunstancias que tal vez se repuntan despreciables, siendo en el fondo gravíssima entidad, todas merecen particular atención. Arriba expresé que los eclesiásticos que se destinasen a los establecimientos y reducciones indicadas huviesen de ser doctos timoratos⁷⁶¹ e infatigables en el cumplimiento de su ministerio, después he reflexionado que para el primer pueblo de yndios que se manifestase resignado y dispuesto a admitir sacerdotes, no vaia uno solo, precisamente hayan de ser dos cuio primer conato⁷⁶² debería ser instruirse

⁷⁶¹ N.T. Timorato: "El que tiene el santo temor de ofender a Dios y se gobierna y atiende a él en sus operaciones", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 880.

⁷⁶² N. T. Conato: "Empeño, intensión o esfuerzo en la execución de alguna cosa", *Ibid.*, 251.

Folio 10v

en el idioma de dichos naturales, a fin de que allanándose la entrada a otro u otros pueblos haya operario pronto para su asistencia. Para que ésta nunca falte en dichas reducciones se debería reemplazar con nuevos substitutos el acomodo de los primeros, imponiendo a todos regla indificiente [sic] para que se señan a la mera percepción de sus estipendios, sin pensar en la acumulación de emolumentos y obenciones⁷⁶³ que suelen imponer a los yndios, de que tal vez ha resultado el total abandono de sus pueblos y también de la religión.

Siendo costumbre embebecida que se equivoca con naturaleza de los yndios cunas, calidonios y chocoes ser amantes del retiro: las más fragozas asperezas tienen particular atractivo para su residencia y ordinaria havitación. Según este común principio no se duda que todos, o los más pueblos relacionados, incurran este enorme defecto, así será preciso después de alguna advertencia y examen, deliberar parage cómodo para la formación de sus pueblos e yglesias que conviene tengan especial decensia para que la exterioridad y adorno interior les insite a la frecuencia y concepto racional de Dios. Para adquirir alguna posesión en el entendimiento humano es regla general y fixa se procure primero algún dominio sobre la voluntad. Esta

Folio 11r

máxima es esencialísima y mui necesaria para con los yndios. La remoción o novedad que se pretendiese acelerar con violencia y contra su dictamen no tendría efecto y podrá ocasionar muchos perjuicios. La poligamia es común entre cunas y calidonios, no obstante no son protervos⁷⁶⁴ en este ni otro abuso de los muchos que incurren maiormente quando se les trata con benignidad y demostraciones [sic] de cariño.

Tengo propuesto señirse a lo esencial y procurado omitir relatos difusos, no obstante, recelo se argüirá he acumulado muchos: bien que realmente son sin comparación más los que no se mencionan, aunque se pueden conceptuar de importancia. De Cartagena a Portovelo se regulan ochenta leguas de navegación y aumentándose estas en la mitad más en la extensión de la costa, por las continuas ensenadas que forma, se conceptúan ciento y veinte leguas con infinitas ensenadas, abras y caletas, y aun puertos cómodos para anclar sin abrigo ni resguardo alguno de fortaleza. Los inconvenientes de tan extraordinario abandono, se experimentaron con particularidad el año de quarenta y siguientes, que demolidas las fortalezas de Portovelo y Chagres quedó todo el país descubierto y sin defensa alguna. Para proveer a Panamá de guarnición, deliberó el *excelentísimo señor don* Sebastián de Eslava despachar de Cartagena al segundo batallón de Granada y siguiendo su destino expuesto

⁷⁶³ N.T. Obvención: "Provecho casual o que sobreviene al principal útil de una cosa", *Ibíd.*, 658.

⁷⁶⁴ N.T. Protervo: "Insolente o arrogante", *Ibíd.*, 757.

Folio 11v

a eminentes peligros, hubo de desembarcar en la Punta de San Blas y abriendo la tropa veredas suficientes llegó por último aniquilada de fatigas a dicha plaza. Este cúmulo de peligros y notabilísimas faltas para toda razonable defenza, se huvieran evitado en mucha o la maior parte, a haverse establecido con anticipación los vecindarios y fortalezas que ahora se proponen. No se habría interrumpido como entonces sucedió la comunicación frecuente y segura de dichas dos plazas, todas las de tierra firme y aun del Perú, pues tal qual correspondencia que se seguía era por los yndios calidanos despachados con intermisión de Panamá a Cartagena con protector e intérprete [en blanco] como se dexa entender mui arriesgado y del todo contingente.

Los proyectos de Ynglaterra, en quanto dependían del almirante Eduardo Bernón, se perficionaron [sic] pero no tuvieron igual éxito los que se pusieron a la dirección del vicealmirante Jorge Amzon. Ninguna seguridad hay que dexen de repetirse los mismos intentos y sería culpable desidia no precaverlos con tiempo. Durantes [sic] las hostilidades ya enunciadas fueron también desmantelados los castillos de San Luis de Bocachica, San Josef, Abanicos, Castillo Grande y el del manzanillo sobre el puerto y bahía de Cartagena; de este modo, en

Folio 12r

la enorme distancia de cerca de mil leguas que median de la Guayra a Campeche sólo quedaron dos bicocas⁷⁶⁵ o castillejos, el uno sobre el saco de Maracaybo y el otro a la entrada de Santa Martha. En un estado tan funesto y deprorable [sic] se puede questionar si eran maiores y más temibles los riesgos que padecían nuestras embarcaciones de guerra y marchantes fondeadas en sus puertos o en alta mar: estando en uno y otro término cortados y expuestos los socorros, interrumpida la navegación y sin arbitrio, probablemente seguro para la mera participación de noticias, en tales términos que los enemigos sin tratar de [en blanco] nos impusieron estrechísimo y general entredicho.

La prerrogativa de minerales de oro que probablemente supongo en los ya indicados nueve riachuelos, no se limita a esta sola extensión, pues por los mismos fundamentos y apoyos es transcendente [sic] a los que huviese desde la Loma del Caymán y más adelante. Estriva éste bien opinado concepto en que, franqueando la alta cordillera cuios términos o remate son los designados, este precioso metal ya con más o menos abundancia en todas sus lomas o declives por la falda del poniente desde el río de Figuamandí (que es el más remoto reconocido y entablado) de la provincia del Zithará, de Thado inclusive, Yró: Nóvita, Calima, Dagua, Raposo y sus

⁷⁶⁵ N.T. Bicoca: "Según Covarrubias en sí Tesoro es una torrecilla de madera hecha a modo de garita donde se guarece el soldado de los temporales quando hace la centinela", *Ibid.*, 143.

Folio 12v

anexos, provincia de Yquande, Barbacoas y río de Esmeraldas en la provincia de Quito. Por el lado oriental de la misma cordillera se hallan Zaragoza y la gobernación de Antioquia. Algunos vecinos de esta extienden sus labores hasta las cabeceras de Riosucio y de Murri, que vierten a Atrato y se hallan en el centro de dicha cordillera. Siguen sus faldas por el mismo costado, las muchas minas que se trabajan y dexan de trabajar en la jurisdicción de la Bega; así se deduce que por ambos lados, centro y vertientes todas de dicha cordillera con más o menos extensión, maior o menor abundancia, se hallan minas y betas de oro, sin que se pueda presumir dexe de encontrarse este precioso metal en sus últimos términos asia la mar.

La frecuente navegación y trato con el río del Caymán y sus inmediaciones darán luz y conocimiento del mejor fondeadero, bahía o puerto que hubiese en las cercanías de la Punta del Águila, a fin de que se pueble y fortifique luego que cómodamente se pueda por la extensión y planta de ciudad. El abasto de víveres para los primeros y successivos pobladores corresponde sea del Río del Zinú con toda franquicia y excepcion de derechos, prohibiéndose a los oficiales

Folio 13r

y cabos subalternos puedan tener por sí ni interposita persona, pulperías, tiendas ni cayucos de comestibles, de que resulta tanto perjuicio a la tropa y havitantes. Este proyecto bien reflexionado no es arduo, costoso, ni requiere maior espacio para su primera idea o planta y sin duda es mui útil y urgentísimo por lo expuesto y mucho más que pudiera exponerse en su abono.

Señor gobernador y comandante *general* D. N. A. C.

Mui señor mío: ayer recibí la de *usted* fecha 26 del pasado en que incluyendo copia de la orden dada por el *Excelentísimo* Señor virrey en 17 de noviembre, en su consecuencia y del práctico conocimiento que me aciste de esta provincia y Río de Atrato, preceptúa informe qué auxilios podrán franquearse de aquí en casos urgentes para la casafuerte que se delibera construir en el Río de Canna de la provincia del Darién, y qué norma de comunicación y correspondencia permite este con aquel distrito. Si la orden no fuera tan respetable como es, y deverse entender comprehensiva a todo lo que es anexo a la materia y resultados que de ella puedan demandar o producirse, siendo realmente muchos y mui importantes, mi respuesta sería sin otro aditamento que allá no deven esperar ni pueden lisongearse en lo presente auxilio alguno de esta gobernación, ni aquí es dable se imagine por ahora frecuente comunicación, ni

Folio 13v

correspondencia aún remota con los indicados habitantes ni con otros de aquellos contornos. Más como esto persuade a primera vista obstáculos aparentados y dificultades que suscita particular interés o conato sospechoso, se hace preciso tocar con superficialidad el estado actual de este recinto, la situación de sus pueblos y vecindarios, calidad, ejercicio y circunstancias de sus habitantes; para que enterado de todo el *excelentísimo* señor virrey resuelva lo que fuere de su superior agrado. Pues quando no merezca aceptación el relato, no será culpable como sin duda sería la omisión o silencio.

La provincia del Citará, que en la administración de rentas y común reputación incluye la del Tatamá, ciñéndose esta parte a los solos pueblos de Chami y San Juan, confina con el oriente, tierra adentro con la jurisdicción de Ancerma en la gobernación de Popayán y en la montaña de Caramantá que se halla en la de Antioquia tiene su origen el enunciado Río de Atrato y también el de Andaquera que después de largo curso se le une. La primera escala del Tatamá, viviendo de las provincias de afuera, es el almacén, mezón o tambo de Auquia a que llegan las mulas que traen efectos para este destino y en él entregan las cargas. Desde dicho Auquia continúan a lomo de tamenes o cargueros, haviéndolas empapelado o acondicionado con ojas para resguardo de las

Folio 14r

humedades, que para este medio evitan. Este camino hasta el Puerto de Andaquera es áspero, de montañas elevadas, divididas en varias cuchillas. En tiempo de invierno es trabajoso por el preciso tránsito de riachuelos rápidos, generalmente es de mal piso en las subidas y bajadas que se experimentan resvaladizas con exceso. Sus jornadas comunes son doze para carguero: en cada una hay tambo⁷⁶⁶, o debe haverlo, para que el yndio no aumente la carga ordinaria de quatro arrovas con la oja que de otra suerte había de llevar para [en blanco] o rancho en que descansar y pasar la noche. Este es el único público afán en que se ocupan los naturales de los referidos pueblo de Chami y San Juan; son excelentes para este ministerio verificándose en ellos que el ejercicio haze maestro. Desde su más tierna edad no se dedican a otro y tal vez en él nacen, pues las mugeres acompañan siempre los maridos llevando el vestimento, ajuar y pobres cobijas de su familia, que en los primeros días es de más pero que el que carga el varón, y no se eximen de este afán por hallarse de reciente parto o inmediatas a él, ni hay evento que cause en ellas suspensión de camino o las releve de su cuévano⁷⁶⁷ o lichigo. Ya esta insidencia distrahía del asunto propuesto.

Únese también la provincia de Citará con la de Nóvita por los arrastraderos o transtos [sic] de tierra de Buena-vista, Aguaclara y San Pablo; los dos primeros principian

⁷⁶⁶ N. T. Tambo: "Mesón o venta. Es voz indiana", *Ibid.*, 866.

⁷⁶⁷ N.T. Cuévano: "Cesto grande y hondo, poco más grande de arriba que de abaxo, tejido de mimbres toscos, que sirve para llevar la uva en tiempo de la vendimia y para otros usos", *Ibid.*, 295.

Folio 14v

o finalizan en las cercanías del pueblo de Fadó; el último, como los antecedentes, cae sobre el río de San Juan, como cuatro horas de bajada de dicho Fadó y un día de subida, con maior immediación al Real de Nóvita, por lo que, y evitándose los maiores riesgos del río ya referido, es el más frequentado. Estas cabeceras o linderos distan de Quibdó río arriba quatro días regulares. En la distancia media, con maior cercanía a Fadó, se sitúa la corta cuadrilla perteneciente a *Don Luis Gutiérrez* y *Doña Juana Murillo*, la de Certequí que es más numerosa, y por otro lado se halla parte de la de *Don Fernando Martínez de Caso*. En los riachuelos que vierten a los de San Pablo y Quibdó de este tránsito, están dispersas las estancias de la parcialidad de yndios de Lloró que se intitulan del Cedro (serán de sesenta y cinco a setenta tributarios) y también porción de los de Quibdó con tal qual platanar que por este tramo es de corta permanencia.

Las jornadas que se indican de Auquia al puerto de Andaguera sin comitiva, ni cargazón pueden reducirse a seis: una al Lloró en canoa, otra en los mismos términos a Quibdó, capital de la provincia. Desde este pueblo, no estando Atrato del todo vajo y con moderada diligencia, siguiendo sin intermisión, se llega a la vijía de Curbaradó en tres días con sus noches y uno desde aquel puesto

Folio 15r

a la Loma de las Pulgas, noche y día; de allí a la mar con río favorable y las manos en ejercicio, un día. Así se transita la provincia por su maior longitud en diez y siete jornadas, pues las dobles que se refieren son de común práctica sin incomodidad ni particular riesgo en quanto al río por su apacibilidad en el curso que se relaciona. He individualizado esto para que sean comprehensibles las distancias y también los arbitrios que requiera inopinada invasión o se necessiten para auxilios internos o forasteros.

Entre Quibdó y la Vijía se hallan situados los pueblos de Beté, Bevara y Murri. El primero en el tránsito a orillas de Atrato; el segundo un día distante de él sobre el río de su nombre; el último del mismo modo, como cinco horas de navegación. La latitud se hace en cierta manera inmensurable pues no está evitada ni se cultiva la vigéssima parte de ella y sólo la trafican los indios, ya por amantes del retiro, inclinados a monterías de saynos, tatabros y otros animales, y también a la cimarronería o fuga. Algunos hacen sus sementeras de maíz en la serranía, en la maior elevación de los ríos tienen sus zambullideros de oro y el asilo para ausentarse de toda comunicación quando se padecen epidemias o viruelas, no siendo para ellos pensión la aspereza, ni la soledad, al contrario es su apetecido recreo y deleite. De este Quibdó se determina la sierra alta al este, como de ocho a nueve leguas; por el

Folio 15v

hoeste o poniente no se ve tierra alguna, no obstante la hay, aunque no en tanta elevación como la otra según se sabe por los arrastraderos o parages transitables que permiten paso para el río de Badó o Baudó y playas de la mar del sud, lo que se verifica con frecuencia subiendo dos o tres días por los ríos que traen ese curso y en algunos por menos espacio, bien que allá corresponde maior dilación, así se compensa la distancia.

De la alta cordillera indicada, descienden todos los ríos de minerales y ella, acercándose a Atrato unas veces, alexándose otras, dexa maior o menor espacio de terreno para el jirón que forma este distrito que abunda de grandes siénegas, lodazares [sic] o fangos inmensos por la abundancia de aguas llovedizas y las que descienden de dicha cordillera, al principio con precipitud, después declinan aremanzas y tal vez en charcos sin curso ni salida.

La población actual de este inculto y más que ingrato país puede calcularse de ocho mil almas, cinco mil y quinientos yndios, mil y quinientos negros y mulatos esclavos, los restantes libertos, libres, tratantes y vecinos. El cómputo puede no ser exacto, pero no es descom-pasado.

Folio 16r

[En blanco]

Folio 16v

Descripción
de la costa del Darién desde la Punta de *San Blas*
a Caymán.

4. MANUSCRITO. 1785 - TROPAS Y OFICIALES PARA LA EXPEDICIÓN DEL DARIÉN

Ubicación: AGI, PANAMA, 307, folios 1076R – 1094R

Título del documento: [Tropas y oficiales para la expedición del Darién, 1785]

Folio 1076r

Copia

Excelentísimo señor: Señor, el bergantín de *Su Magestad* el Princesa está pronto para hacerse a la vela mañana día 24 luego que entre el viento en el bergantín *San Carlos*, alias los Gemelos, y la goleta *Nuestra Señora del Carmen*, marchantes, se ha estado hoy haciendo la estiba, con el pancajones y lo demás que se ha puesto a su bordo, lo que quedará [sic] hoy concluído y prontos ambos para seguir mañana al Princesa. De las tres lanchas cañoneras, salieron hoy dos de aquí para ir a Lorica a conducir la tropa que habrá venido de Mompóx a la bahía de Sispatá para ponerla a bordo de las referidas embarcaciones y en el ganguil de reales obras que se estaba aprontando y se pondrá en viage luego para ir a la expresada bahía. La restante lancha cañoñera saldrá con nosotros para ir a la expresada bahía y seguir todos juntos desde ella al destino que *Vuestra Excelencia* nos ha señalado para executar sus superi-

Folio 1076v

ores órdenes. Pasó a manos de *Vuestra Excelencia* las relaciones de los oficiales, tropa, pobladores, gastadores, artillería, víveres, municiones y demás que está destinado y embarcado en las referidas embarcaciones y otra de los gastadores que han tomado el préstamo de 10 pesos para haviarse, presentados voluntariamente para ir a la expedición y que no han estado presentes en la revista que les he pasado hoy, a los cuales convendría aprehender, si *Vuestra Excelencia* fuese servido para contener en adelante esta falta. Dios guarde a *Vuestra Excelencia* muchos años etcétera. A bordo del bergantín de su *Magestad* el Princesa, fondeado en Bocachica hoy 23 de enero de 1785.
Excelentísimo señor. Besa las manos a *Vuestra Excelencia* su más obediente súbdito.
Antonio de Arévalo. *Excelentísimo* señor virrey Don Antonio Cavallero y Góngora.

Es copia.

Juan de Casamayor [firmado y rubricado]

Folio 1077r

[En blanco]

Folio 1077v

[En blanco]

Folio 1078r

Relación de los oficiales, tropa, artillería, víveres y demás, embarcado en el bergantín San Carlos, alias los Gemelos, para la expedición del golfo del Darién.

Un religioso capuchino.

El teniente veterano Don Domingo Geijó.

Ydem Don Josef Arnal⁷⁶⁸

1 Zirujano

12 Artilleros, incluso un *sagento* y cavo

2 Oficiales subalternos de milicias pardas.

50 Milicianos de dicho cuerpo.

1 Garzón de él.

1 Cavo ydem.

15 milicianos blancos cazadores

4 Armeros

3 Pobladores

14 Gastadores

11 Presas

200 Quintales de pan

Folio 1078v

6 Sacos de pan para dieta

10 Varriles de tocino

7 Sacos de arroz

16 Ollas de fierro

4 Ollas de cobre

1 Caldero de tripulación

4 Cañones de a 8

8 dichos de a 8

Con sus cureñas y juego de armas

12 Pedreros de barga con tragantes

100 Valas de calibre de a 8

22 Dichas del de a 4

3 Cajones de fusiles

40 Dichos de cartuchos ydem

29 Quintales de pólvora en varriles

50 Hachas

1 Pieza de guindaleza con dos quadernales y morón [¿?]

1 Dicha de Zaula

30 Paniguelas

40 Vateas

16 Pipas para aguada

4 Tinas para lo mismo

6 Votijuelas de manteca de coros

2 Gallineros con gallinas para dieta

50 Cueros al pelo

⁷⁶⁸ N. T. Se le nombra más continuamente como Arnar.

1 Fogón

Folio 1079r

1 Caja de capilla
1 *Dicha* de medicina
1 *Dicha* de sábanas
2 Sacos de sal
14 Cajones de tabaco
25 Varriles de aguardiente
1 *Dicho* de vinagre
1 Maestro de raciones nombrado por parte de la Real Hazienda.
A bordo del bergantín de Su Magestad el Princesa, fondeado en Bocachica 23 de enero de 1785. Antonio de Arévalo.

Es copia.
Juan de Casamayor [firmado y rubricado]

Folio 1079v

[En blanco]

Folio 1080r

Relación de los oficiales, pobladores, víveres y demás que se ha embarcado en la goleta *Nuestra Señora del Camen* para la expedición del golfo del Darién.

2 Tenientes corregidores del Chocó
1 Practicante
1 Herrero
7 Pobladores
15 Gastadores
57 Barriles de tocino
25 Quintales de pan
6 Sacos de arroz
10 Hollas de fierro
4 *Dichas* de cobre
15 caxones de pertrechos
6 Pipas para aguada
6 Votijuelos de manteca de coros
2 Gallineros con gallinas para dieta.
6 Cajones de tabaco
86 Cajones de pertrechos, granadas de mano, piedras de fucil
1 Caja de medicina
8 Líos con 40 tiendas de campaña
10 *Dichos* con 100 lanzas
33 *Dichos* de cabos para picos, sapapicos, hazadas, hachas, palas y mandarrias.
5 *Dichos* de varretas
4 Piedras de amolar

Folio 1080v

1 Cajón de herramienta de carpintería de blanco
1 Fragua en dos cajones
1 Cajón con 2 arrobas [¿?] de asero
2 Quintales de fierro planchuela

A bordo del bergantín de *Su Magestad* fondeado en Bocachica 23 de enero de 1785. Antonio de Arévalo.

Es copia.
Juan de Casamayor [firmado y rubricado]

Folio 1081r

[En blanco]

Folio 1081v

[En blanco]

Folio 1082r

Relación de los oficiales y demás yndividuos que están embarcados en el bergantín de *Su Magestad* el Princesa del mando del *teniente* de navío Don Juan Carranza, destinados a la expedición del Darién.

El brigadier de yngenieros Don Antonio Arévalo
Un religioso capuchino
El sargento mayor Don Gerónimo de Segovia
El capitán de yngenieros Don Siriaco Galluzo
El *teniente* de ynfantería Don Luiz de Arévalo
El subteniente Don Francisco Subiría

Nota
Que en expresado bergantín ba el proveedor por la Real Hazienda Don Jazinto Quesedo y llave ocho mil pesos.

A bordo del bergantín de *Su Magestad* el Princesa fondeado en Bocachica 23 de enero de 1785. Antonio de Arévalo.

Es copia.
Juan de Casamayor [firmado y rubricado]

Folio 1082v

[En blanco]

Folio 1083r

Relación de los gastadores que debían embarcarse en el bergantín San Carlos, alias los Gemelos, y la goleta *Nuestra Señora del Carmen* para pasar al golfo del Darién, a cuyo efecto se les ha hecho el préstamo de 10 pesos cada uno para su avilitación y no se han presentado en la revista que se les ha pasado en esta fecha.

Francisco Medina
Juan Navas
Manuel Rivera
Martín *Joseph* Tobar
Josef de los Santos Mesa
Juan del Carmen Fidel

Notta

Que Juan Navas era soldado del regimiento fixo y se le ha dado su *lizencia* por haverse presentado voluntario para ir a la expedición, si se le concediera, bien que la tiene en su poder el brigadier Don Antonio Arévalo. Ytem, que Agustín González estuvo presente el día de ayer en el bergantín San Carlos y Juan del Carmen Fidel se quedó en Cartagena anoche ofreciéndose

Folio 1083v

presentar hoy en San Carlos. A bordo del bergantín de *Su Magestad* el Princesa fondeado en Bocachica 23 de enero de 1785.
Antonio de Arévalo.

Nota
Que Juan de Navas se ha presentado después de cerrada esta carta. Arévalo.

Es copia.
Juan de Casamayor [firmado y rubricado]

Folio 1084r

[En blanco]

Folio 1084v

[En blanco]

Folio 1085r

1° Expedición para establecer poblaciones en el Darién.

Comprende los establecimientos de
Mandinga
Caymán
Concepción.

Folio 1085v

[En blanco]

Folio 1086r

Marina

Excelentísimo señor. Mui señor mío. Anoche a las 7 de ella llegué a este fondeadero con los buques de mi cargo de los que dirijo a *Vuestra Excelencia* los estados de salida, participándole al mismo tiempo cómo esta tarde se han hecho a la vela las lanchas *San Josef* y *San Juan para las*

Folio 1086v

bocas del río Sinú, a fin de que suban con anticipación a *Lorica* y conduzcan a las referidas vocas la tropa que deve embarcarse allí en estos buques con los que me haré a la vela mañana, siendo Dios Servido.

Nuestro Señor guarde a *Vuestra Excelencia* muchos años *Cartagena* de Yndias 23 de enero de 1785.
Excelentísimo Señor. Besa las manos a *Vuestra Excelencia* su más atento rdo súbdito. Juan Carranza. Excelentísimo Señor
Don Antonio Cavallero y Góngora.

Folio 1087r

Estado que manifiesta en el que salió del puerto de Cartagena de Yndias el vergantín de Su Magestad el Princesa del porte de catorce cañones de calibre de a quatro, su comandante el alferez de fragata Don Juan Bienpica.										
Oficiales mayores	Tropa de ynfantería	Ydem de artillería	Oficiales de Mar	Artilleros de preferencia	Ytem ordinarios	Marineros	Gru metes	Totall	Cria dos	
9	17	3	13	8	23	19	15	107	8	
Anclas y cables			Clases y nombres de los oficiales de guerra y mayores			Velamen				
1 de 7 quintales	1 de 12 pies	120 brasas	Comandante de la expedición de mar el de los guardacostas	Don Juan Carranza	Mayores cangrejas	2	Estay Volante	1		
	1 de 9	80	Ofizial de órdenes el primer piloto habilitado de ofizial	Don Juan Ferro	Trinquetes	2	Ydem de juanete mayor	1		
1 de 5	1 de 8	11	Comandante del buque el alferez de fragata	Don Juan Bienpica	Gavias	2	Contrafok	2		
	1 de 7	65	Contador	Don Manuel de la Peña	Velachos	2	Fok	1		
	1 de 4		Capellán	Don Diego de Prados	Juanetes mayores	2	Ala mayor	1		
	1 de 7	65	Segundo Cirujano	Don Balthasar de Silva	Ydem de proa	2	Ydem gavia	1		
	1 de 4		Aventurero	Don Josef Yriarte	Estay mayor	1	Ydem velacho	1		
1 Anclote	1 Calabrote de 4	120	Segundo piloto	Don Josef Morante	Ydem de gavia	1	Rastrera	1		
1 1/2			Pilotín abilitado	Don Manuel Martínez						
Dimensiones y estiba			Artillería, municiones, armas blancas y de chispa, artículos de fuego				Viveres y aguada			
Quilla limpia	30 codos	Cañones de a 4	14	Frasquillos de fuego	2	Pistolas	30	Viveres el completo para tres meses y 102 plazas		
Manga	10 1/2 codos	Pedrerros de a 1/2	12	Tarro de abordar	5	Sables	20	Raciones de dieta	216	
Eslora	38 1/2 codos	Valas de a 4	500	Granadas	40	Machetes	30	Quarterolas	32	
Puntal	5 codos	Ydem de 1/2	100	Valas de fusil y pistolas libras	100	Hachuelas	12	Barriles de carga	17	
Calado de popa	11 1/2 pies	Saquillos de metralla de a 4	140	Fusiles	20	Quintales de pólbora	12	Quintales de leña	40	
Ydem de proa	7 1/2 pies									
Diferencia Quintales de lastre	3 pies	Ydem de a 1/2	40							
	600									
Nota										
Que ban de transporte el brigadier de yngenieros y director general de las poblaciones que van a emprender Don Antonio de Arévalo, el sargento mayor de milicias de Santafé Don Gerónimo de Segovia, el capitán de yngenieros Don Ciriaco Galluzo, el theniente del Reximiento Fixo Don Luis de Arévalo, el alferez de ydem Don Francisco Zubiría, un religioso capuchino y un encargado de los caudales y viveres de la presente expedición. 2º Que en las bocas del río del Sinú deven recibirse en este buque 50 milicianos para la expedición 3º Que se conducen para los gastos de la población de Caymán 10 pesos. A bordo del dicho vergantín al ancla en Bocachica 23 de enero de 1785. Juan Carranza.										
	Es copia	Juan de Casamayor								

Folio 1088r

Estado que manifiesta en el que sale de Portovelo el vergantín de Su Magestad la Amistad del porte de doce cañones del calibre de a quatro, del mando del alférez de navío Don Antonio Salce.									
Oficiales mayores	Tropa de ynfantería	Ydem de artillería	Oficiales de Mar	Artilleros de preferencia	Ytem ordinarios	Marineros	Grumetes	Totall	Criados
6	10	2	7	1	9	11	15	62	5
Anclas y cables			Clases y nombres de los oficiales de guerra y mayores			Velamen			
1 de 5 quintales	1 de 9 pulgadas	63 brasas	Comandante el alférez de navío	Don Antonio Salce	Mayores	2	Ydem Volante	1	
			Contador	Don Julián Marcote	Trinquetes	2	Contrafoks	1	
			Capellán	Fray Ignacio Rosi	Gavias	2	Fok	1	
1 de 4	1 de 8	75	Cirujano	Don Juan Goicochea	Velachos	2	Ala mayor	1	
			Primer piloto particular	Don Francisco Sánchez	Juanete mayor	1	Ydem gavia	1	
	1 de 7	65	Segundo idem abilitado	Don Bernardo Romero	Ydem de proa	1	Ydem de juanetes	2	
1 de 2	1 Calabrote de 6	60			Sobre juanetes	2	Ydem velacho	1	
					Estay mayor	1	Rastreras	2	
					Ydem de gavia	1	Zebadera	1	
Dimensiones y estiba			Artillería, municiones, armas blancas y de chispa, artículos de fuego				Viveres y aguada		
Quilla limpia	30 codos	Cañones de a 4	12	Libras de bala de fusil	45	Pistolas	30	Para días	90
Manga	10 1/2 codos	Pedrerros	6	Frascos de fuego	12	Fusiles	20	Raciones de dieta	200
Eslora	38 1/2 codos	Valas de a 4	292	Quintales de pólbora	9	Machetes	20	Quarterolas de agua	22
Puntal	5 codos	Balas de pedrero	30	Jarras de embase	9	Hachuelas	20	Barriles de carga	5
Calado de popa	11 1/2 pies	Saquillos de metralla de a 4	12	Sables	9	Esmeriles	7	Ydem de mano	2
Ydem de proa	7 1/2 pies					Chuzos	14	Quintales de leña	40
Diferencia	3 pies								
Quintales de lastre	600								
Nota									
<p>Que este buque sale estanco completo de arboladura, velamen, aparejo pendiente y demás utensilios de labor que le corresponde. 2º que lleba 50 milicianos de Panamá con sus oficiales correspondientes para esta presente expedición A bordo de dicho vergantín en dicho puerto y enero 7 de 1785. Antonio Salce. Es copia. Juan Carranza</p> <p>Juan de Es copia Casamayor</p>									

Folio 1089r

Estado que manifiesta en el que sale del puerto de Cartagena de Yndias la valandra de Su Magestad la Cordovosa del porte de ocho cañones del calibre de a tres, del mando del alférez de fragata Don Joseph Coppola.											
Oficiales mayores	Artilleros de tierra	Oficiales de Mar	Artilleros ordinarios	Marineros	Grumetes	Total	Criados				
2	1	4	3	16	11	37	2				
Anclas y cables		Clases y nombres de los oficiales mayores			Velamen						
1 de 4 quintales	1 de 6 pulgadas y 120 brazas	Comandante el alférez de fragata Don Joseph Coppola			Mayores	2	Gavia	1			
1 de 3	1 Calabrote de 5 pulgadas y 100 brasas	Pilotín particular Don Francisco de Echano			Trinquetes	2	Escandalosa	1			
1 Anclote de 2					Fok	2	Redonda	2			
					Fofok	1					
Dimensiones y estiva		Artillería, municiones, armas blancas y de chispa, artículos de fuego				Viveres y aguada					
Quilla	18 Codos	Cañones de a 3	7	Saquillos de metralla de a 3	50	Fusiles	15	Achuelas	12	Raziones de armada para 90 días	
Eslora	22	Ydem de a 2	1	Ydem de a 2	10	Pistolas	20	Frascos de fuego	2	Quarterolas	20
Manga	6	Bala rasa de a 3	200	Libras de bala =	0	Sables	24	Jarras	6	Dietas	81
Puntal	3	Ydem de a 2	50	de fusil y pistola	100	Machetes	24	Pólbora quintales	7	Quintales de leña	40
Calado de popa	9 pies										
Ydem de proa	6										
Diferencia	3										
Quintales de lastre	300										
Nota											
Que este buque sale estanco, el aparejo pendiente de buen servicio y el de respeto nuevo. Viene conserva la fragata particular Nuestra Señora de los Desamparados, fletada por cuenta de la Real Hacienda y conduce viveres, artillería y municiones para la expedición del Darién. Cartagena 11 de enero de 1785. Joseph Coppola. Es copia. Juan Carranza.											
Es copia Juan de Casamayor											

Folio 1090r

Estado que manifiesta en el que sale del puerto de Cartagena de Yndias la goleta de Su Magestad la Chula del porte de seis cañones del calibre de a dos, su capitán el piloto práctico Don Estevan Laureano Olivares.											
Oficiales mayores	Oficiales de Mar	Artilleros de preferencia	Ydem ordinarios	Marineros	Grumetes	Total					
2	2	3	8	12	12	39					
Anclas y cables		Clases y nombres de los oficiales mayores			Velamen						
1 de 2 1/2 cuartos	2 de 6 pulgadas y 120 brasas	Capitán el práctico Don Estevan Laureano Olivares			Mayores	2	Belacho	1			
2 de a 2 cuartos		Pilotín abilitado Don Silverio Amador			Trinquetillas	2	Escandalosa	2			
					Trinquetes	2	Alas	2			
					Fok	2	Redondas	1			
					Fofok	1	Vela de estay	1			
					Gavia	1					
Dimensiones y estiva		Artillería, municiones, armas blancas y de chispa, artículos de fuego				Viveres y aguada					
Quilla	18 Codos	Cañones de a 2	4	Saquillos de metralla de a 2	10	Machetes	20	Pistolas	3	Para días	4
Manga	7	Obuces de a 8	2	Libras de bala de fusil y pistola	12	Chuzos	16	Esmeriles	4	Raziones de dietas	4
Eslora	24	Pedrerros de a 8	1	Frascos de fuego	12	Achuelas	16	Balas de a 8	5	Tercerolas	5
Puntal	2 1/2	Balas de a 2	1	Quintales de pólbora	6	Fusiles	25		0	Barriles de carga	2
Calado de popa	8 pies									De mano	2
Ydem de proa	5 1/2									Quintales de leña	1
Diferencia	2 1/2										2
Quintales de lastre	120										
Nota											
Esta goleta sale estanca, completa de arboladura, velamen, aparejo pendiente y demás utensilios de labor y respecto que le corresponde. Cartagena 11 de enero de 1785. Estevan Laureano Olivares. Es copia. Juan Carranza											
Es copia Juan de Casamayor											

Folio 1091r

Estado que manifiesta en el que sale del puerto de Cartagena de Yndias las lanchas cañoneras y piraguas a los órdenes del theniente de navío y comandante de los guardacostas de tierra firme Don Juan Carranza														
Lanchas cañoneras														
Nombres	Ofiziales de mar	Artilleros de Tierra	Tripulación	Cañones de a 2	Pedrer os	Fusiles	Pistol as	Machet es	Bala s de a 2	Ydem de pedrer os	Saquillos de metralla	Ydem de pedrer o	Libra s balas de fusil	Quintal es de pólbora
San Josef	1	1	20	3	2	10	10	10	80	40	40	20	30	1
San Juan	1	1	20	3	2	10	10	10	80	40	40	20	30	1
San Antonio	1	1	20	3	2	10	10	10	80	40	40	20	30	1
Piraguas														
Nombres	Ofiziales de mar	Artilleros de Tierra	Tripulación	Cañones de a 2	Pedrer os	Fusiles	Pistol as	Machet es	Bala s de a 2	Ydem de pedrer os	Saquillos de metralla	Ydem de pedrer o	Libra s balas de fusil	Quintal es de pólbora
Goleta Vívora	2	0	50	3	16	20	20	20	100	60	80	110	100	2
Piragua Concepción	2	0	40	3	16	20	20	20	80	50	60	80	100	1 1/2
Otra San Gregorio	2	0	40	3	16	20	20	20	80	50	60	80	100	1 1/2
Nota														
Que además de estos buques de guerra y de los que por separado cada uno se relaciona ban para conducir la tropa, víveres pertrechos y pobladores, el vergantín particular los Gemelos y la goleta <i>Nuestra Señora</i> del Carmen. 2º Que lleba de transporte cada uno de estos buques menores de guerra veinte hombres de tropa de milicias. Bocachica enero 23 de 1785. Juan Carranza.														
Es copia Juan de Casamayor														

Folio 1092r

Exército

Excelentísimo señor. Señor el bergantín de *Su Magestad* el Princesa está pronto para hacerse a la vela mañana día 24 luego que entre el viento. En el bergantín *San Carlos* (alias los Gemelos) y la goleta *Nuestra Señora* del Carmen marchantes se ha estado oy haciendo la estiva con el pan, cajones, batería y demás que

Folio 1092v

se ha puesto a su bordo lo que quedara oy conducido y pronto ambos para seguir mañana a el Princesa.

De las tres lanchas cañoneras salieron oy dos de aquí para ir a Lórica a conducir la tropa que abrá venido de Mompóx a la bahía de Sispata para ponerla a bordo de las referidas embarcaciones y en el ganguil de *Reales Obras*

Folio 1093r

que se estaba aprontando y se pondrá en viage luego para ir a la expresada bahía.

La restante lancha cañonera saldrá con nosotros para ir a la expresada bahía y seguir todos juntos desde ella al destino que *Vuestra Excelencia* nos ha señalado para executar sus superiores órdenes.

Paso a manos de *Vuestra Excelencia* las relaciones de los oficiales,

Folio 1093v

tropa, pobladores, gastadores, artillería, víveres, municiones y demás que está destinado y embarcado en las referidas embarcaciones; y otra de los gastadores que han tomado el préstamo de diez pesos para avilitarse presentados voluntariamente para ir a la expedición y que no han estado presentes en la revista

Folio 1094r

que les he pasado oy, a los quales convendría apreender si *Vuestra Excelencia* fuera servido para contener en adelante esta falta.

Dios guarde la *excelentísima* persona de *Vuestra Excelencia* muchos años que le pido. A bordo del bergantín de *Su Magestad* el Princesa, fondeado en Boca-chica 23 de enero de 1785.

Excelentísimo señor. Señor. *Besa las manos* a

Folio 1094v

Vuestra Excelencia su más obediente subdito. Antonio de Arévalo.
Excentísimo Señor virrey Don Antonio Cavallero y Góngora.

5. MANUSCRITO. 1785 - DIARIO DEL BRIGADIER DON ANTONIO ARÉVALO DE LO PRACTICADO EN LOS TRES ESTABLECIMIENTOS DE CAYMÁN, MANDINGA Y LA CONCEPCIÓN

Ubicación: AGI, PANAMA, 307, folios 1278R – 1333R.

Título del documento: Diario del *brigadier* Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción. 1785.

Folio 1278r

Diario del *brigadier* Don Antonio Arévalo de lo practicado en los tres establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción. Comprende desde el día 22 de enero que se levó del puerto hasta 11 de mayo que fondeó de regreso en él. Año de 1785.

Folio 1278v

[En blanco]

Folio 1279r

Diarios de las operaciones del *comandante* general de la expedición del Darién en que verificó los establecimientos de Caymán, Mandinga y la Concepción. Año de 1785.

Folio 1279v

[En blanco]

Folio 1280r

Plan de las operaciones que deben ejecutarse en el desembarco que se ha de practicar el día de mañana a las cinco de ésta en la orilla izquierda del río de Caymán, de la oficialidad y tropa destinada a este fin para hacer la nueva población de *San Eliseo* y fuerte de *San Carlos*, conducida en el bergantín de Su Magestad la Princesa del mando del comandante de la pequeña esquadra de Cartagena el teniente de navío Don Juan Carranza, el ganguil⁷⁶⁹ Concepción, de reales obras de fortificación de Cartagena; las lanchas cañoneras *San Juan*, *San Josef* y *San Antonio*; la galeota *Víbora* y piraguas de *Su Magestad San Gregorio* y la *Concepción*; y los transportes el bergantín *San Carlos*, alias los Gemelos, y la goleta *Nuestra Señora del Carmen*.

Plana Mayor	Director general, el brigadier Don Antonio de Arévalo. Quartel maestro, el capitán ygeniero ordinario Don Ciriaco Galluzo Mayor general, el sargento mayor Don Gerónimo de Segovia Ayudante del general, el teniente del regimiento fixo de Cartagena Don Luis de Arévalo.
-------------	---

Folio 1280v

Plana Mayor	Reverendo Padre Fray Atanasio Valdigna (capellán) Reverendo Padre Fray Venancio de Valencia (capellán) Tesorero y proveedor de víveres, Don Jazinto Quevedo Cirujano, Santiago Padilla	
Ofiziales veteranos	Sargento Mayor, el teniente coronel Don Josef López Durán Teniente de milicias, el capitán Don Domingo Zeyjo Otro idem. Don Jorge Arnar Subteniente del regimiento fijo de Cartagena, Don Francisco Zubería Corregidor del Chocó, el teniente Don Luis de Zayas Otro idem, el teniente Don Antonio Sánchez	
Ofiziales voluntarios	Capitán de milicias, Don Pedro Verastegui Teniente idem, Don Josef de la Guerra Subteniente, Don Pedro Bernardo la Lanne Justo Terán, Teniente Pablo García, Subteniente	Del regimiento de todos colores de Mompóx Milicias pardos de Cartagena
Sargentos veteranos	Sargento del Real Cuerpo de Artillería, Manuel Mercada Garzón de milicianos, Manuel Vilches Josef Riquelme Juan Zentella Manuel Zorrero	
Ydem de Milicianos	Pedro Antonio de la Vega Gregorio Hernández	Del Batallón de Milicias Pardas de Cartagena

⁷⁶⁹ N.T. Ganguil: “Barco grande para pescar en alta mar, el cual tiene un sólo palo y la popa semejante a la proa; y así navega adelante y atrás cuando es necesario y lleva una red grande extendida con dos botalones, la cual barre cuanto pesca encuentra”, RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 492.

Folio 1281r

Ydem voluntarios	Pedro Herazo Juan Santander	
	Cavo 2° del Real Cuerpo de Artillería, Antonio la Cruz	
Cavos veteranos	Cavo 2° Juan Fernández, del Batallón de Pardos de Cartagena Ydem, Juan Salgado Ydem, Blas del Castillo Ydem, Josef Antonio Otero Juan Antonio Padilla Andrés Parra Miguel del Castillo Vizente Peralta Juan de León	Del Reximiento de Milicias de todos colores de Mompóx
	Cavo Vizente Lozano Ydem Eusebio Aguilar Ydem Josef Mendoza	Del Batallón de Milicias Pardas de Cartagena
Ydem de Milicias	Ydem Manuel Reyes Ydem Miguel Assis Ydem Toribio Flórez Ydem Marcelino de Castro Ydem Tomás de Ortega Ydem Juan González Ydem Miguel Acosta Ydem Nicolás Cantero Ydem Francisco Arrieta	Del Reximiento de Milicias de todos colores de Mompóx

Folio 1281v

4 Tambores y un pífano⁷⁷⁰
 10 Artilleros del Real Cuerpo de Artillería
 13 Casados Milicianos Blancos de Cartagena
 44 Milicianos del Batallón de Pardos de Cartagena
 126 Milicianos del Reximiento de todos colores de Mompóx
 43 Gastadores⁷⁷¹ de Cartagena
 56 Gastadores de Lorica
 11 Pobladores de Cartagena
 80 Ydem de Lorica

De la oficialidad y tropa arriba mencionada se hicieron las tres divisiones siguientes.

⁷⁷⁰ N.T. Pífano: "Instrumento militar bien conocido que sirve en la infantería acompañado con la caza. Es una pequeña flauta, de muy sonora y aguda voz, que se toca atravesada. / La persona que toca el instrumento llamado pífano", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 724.

⁷⁷¹ N.T. Gastador: "El que sirve en el ejército sin tomar armas, para las operaciones de manos como abrir trincheras, traer faginas y otras cosas", *Ibid.*, 495.

1° División

Director *general* de la expedición: el *brigadier* Don Antonio de Arévalo
 Quartel *maestre*: el *capitán* de *yfantería yngeniero ordinario* don Ciriaco Galluzo.
 Mayor *general*: el *sargento mayor* Don Gerónimo de Segovia.
 Ayudante del *director general*: el *teniente* del *Reximiento Fijo de Cartagena* Don Luis Arévalo

Reverendo Padre Fray Atanasio Valdigna		Capellanes
Reverendo Padre Fray Venancio de Valencia		

Tesorero proveedor *general* de víveres: Don Jazinto Quezedo
 Cirujano: Santiago Padilla.
 Comandante de la 1° división: el *teniente coronel* Don Josef López Durán

Don Jorge Arnar <i>teniente veterano</i> de milicias		Subalternos
Don Francisco Zubiría <i>subteniente</i> del <i>Reximiento Fijo de Cartagena</i>		

Folio 1282r

Teniente de <i>granaderos</i> Justo Terán		Milicianos del Batallón de Pardos de Cartagena		Subalternos
Subteniente Pablo García				

3 *sargentos veteranos* incluso el del *Real Cuerpo de Artillería*
 2 Tambores
 1 Pijano
 11 *Artilleros del Real Cuerpo de Artillería*
 13 *Cazadores milicianos blancos* de Cartagena
 50 *Milicianos del Batallón de Pardos* de *ydem*.
 18 *Milicianos del Reximiento* de todos Colores de Mompox
 30 *Gastadores*

Embarcaciones que deben emplearse en la conducción al desembarco en la orilla izquierda del río, entrando en él.

Bote del bergantín la Princesa		Director <i>general</i> el <i>brigadier</i> Don Antonio de Arévalo
		Quartel <i>maestre general</i> el <i>capitán</i> e <i>yngeniero ordinario</i> don Ciriaco Galluzo. Mayor <i>general</i> : el <i>sargento mayor</i> Don Gerónimo de Segovia. Ayudante del <i>director general</i> : el <i>teniente</i> del <i>Reximiento Fijo de Cartagena</i> Don Luis Arévalo

Lancha del bergantín la Princesa		Reverendo Padre Fray Atanasio Valdigna
		Reverendo Padre Fray Venancio de Valencia Tesorero proveedor de víveres: Don Jazinto Quezedo Zirujano: Santiago Padilla con la caja de medicina

Cañonera San Juan, su <i>comandante</i> el <i>alférez</i> de <i>fragata</i> Don Juan Bien Pica y <i>abenturero</i> Don Manuel Yriarte		Comandante Don Josef López Durán
		Teniente Justo Terán. <i>Milicianos Pardos</i> de Cartagena 32 Hombres 4 <i>Artilleros</i> 10 <i>Gastadores</i>

Folio 1282v

Cañonera *San Josef*, su *comandante* el alférez de fragata *Don Juan Antonio Ferro*

Comandante el teniente *Don Jorge Arnar*
Subteniente *Pablo García*. *Milicianos Pardos de Cartagena*
32 Hombres
4 Artilleros
10 Gastadores

Cañonera *San Antonio*, su *comandante* el piloto *don Josef Morante*.

Comandante *Don Francisco Zubiría*
Garzón Manuel Vilches
32 Hombres
4 Artilleros
10 Gastadores

2º División

Comandante el capitán *Don Domingo Zeyjo*

Don Luis de Zayas
Don Antonio Sánchez | Subalternos

96 hombres

Embarcaciones que deben emplearse en la conducción [sic] al desembarco en la orilla izquierda del río, entrando en él.

Cañonera *San Juan*, su *comandante* el alférez de fragata *Don Juan Bienpica* y el abenturero *Don Manuel Yriarte*

Comandante el capitán *Don Domingo Zeyjo*
22 Hombres
10 Gastadores

Cañonera *San Josef*, su *comandante* el alférez de fragata *Don Juan Antonio Ferro*

Comandante *Don Luis de Zayas*
22 Hombres
10 Gastadores

Cañonera *San Antonio*, su *comandante* el piloto *don Josef Morante*.

Comandante *Don Antonio Sánchez*
22 Hombres
10 Gastadores

Folio 1283r

3° División
Comandante el capitán de milicias Don Pedro Verastegui
Teniente de Ydem Don Josef de la Guerra y Baos
Subteniente de Ydem Don Pedro Bernardo la Lanne | Subalternos
66 hombres

Embarcaciones que deben emplearse en la conducción [sic] al desembarco en la orilla izquierda del río, entrando en él.

Cañonera San Juan, su comandante el alférez de fragata Don Juan Bienpica y el abenturero Don Manuel Yriarte

Comandante el capitán Don Pedro Verastegui
22 Hombres

Cañonera San Josef, su comandante el alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro

Comandante el teniente Don José de la Guerra y Baos
22 Hombres

Cañonera San Antonio, su comandante el piloto Don Josef Morante.

Comandante el subteniente Don Pedro Bernardo la Sanne
22 Hombres

Notas que han de observar las tres divisiones

1° Que para que los comandantes de las cañoneras y los de las divisiones tengan toda la inteligencia necesaria para llenar cada uno su comisión, se ha dado a los primeros un pedazo de plano del río, marcando en él el parage del desembarco, con la explicación correspondiente para usar de la artillería y demás fuegos, en el caso de presentarse los enemigos, según se ha determinado en su presencia combinadas las varias circunstancias

Folio 1283v

que se han tenido presentes por el director general, el comandante de la pequeña esquadra de la expedición teniente de navío don Juan Carranza, el quartel maestro general y a los segundos el estado consistente de su división, con estas notas al pie.

2°

Que luego que haya tropa desembarcada en tierra conducida, debe formarse en batalla sin pérdida de tiempo, con su derecha próxima a la margen del río, colocando la artillería a su frente, sea embarcada o por tierra, desde la orilla del golfo.

3°

Quando llegue la segunda división, deberá formarse en batalla entrando por la retaguardia de la primera, uniéndose con ella a su costado izquierdo.

4°

Quando lo execute la tercera, deberá ser como se prebiene a la segunda, por retaguardia, quedando formada en el centro: para cuyo efecto se hará a la izquierda la segunda, dejando el claro competente para su colocación, pero hecha la formación en batalla, deberá con la mitad de la izquierda de la división segunda, formar un martillo a retaguardia, o bien un cuarto de combersión por su izquierda dando el frente a la compañía, para quitar la enfilada y cubrir la retaguardia.

Folio 1283v

5°

En el caso de que la primera división se llebe en las lanchas cañoneras y que al mismo *tiempo* pueda marchar la segunda por tierra desde la playa del golfo, lo ejecutará, orilleando el río a la vista de la primera división próxima a ella, a fin de llebar unidas las fuerzas y no embarazar una a otra el uso de los fuegos en el ataque.

6°

Lo mismo que la segunda división debería hacer la tercera, marchando unidas en columna, si hubiera el número de embarcaciones menores competentes para hacer el desembarco en el corto *tiempo* que se necesita, y seguridad de tener terreno firme para marchar por el anegadizo entre la costa del golfo y terreno interior firme en que ha de hacer el desembarco la primera división, respecto de que en el *tiempo* de esta disposición hay la duda de que la barra de la boca del río permita paso a las lanchas cañoneras cargadas, pues de permitirlo se hará el desembarco con toda prontitud y satisfacción en la forma expresada; y de no, es indispensable la dilación y emplear todas las embarcaciones en la conducción de tropa y trasbordo a las

Folio 1284v

cañoneras en el río, pasándolas a este tal vez arrastrando. A bordo del bergantín de *Su Magestad* la Princesa fondeado en el golfo del Darién a 2 de febrero de 1785. Antonio de Arévalo.

Folio 1285r

Diario

Del viage y operaciones practicadas en la expedición del Golfo del Darién, con los oficiales, tropa, pobladores y gastadores destinados por el *Excelentísimo* Señor virrey de este Reyno de Granada Don Antonio Cavallero y Góngora para hacer el nuevo establecimiento de San Eliseo y el fuerte provisional de San Carlos, para su defensa en la inmediación del río de Caymán del expresado golfo, conducidos en el bergantín la Princesa, el ganguil la Concepción, tres lanchas cañoneras, una galeota y dos piraguas de Su Magestad; y los particulares el bergantín San Carlos (alias los Gemelos) y la goleta Nuestra Señora del Carmen, bajo del mando del *comandante* de la pequeña esquadra de Cartagena, el *teniente* de navío Don Juan Carranza, conduciendo a su bordo diez oficiales veteranos, cinco idem voluntarios, seis sargentos veteranos, quatro idem voluntarios, diez cavos veteranos, doce idem voluntarios; quatro tambores, un pijano, diez artilleros, quince cazadores, milicianos de blancos de Cartagena,

Folio 1285v

cuarenta y quatro idem el batallón de pardos de idem, ciento veinte y seis milicianos del Regimiento de Todos Colores de Mompox, quarenta y tres gastadores de Cartagena, cinquenta y seis idem de Lorica, once pobladores de Cartagena, ochenta idem de Lorica, todo bajo la orden del brigadier e yngeniero director Don Antonio de Arévalo.

Sábado 22 de enero de 1785

A las 5 ½ de la tarde se levó la Princesa y marchó para Bocachica, seguida de todo el comboy arriba referido, conduciendo a su bordo los oficiales, tropa y demás de Cartagena, mencionada.

A las 8 ½ de la noche dimos todos fondo en la canal de Bocachica.

Domingo 23

Este día se emplearon en acomodar los víveres, algunos pertrechos y demás, arreglando la estiba en las embarcaciones. Por la tarde se mandaron hacer a la vela para ir al río del Sinú las cañoneras San Juan y San Antonio.

Lunes 24

A las 2 de la tarde se llamó el viento al Nord Oest y nos hicimos a la vela a las 3 con el viento al norte.

Folio 1286r

nabegando al Oest Sud Oest hasta las 4, siguiendo a varios rumbos hasta las 7 que dimos fondo al Nord Nord Oest de Barú, a distancia de legua y media.

Martes 25

A las 2 de la tarde nos lebamos con viento por el Sud Oest y a las 7 ½ dimos fondo a una legua de la punta de Tigua, a excepción de la cañonera San José que se incorporó pocas oras después.

Miércoles 26

A las 6 ½ de la mañana con viento vonancible por el Oeste nos hicimos a la vela en buelta de Sud Oest.

A las 7 ½ se avistaron dos goletas, al parecer, por la proa.

A las 8 ¾ se disparó un cañonazo y se largó un gallardetón, a cuiá señal correspondieron con otro y vándera española. Se reconoció ser una de ellas la goleta de Su Magestad nombrada la Chula, con una presa que había hecho el comandante de la primera Don Estevan de Olivares el día 19 de este mes, en el reconocimiento que fue a hacer al Darién, en el río Azúcar, que desagua en la costa del norte del ystmo de Panamá.

Dijo que es un bergantín ynglés nombrado San Josef el Viejo, al qual atacó, recibiendo el fuego que le hizo con

Folio 1286v

6 cañones: 4 de ellos del calibre de a 3 y 2 de a 2, de cuya resulta trahía tres hombres heridos que pasó a curar a su bordo el cirujano de la Princesa.

Los yngleses de la tripulación del bergantín y demás de él se fueron a tierra, a donde llebaron las velas que tenían a su bordo, pasándose todos a ella en la lancha; pero Don Estevan con las velas que tenía de respeto de la Chula sacó el bergantín presa, haciéndose al mar en los términos que la encontramos, armada goleta, que es el mismo en que siguió a Cartagena a las once del día a dar parte al *Excelentísimo* Señor virrey de todo lo acahecido, con la que le comunica a Su *Excelencia* el director de la expedición; dejando los dos cañones de a dos para una lancha cañonera porque no los tenía, también cogió tres piraguas de yndios, con siete de estos, de los quales murió uno y lleba seis y las piraguas a su bordo. Los demás que tenían se huyeron a tierra.

Despachada la Chula y su presa, como ba referido, mareamos al *Sud Oest Oest* en demanda de la canal de la Ysla de Palma y a las 6 de la tarde [tachado: dijo] dimos fondo en la bahía de Cispata los dos bergantines y goleta, pocas horas después llegó la cañonera San Josef.

Folio 1287r

A las ocho de la noche despachó el expresado director a Lorica orden al *teniente coronel* y *sargento mayor* Don Josef López Durán tubiese prontos 200 hombres, 150 de ellos de la tropa del *Reximiento* de Todos Colores de Mompóx y 50 de los gastadores y pobladores para traerlos en las embarcaciones menores que remitiría luego a aquel parage para que viñeran a dicha bahía y distribuirlos en las embarcaciones a que se destinasen para la expedición, por no haber buques para mayor número.

Jueves 27

En la mañana de este día alijaron las cañoneras la artillería, pedreros, cureñas y demás embarazo, dejándolos en tierra en los tendales del Puerto de Zapote, y a las 6 de ella se hicieron a la vela para subir por el río del Sinú a Lorica al efecto mencionado arriba. La galeota Vívora y las dos piraguas Concepción y San Gregorio, guardacostas del Darién, fueron con ellas para el mismo fin.

Viernes 28

A las 7 de esta mañana recibió el director la respuesta del *teniente coronel* Durán en que le dice estará todo pronto para el embarque, conseqüente a lo que había expuesto

Folio 1287v

en fecha de 21 recibida en Cispatá de regreso de Cartagena, en que dice que el 24 estaría en Lorica el destacamento de Mompóx, compuesto de 61 hombres y tres oficiales, y que para el 26 había nombrado el resto a los 150 de las cinco compañías de aquel partido.

A las 12 de este día dio fondo al costado de la Princesa el ganguil de *Reales Obras* de Fortificación de Cartagena nombrado la Concepción, que conduce 10 sacos de pan de la dieta, una yunta de bueyes, seis burros y un gastador de la expedición.

Sábado 29

A las 2 de la tarde llegó al surgidero de Cispatá el teniente coronel Don Josef López Durán con la galeota, 3 lanchas cañoneras, las 2 piraguas y 2 canoas con 154 hombres, incluidos 3 tambores y 1 pijano y tres oficiales del regimiento expresado, 56 gastadores y 75 pobladores, número mayor que el pedido porque quisieron seguir con los demás, sintiendo quedarse en tierra.

Domingo 30

Se hizo la distribución y embarque de la tropa, oficiales, gastadores y pobladores a las 2 de la tarde en los dos bergantines, el ganguil, la goleta y las demás citadas

Folio 1288r

el día de ayer, que componen el total expresado al principio, con los de Cartagena.

Hecho el referido embarque, dieron parte del bergantín los Gemelos, faltaban de los cazadores milicianos blancos de Cartagena, Liberato del Campo y Manuel Santiago Gavalo.

Lunes 31

Nos lebamos al amanecer con viento flojo por el *Nord Est* y salimos con los remolques de la Bahía de Cispatá.

A las 8 ½ de la mañana, estando a la vela y próximo a salir de la bahía, llegó una barqueta de Lorica con cinco pobladores que son Juan el Montañés, Joaquín de Horta, Alexos Falto, Benedicto Guzmán y Vizente de Segovia, se vinieron en la forma expresada.

Haviendo estado bordeando hasta el fin de la tarde para ganar Barlovento, las cuatro embarcaciones mayores arribamos en demanda de Ysla Fuerte: debiendo ir las menores próximas a la costa a dar fondo al abrigo de la punta de Arenas del Sur dentro del golfo, de las 9 a las 10 de la noche dejamos a estribor a Ysla Fuerte, pasando entre ella y la tierra firme.

Folio 1288v

Martes 1 de febrero

A las 3 de la tarde arribamos para entrar en el golfo del Darién, que se efectuó a las 4 de ella y a las 4 ½ dimos fondo al abrigo de la expresada punta y subcesivamente los Gemelos, la goleta, una canoa y la cañonera *San Antonio*.

Miércoles 2

A las 11 de la mañana entró en el golfo la galeota de Camilo, poco después hizo lo mismo el ganguil, y ambos dieron fondo al costado de la Princesa.

Dice Camilo que entrarán luego en el golfo una cañonera, una canoa y las dos piraguas, pero que no ha visto de el 31 por la noche a la cañonera *San Josef*, por cuya razón se despachó a la *nombrada San Antonio* al río Caymán para ver si está allí la que falta y Camilo con su galeota a buscarla hasta Ysla Fuerte.

A las 3 ½ de la tarde dieron fondo al costado de la Princesa la canoa restante, la cañonera *San Antonio* y la piragua *San Gregorio*, después llegó la piragua Concepción.

Estas embarcaciones dieron noticia *que* habían visto a la cañonera *San Josef* el día antecedente a las

Folio 1289r

11 del día cerca del río *San Juan*, por lo que se puso seña a la galeota para que se restituyese a su fondeadero despachando una cañonera al mismo efecto, lo que se verificó luego arribando a su puesto.

No obstante no haber llegado al golfo la cañonera *San Josef*, ni haberse restituido la que fue a Caymán, se entregaron las ynstrucciones y órdenes correspondientes para hacer el desembarco el día de mañana al mayor *general Don Gerónimo de Segovia*, para que las distribuyese a los comandantes de las tres divisiones de tropa, formadas para el efecto, y las relatibas a los de las cañoneras, como lo ejecutó luego dando aquellas a los oficiales a quienes pertenecía y estas al *comandante* de la esquadra, *que* con un oficio pasó a los suyos.

Se municionó la tropa con veinte cartuchos cada uno, se dieron las raciones para mañana y orden para que la tropa y demás de la expedición hagan los ranchos y almuerzen al romper el día.

Se aprontaron armas, pedreros, municiones, machetes, lanzas, instrumentos de gastadores y demás necesario para distribuirlos mañana temprano para hacer el desembarco.

Folio 1289v

A la cañonera *San Juan* se puso una falca⁷⁷² de tablas ordinarias que cubriese la gente, para que en la entrada del río y trecho de él hasta el desembarco puedan hacer fuego por unas aspilleras⁷⁷³, sin ser vistos, en caso necesario.

Jueves 3

A el amanecer este día se formaron las listas de tres brigadas de gastadores, a quienes se distribuyó una lanza, un machete de cinta y un zapapico a cada uno, bajo el mando de sus correspondientes cavos.

Se formó otra de 32 hombres de los pobladores y gastadores para armarlos con fusiles, municiones y machetes pedidos por ellos.

De los marineros de la *Princesa* ofrece dar su comandante 30 hombres españoles escogidos y armados.

Poco antes de las 8 de la mañana se restituyó del río Caymán, al costado de la *Princesa*, la cañonera *San Antonio* sin haber visto embarcación alguna ni yndios, y sin pérdida de *tiempo* se empezó a ponerle una falca, como a *San Juan*, y la manufactura se concluyó a las 3 de la tarde.

A las 8 ½ de la mañana se descubrió por la punta

Folio 1290r

de Arenas del Sur la cañonera *San Josef*, a las 9 ½ se atracó al costado de la *Princesa* y a la misma hora se empezó a ponerle su falca.

A las 3 de la tarde nos hicimos a la vela para ir al Río Caymán, continuando en poner la falca a *San Josef*.

A las 7 ¼ de la noche dimos fondo todos cerca del expresado río.

Viernes 4

A las 6 de la mañana se largaron del costado de la *Princesa* su bote y lancha con el director, el mayor *general* y el quartel *maestre* de la expedición y el comandante de la esquadra a reconocer la barra del río, llebando las tres cañoneras.

Después de varias entradas y salidas del Río Caymán sobre su barra, venciendo la reventazón, buscando el mayor fondo y quietud del mar, conseguido esto se metieron en el río las tres cañoneras.

El bote y lancha con los oficiales mencionados pasaron a reconocer la costa izquierda del río y terreno contiguo para cuyo efecto saltaron en tierra, en la que se hallaron algunas huellas de yndios y de

⁷⁷² N.T. Falca: una pequeña cuña de madera que se pone en alguna clavija o estaca para mantenerla firme, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 2 (1787), 143.

⁷⁷³ N.T. Aspillera: abertura larga y estrecha que se hace en algún muro o pared para disparar contra el enemigo, metiendo por ella el cañón del fusil, RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española*, novena edición (Madrid: Imprenta de Francisco María Fernández, 1843), 75.

Folio 1290v

un perro.

Poco tiempo después entraron *por* la barra y desembarcaron en la expresada orilla del río 62 gastadores con lanza y machete *para* abrir camino tierra adentro.

A las 8 ½ de la mañana se hizo el desembarco de la mayor parte de la 1° división, constante en el estado adjunto y se arboló en tierra la vandera del REY, en cuyo *tiempo* se estaba abriendo el expresando camino.

Poco *tiempo* después de haber desembarcado la 1° división, solicitó Camilo que el *comandante* de ella, Don Josef López Durán, le diese licencia para internarse a buscar a los yndios: que es lo mismo que desde el puerto de Zapote había pretendido, ofreciendo al director de la expedición que con su gente se haría dueño del terreno, lo que no le concedió, no obstante segunda instancia hecha el día de ayer, por varias razones, siendo la primera o principal que no se llebase la gloria, que a la oficialidad y tropa de la expedición pertenecía (aunque entraría en parte, como otros varios); pero prebenido por Durán que él con la gente de armas, sobstudiese a los trabajadores; se *adbirtió que* hacían

Folio 1291r

fuego de fusil tierra adentro, no dudando fuese encuentro de Camilo con los yndios, empeñado por su conocido espíritu *para* sostener a los gastadores.

En consecuencia de esto se reforzó su partida con tropa de la 1° división, incorporándose en ella su *comandante* Durán, el director, el mayor *general*, el *cuartel maestre*, Don Jorge Aznar, Justo Terán y Pablo García, oficiales de milicias pardas de Cartagena, entrando por el monte cerrado lleno de bejucos y raíces, y a cosa de la una del día (por haber andado rodeando un caño de agua) se incorporó Camilo, con el refuerzo expresado y alguna más tropa que se fue agregando, *que* el *subteniente* Don Francisco Zubiría recibía al tiempo de desembarcar de la 2° división y remitía, según la orden del director.

Continuamos la marcha unidos con Camilo y su partida un buen trecho de camino, por monte más claro de árboles altísimos y corpulentos, bijaos grandes, y árboles de cacao silbestre, desfilando por varias partes hasta llegar al puerto del río (mil y quinientas varas distante de su boca) en donde encontramos un cayuco en el agua con dos canaletes y una piragüita

Folio 1291v

con tres remos barada sobre la barranca del río en un gran platanar.

Se despachó el cayuco con dos hombres a avisar a las cañoneras que subieran por el río.

Quando llegamos al puerto (que fue retrocediendo un buen trecho de camino, por haber advertido nos apartaba de él el práctico) se hechó menos a Camilo y su partida y a cosa de las dos y media de la tarde, estando arrasando el monte del platanar y su contigua para ver venir al enemigo y atrincherarnos en él, se oyeron varios tiros de fusil.

Poco *tiempo* después llegó Camilo al puerto, un cavo de milicias de los cazadores llamado Josef de Zafra y Pablo de Cárdenas de los pardos de Cartagena todos heridos, el primero con quatro balazos, dos de ellos de peligro; el segundo, con tres y de ellas dos en el pescuezo, y el otro en una costilla; el tercero, en la garganta de peligro; los dos restantes heridos de poca consideración.

Todos dijeron, apoyado *por* Salvador Camilo, que se halló en la función que venían muchos yndios, que había entre ellos algunos yngleses, de los quales mataron a uno de caveza y cara grande que llebaron en hombros los yndios, pero trajeron su chifle de pólbora mui fina con un diente

Folio 1292r

de caymán *para* medir la carga.

Ynformaron que había gente emboscada en la cima de un escampamento que está a orillas del río, más adelante de la escalezuela distante del puerto dos mil y ochocientas varas desde el qual les hicieron fuego, además del que salió *por* el frente de los quales fueron heridos los expresados, reconociéndose *por* sus heridas, que algunos fueron de fuegos altos.

En atención a lo expuesto, y a que el terreno desmontado no lo estaba aún en la extensión de poder hacer la defensa necesaria, como desde la playa, nos retiramos todos a la que hay en la orilla del golfo, próximo al río Caymán (dando aviso a las cañoneras *que* retrocediesen como lo ejecutaron) en donde se hizo un atrincheramiento de palos y arena *para* mantener el terreno adquirido y puestos tres apostaderos en esta parte, y otro a la orilla del río, a la derecha. Dormimos en la Playa, con alguna más tropa que trageron a prima noche de la 2° división.

En la entrada del río se colocaron las tres cañoneras algo abanzadas al frente del campamento para franquearle, prebenido su *comandante* de las órdenes dadas a las partidas apostadas para en el caso de retirarse y hecho el fuego

Folio 1292v

que se les había mandado, puestas al abrigo de las cañoneras la una y las tres en el campamento, hiciesen fuego desde ellas a la parte señalada con el expresado fuego contra los enemigos.

En el discurso de esta noche dio parte tres veces retirándose al abrigo de las cañoneras la partida de la *derecha* del río, diciendo haber sentido ruido en el monte, por lo que en todas tres hicieron fuego acia aquella parte las cañoneras con la artillería, pedreros y fusilería.

Sábado 5

Por si los enemigos yngleses e yndios unidos solicitan hacer su oposición, solicitando hacernos abandonar el terreno, se ha resuelto ir abriendo el monte, orilleando el río, haciendo un nuevo camino sostenidos de las cañoneras, conservando el *atrincheramiento*, a cuyo efecto se ha coronado este de pedreros de barca y se ha formado a su espalda el campamento con las quarenta tiendas de campaña.

Al amanecer de este día se empezó a abrir el expresado camino y se desmontó un gran trecho de terreno.

A fin de averiguar, como conviene, si en alguno de los ríos que hay entre el de Caymán y Barrana, incluso este, se halla alguna embarcación que indique haber benido refu-

Folio 1293r

erzo de yndios o yngleses de la costa de Calidonia, salió Alberto de Vargas, segundo de Camilo, con 16 hombres escogidos por tierra y la lancha de los Gemelos por el golfo a la vista; pero en la inmediación del río Tillac hallaron nueve yndios y algunos más adelante, que se hicieron fuego *recíprocamente* por cuió motibo, y no poder saber el número de los *que serían*, se bolbieron al campo.

Domingo 6

Se continúa el desmonte y abertura del nuevo camino, para ir ganando terreno.

A las 7 de la mañana se despachó al referido Alberto con 26 hombres escogidos al puerto de este río, para que tragese la piragua que allí se dejó y a las 9 se retiró conduciéndola con 3 hombres, poco después de haberse zelebrado el *Santo* sacrificio de la misa, que oyó todo el campo con *debozión*.

En el *reconocimiento* que Alberto hizo del terreno al entrar por la espalda en el puerto al paraje en donde estaba la piragua, halló un *atrincheramiento* de palos hecho por los yndios para la defensa de la venida del río.

A las 12 del día dio aviso el *comandante* de la esquadra de la expedición al director que el patrón del ganguil la Concepción había descubierto desde su bordo una piragua que pasó de esta costa a la opuesta del golfo esta mañana, quando

Folio 1293v

estaban oyendo misa.

Como esta piragua puede haber llebado de huída a los yngleses, que el día 4 se vieron hacer fuego entre los yndios a *nuestra* tropa, y puede también haber ido a la otra costa a pedir auxilio a aquellos yndios y tal vez a otros yngleses, se ha despachado luego luego a la galeota Víbora, del mando de Alberto Vargas, baya a toda diligencia a apostarse entre la boca *principal* del río del Chocó, llamado de Atrato, y la de Tarena *para* interceptar y batir a las piraguas de yndios o yngleses que pasaren por allí, *por* ser el paraje único y preciso *por* donde en este tiempo de brisas pueden hacerlo, aunque con riesgo del mar, y no por la trabesía del golfo, por la mucha mar *que* lebanta en todo él: por cui razón no acostumbran pasar de la otra costa, a ésta, en los meses que vientan las brisas; lo que puso en práctica *para* quatro días.

Considerando el director que la mayor parte de yndios y piraguas en que pueden venir los enemigos de la costa es desde Cabo Tiburón hasta la punta de San Blas, y *que* todos por razón de las brisas han de pasar por el Puerto de Calidonia entre la tierra firme y la Ysla del Oro, ha mandado *que* las cañoneras *San Juan* y *San Josef*, del mando de los alferezes de fragata *Don Juan Bienpica* y *Don Juan Antonio Ferro* y

Folio 1294r

las dos piraguas *San Gregorio* y *Concepción* bien armadas y municionadas con refuerzo de 20 hombres y víberes para 15 días, bayan luego a apostarse entre Cabo Tiburón y Calidonia, si hallan puerto abrigado en aquella costa, y de no hallarlo que pasen a entrar en Puerto Escondido, o escozén en el de Calidonia, poniendo zentinelas en la punta que den abiso quando vean venir algunas piraguas a pasar el golfo o de él a Calidonia, que debe ser arrimado a ella para que las cañoneras y piraguas salgan a perseguir, destrozár o aprehenderlas y quando esto no se consiga, por no atreberse los yndios a pasar por allí o por no haber ido la citada piragua a buscar auxilio, se habrá logrado que en este *tiempo* no tengan los de esta parte quién les ayude a la defensa del país.

La galeota apostada entre Atrato y Tarena contendrá a los yndios de Titomate, Estola y Gandi, que son los más ynmmediatos a Caymán, pues de los de Tarena y Saraquilla no se rezela, porque son pazíficos y mantienen correspondencia con los de la *provincia* del Darién, su capital Yaviza. Por estar baja la marea, no han podido salir *oy por* la barra las cañoneras y piraguas, pero lo ejecutarán esta noche con creciente de la *que* habrá en ella y en interín se han proveído las primeras de víveres *para* 15 días, como las

Folio 1294v

piraguas.

Los mencionados parages de Cabo Tiburón, Calidonia y Tarena son los pasos precisos de los yndios *para* venir a esta costa, como se ha referido, por lo que sería gran dicha que se proporcionase ocasión en que usasen de su artillería y pedreros, empleándola contra los enemigos, *particularmente* las cañoneras y galeota; desean hallar semejante ocasión para poner en ejercicio sus *comandantes* la buena voluntad y conocido espíritu que tienen.

Lunes 7

A el amanecer de este día salieron *por* la barra de el río las dos cañoneras y dos piraguas, para executar la *comisipin* que se les ha confiado a sus *comandantes* y luego se fueron a vela y remo a su destino.

Se continúa el desmonte y abertura del nuevo camino.

No se ha visto oy yndio alguno y sólo si por la madrugada descubrió la partida del apostadero de la derecha del río dos perros que huyeron luego y las de la izquierda de él, uno que hizo lo mismo: lo que indica que sus amos se han ido embarcados porque a haberlo hecho *por* tierra los hubieran seguido y no andarían vagantes.

Se hallaron varios pilones con dos cabezas, o palanquetas de plomo, clabadas en los árboles de las *que* tiraron

Folio 1295r

los yndios en el primer encuentro con Camilo y su partida el día 4.

Martes 8

Se continúa el desmonte y abertura del nuevo camino y la descarga de las embarcaciones del *comboy*.

Camilo y los demás heridos el día 4 están mui mejorados y fuera de riesgo.

Oy no se ha descubierto ni oído ruido de yndio alguno, solo sí huellas de dos o tres, una de ellas de un muchacho, en la entrada que hizo al monte el *sargento* del fixo de Cartagena Juan Ramos en la derecha del río, que es el apostadero que mantiene de noche con 20 hombres, por haberse reconocido ser zeloso y de espíritu.

Miércoles de zeniza 9

Zelebró el *santo* sacrificio de misa el *padre* Fray Anastasio de Valdigna, e hizo una plática propia del día a todo el campo que le oyó con atención.

Se continuó el desmonte y abertura del nuevo camino y la descarga de las embarcaciones del *comboy*.

A las 12 del día llegó al *campamento* Alberto de Vargas, que salió de él el día 6 *para* interzeptar la piragua que se descubrió desde el ganguil el mismo día.

Ha estado en todas las siete bocas del río Atrato,

Folio 1295v

en la ysla de Barbacoa y Bahía de la Candelaria. Saltó en tierra en Tarena, donde halló tres ranchos de pescadores y bolbió a la rebesa en que antes estuvo, que es la punta de Atrato, en donde puso ocho hombres en tierra, manteniendo continúa zentinela, sin haber visto rastro alguno de yndios, ni yngleses.

A las 2 de la tarde se dio fondo al costado del bergantín la Princesa, la balandra particular *Santa Yrene*, que viene de la ensenada de Mandinga de orden del comandante de aquel nuevo establecimiento de San Elías, el coronel Don Félix Martínez Malo, *governador* de Portovelo, a conducir al director de la expedición de las nuevas poblaciones, el diario de las operaciones practicadas en aquella, adjunto a éste pidiendo le remita algún aguardiente y cartuchos de fusil.

En vista de todo mandó embarcar luego luego ocho barriles de *aguardiente* con un juego de medidas para su expendio, y ocho cajones de cartuchos de fusil de a 500, quedando despachada a las 4 de la tarde con la respuesta y pronta a restituirse a Mandinga en calmando la brisa.

En la expresada balandra vino José Fernando Enrique, práctico de la Princesa, que fue a llebar a Portovelo el comboy de la expedición de Mandinga y vino al campo con el capitán de la Yrene. Dice que, estando barlobenteando por la

Folio 1296r

costa desde Mandinga a Río Cedro, obserbó que el día 31 de enero a las 5 de la mañana habían pegado fuego los yndios a sus casas de dos en dos, que sin duda será para retirarse de la costa a la montaña. Que esta población del Río Cedro era la mejor que tenían los yndios, pues había una casa alta de balcón, y que es el parage en cuía inmediateción carenaban sus embarcaciones los yngleses.

Esta noche se hizo a la vela para Mandinga la balandra *Santa Yrene* poco después de las 2.

A la misma hora salió del campamento Alberto de Vargas con 24 hombres de armas; 12 de ellos de su galeota y 12 de los pobladores y gastadores escogidos para ir por tierra a la orilla del golfo al río Tillatc, y la lancha de los Gemelos a la vista por sus aguas a reconocerle, a fin de averiguar si hay algunos yndios por aquella parte y executar la misma diligencia por lo interior del de Caymán luego que se retire.

Se ha hecho una casa para los víveres y varios ranchos, para otros fines se están haciendo tres tendales (todo cubierto de vijao y cañaflacha) para las tres divisiones de tropa del atrincheramiento a derecha

Folio 1296v

izquierda y centro de él para resguardar las armas del sol y llubia.

Jueves 10

A las 7 ½ de la mañana se retiró Alberto al campo, habiendo reconocido la costa del golfo y terreno interior entre Caymánn y Tití, media legua más al sur de Tillatc, sin haber encontrado yndio alguno ni piragua y sólo si rastro de seis yndios de algunos días.

Halló en Tillatc, a dos leguas de su boca, dos bugíos buenos, un pañol de maíz y quatro ranchos de pescadores a lo que prendió fuego al amanecer, disparando a estos edificios algunos tiros de fusil que, oídos por el *comandante* de esquadra, despachó allí, a toda diligencia, su lancha y bote, que se restituyeron al costado de la Princesa quando supieron el motibo. Hay un platanar y cacaguar limpio cerca de donde estaban las casas.

En el arroyo de Tití, entre Tillatc y río Copa hay varios y buenos platanares y cacaguales, limpios de malezas, de los quales trageron algunas mazorcas buenas que se comieron los que las coxieron sin beneficio de fuego.

A las 12 de la noche bolberá a salir Alberto con los mismos 24 hombres *para* reconocer en lo interior del río

Folio 1297r

Caymán las casas de las estancias que llaman de Martiniere a una legua de su boca, en donde se considera habrá algún cacao que tendrían almacenado los yngleses mencionados el día 4.

De las noticias referidas ayer y oy del nuevo establecimiento de San Elías de Mandinga y quema del pueblo de yndios de río Cedro y las que ha comunciado Alberto de Vargas de no haber visto yndios en la costa de Titomate, Tarena, bocas de Atrato, bahía de la Candelaria y yslas de Barbacoa, Titi y Tillatc, ni en estas inmediaciones de Caymán, infiere el director de los nuevos establecimientos que los yndios de esta costa del Lest del golfo, que hace muchos años eran un corto número, se han retirado de ella y sus inmediaciones, como puede entenderse de lo que queda apuntado en el día 7, y que los de la del Oest y de Cabo Tiburón y Calidonia, a la punta de San Blas, ya atacados por Mandinga, y contenidos con la vista de las cañoneras y piraguas en el apostadero de Calidonia (cuia noticia correrá como un relámpago por todas las poblaciones y rancherías de la costa) habrán conocido su error y caído en la cuenta de que ha llegado el tiempo de castigar las infinitas crueldades antiguas y

Folio 1297v

modernas, que todos tiempos su alebosa irreconciliable reveldía ha cometido, seducidos de sus queridos amigos los yngleses, contra una nación cathólica de cuiapiedad han abusado. Y que por tanto no quedará libre su inquieta altiba imaginatiba para pensar y menos resolver abandonar sus combeniencias y seguridad para mantener la agena, aunque naturalmente propensos a la venganza. Y que, por consiguiente, no perturbarán a los gastadores que se emplean en el desmonte del nuevo camino y lo executaren en el nuevo extablecimiento y construcción de San Eliseo y fuerte de San Carlos y que se podrán retirar las cañoneras y piraguas; no obstante, se continuarán los trabajos para la erección de una y otro, con las precauciones necesarias y regulares para lograr la quietud y satisfacción general del campo.

En este día no se ha descubierto yndios ni rastro de ellos.

Se ha continuado el desmonte y abertura del nuevo camino adelantado hasta el puerto en donde se hallaron el día 4 el cayucaos y piragua y se está desmontando el terreno en donde se ha de hacer la nueva fundación de San Eliseo y el fuerte provicional para su defensa.

Queda lastrada de arena la goleta de Franco que

Folio 1298r

conducirá a Cartagena el primer piloto y práctico de la costa, Don Josef Morante, con los diarios de la expedición y demás papeles para el *Excelentísimo Señor virrey* y conducir víveres y otras cosas que se necesitan y piden a su *excelencia*.

Camilo está mui mejorado y libre de calentura. De los otros heridos saldrán luego tres de ellos a hacer el servicio.

A las 3 $\frac{3}{4}$ de la tarde dio fondo de la parte de afuera de la barra del río la piragua Concepción, cuyo patrón entregó una carta escrita al director de la expedición por Pedro Gutiérrez, *capitán* de la San Gregorio, escrita oy a las 12 del día en la rebesa de Candelaria.

Dice en la carta que por la fuerza de los vientos y crecidas mares, que con ellas no pudieron resistir las piraguas, como las cañoneras, con ellas arribaron a las 5 de la tarde hasta cerca de Estola y no pudieron resistir o seguir las después, por hallarse maltratada y haber abentado las estopas la piragua San Gregorio, que desde Estola arribaron a la rebesa y no han buuelto a ver las lanchas después.

Dice también que habiendo llegado al puerto de la rebesa anoche las dos piraguas, hallaron quatro botes de yndios, que estaban en la Boca de Tarena, pero que por

Folio 1298v

ser ya tarde, cerca de noche, y haber mucha mar, no pudo echar gente en tierra y añade que otros yndios salieron huyendo a juntarse con los otros, por cuiu razón determinó pasar a Barbacoa, que es el parage por donde han de pasar los que de aquella costa vienen a esta, por no saber si aquellos yndios ban de huída o vienen de Gandi.

Viernes día 11 de febrero.

A el rayar el día se zelebró el *santo* sacrificio de la misa.

En vista de lo expuesto el día de ayer por Pedro Gutiérrez, capitán de la piragua *San Gregorio*, se le mandó se mantubiera en la Ysla de Barbacoa, y la Concepción que pase a la punta Turbo, una y otra a fin de interzeptar a las piraguas de yndios que quieran atrabesar de una a otra costa.

A las 9 de la mañana se restituyó al campo Alberto de Vargas, habiendo reconocido el pueblo y estancia de Martiniere.

Dice que halló cinco casas en que había carcaxes de flechas de garabato, a las cuales prendió fuego, muchas gallinas y pollos y quatro perros que huyeron de la gente dando gritos.

Folio 1299r

Que hay un cacagual grande limpio, con bastante fruto que no han cogido, un buen platanar y algunos frutales guabas, nísperos y otros; alguna yuca y roza para sembrar y maíz en pie.

Un quarto de legua antes de llegar a la estancia, halló una cruz en un palo clabada en tierra, como las de las guías de los padres doctrineros, y a una vara distante de ella, a su espalda, una vanderu blanca de tres quartas en quadro puesta en su asta.

Se trajo la vanderu y la cruz.

No se ha encontrado yndio alguno, sólo si indicio de que hace tres o quatro días que se fueron, según se adbierte por las cáscaras de plátanos y zeniza de los fogones.

Los quatro perros y sus gritos o ahullidos indican, como el día 7 se dijo, que sus amos se han ido embarcados.

En la tarde de este día se bolbió a poner la vanderu y la cruz en donde estaban y se llebó otra cruz y otra vanderu blanca de una vara de largo, encargando al sargento Juan Ramos las ponga abanzadas de las primeras tres o quatro varas, por si fuere de los yndios

Folio 1299v

de Zurapa y Tuarequi, distante el primero jornada y media del golfo, en el camino que ba al Jaraguay en el río del Sinú (distante de Caymán de cinco y media a seis jornadas) y el segundo una más allá de Zurapa, *que* quieran tratar con nosotros o comunicarnos alguna noticia útil.

En este día no se ha visto yndio alguno.

Se ha continuado el desmonte o tumba de los árboles que ocupan parte del terreno, en donde debe hacerse el nuevo extablecimiento de *San Eliseo* y fuerte de *San Carlos*.

Esta noche se hizo a la vela *para* ir a Cartagena a conducir víveres la goleta particular *Nuestra Señora del Carmen*.

Sábado 12

A las 6 ½ de la mañana se largó de la barra de este río la galeota *Víbora* a reconocer los ríos *Copa*, *Banana* y *Turbo*, arroyos interiores y las inmediaciones *para* ver si hay o no algunos yndios.

Se continúa el desmonte o tumba de árboles *que* ocupan parte del terreno en donde debe hacerse el nuevo extablecimiento de *San Eliseo* de *Caymán* y fuerte.

Se han mantenido las santas cruces y vanderas en su lugar sin haber visto yndio alguno.

Folio 1300r

Domingo 13

A el amanecer se celebró el *santo* sacrificio de la misa y predicó el *padre Fray Anastasio Valdigna* sobre el *santo* evangelio del día de la tentación que todo el campo oyó con atención.

A las 11 del día salió del campo el *sargento* Juan Ramos con una partida de 20 hombres a reconocer si las *santas* cruces y vanderas se hallan en donde se pusieron o algún yndio que venga de paz.

Se restituye a la 1 ½ de la tarde, dice que no se ha visto yndio alguno y que las *santas* cruces y vanderas se mantienen en el mismo parage que se pusieron.

Se continúa el desmonte y tumba de los árboles para hacer el nuevo extablecimiento de *San Eliseo*.

A la 1° lista que se ha pasado han faltado doce hombres que son: Cruz Trebo, Josef Ramos, Josef de Oyos, y Segundo Padilla, del sitio de San Pelayo; Juan Medina, del de la Concepción; Félix Mexía, de Tacamocho; Josef María Venavides y Pedro de Julio de los pardos de Cartagena.

Se han llebado dos fusiles, uno de la 2° división y otro de la 3° con sus fornituras.

Ygualmente han faltado a la hora del pagamento de la semana anterior tres gastadores de Cartagena que son: Pedro Castellón, Josef Muñoz y Juan Fidel y de los

Folio 1300v

once presos, Victoriano Sánchez, Juan de León, Félix Caro, Sebastián de Mesa y Juan de la Hoz.

De los gastadores que vinieron de Lorica, veinte y nueve que son Antonio Acosta, Juan Tenorio, Felipe Majarés, Juan Romero, Justo Gálvez, Juan Cayetano Pérez, Pedro Salazar, Juan de Hoyos, Pablo Guerra, Salomón López, Tomás López, Enrique Ramos, Francisco Arrieta, Juan Solórzano, Rudesindo Gonzáles, Simón Velásquez, Josef Zarbaleta, Jazinto Polo, Pioquinto Quevedo, Luis del Rosario, Timoteo Díaz, Tiburcio Atensio, Anselmo Trejo, Juan Noriega, Francisco Majarrés, Toribio Ullueca, Felipe Aguilar y Nicolás Ruiz; todos los cuales se considera se habrán retirado al río del Sinú por la playa del golfo que hay entre Caymán y el zerro del Águila, pasando de este a los arboletes y de este puerto por el nuevo camino de San Bernardo. Todos se han llebado los machetes y seis lanchas.

Se ha averiguado que el motibo que pueden haber tenido para esta fuga los trabajadores es que corrió la voz, sin saber de dónde salió, ni hubo motibo para ello: dijeran que se les pagaba a dos reales y se les descontaba la ración de uno y medio real, habiéndoles ofrecido en Lorica buena gratificación, pero la tropa no tenía este motibo porque tiene su prest⁷⁷⁴ mayor que los dos reales, aun quando

Folio 1301r

fuesen solo los dos reales de jornal, pero no habiéndolos pagado aún, no dado queja, no tenían certidumbre del jornal que debían ganar, ni motibo justo para desertar, pues no era cierta la oferta del sargento mayor Don Josef López Durán, según dice.

Al tiempo del pagamento se echaron menos los operarios referidos (y estando en él dieron parte de la deserción de los doce milicianos) estándoseles pagando a quatro reales los hacheros y a tres y medio a los de machete, descontando de este jornal uno y medio reales para ración, pero por lo acahecido se les dará a los primeros quatro reales y la ración y a los segundos a tres y la ración, y según este pie, se han de satisfacer sus alcanzes el día de mañana para que se mantengan en el trabajo, respecto de que sin ellos nada se puede hacer y que los gastos comunes de los oficiales, tropa y otros empleados se aumentarían, ni se pueden contener en una campaña tan dilatada y cerrada de muchos espesos árboles, vijaos y ramazón entretegida.

Algunos de los desertores han recibido su haber en el día del pagamento; otros no porque se fueron antes que se hiciera; a algunos de estos se les han abonado,

⁷⁷⁴ N.T. Pre: “Estipendio que se da a los soldados. [...] En la ordenanza de Su Majestad del año de 1765, acerca de la subordinación de las tropas, se dice prest”. Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 3 (1788), 193.

Folio 1301v

los jornales que debengaron para pagar lo que habían tomado antes para abilitarse. A los *que* nada debían no se les ha abonado nada en las listas, unos y otros constan en la adjunta relación.

No se ha mandado atajarles el paso *por* los arboletes *por* no haber embarcación que fuese hasta el día siguiente, que tal vez no los cogieran *por* llebar ya toda la noche caminando y detenerla mucho la brisa, quando llegó a esta rada la galeota.

No obstante quedan empleados 38 con hacha, 63 con machete y 30 con armas de los mismos jornaleros, gastadores y fundadores para sostener el trabajo del desmonte, 20 en el hospital y 50 en las canoas de descarga, piraguas y otras faenas interiores en el campo.

En el campo quedan de guarnición *para* su defensa y los quatro apostaderos doce del Fixo de Cartagena *que* están de guarnición en la Princesa: 206 milicianos de Cartagena y Loricá, 12 artilleros y las tres lanchas cañoneras.

Lunes 14

A las 9 de la mañana llegó al campamento Alberto de Vargas de hacer el reconocimiento de la costa *que* sigue de Caymán a Turbo.

Dice que oy al romper el día descubrió una

Folio 1302r

piragua de yndios *por* sotavento, o al sur de Turbo, *que* iba al remo costeano, la que siguió junto con la piragua Concepción, que estaba apostada en Turbo, y a cosa de legua y media de él embicó⁷⁷⁵ a tierra y se metieron los yndios *por* aquellos fangares. Hechó gente en tierra de su galeota y piragua Concepción, pero no pudieron seguirlos *por* el mucho fango que hallaron, se trajo la piragua que es de caracolí, acaba de hacer, que halló con 8 remos, caracaxes de flechas de garabato, dos de fierro y las demás de las ordinarias.

Lleaban mazato y plátanos *para* el viaje *que* según su rumbo iban a atravesar el golfo *por* su culata *para* ir a la otra costa, para que no los descubrieran las embarcaciones.

A las 12 del día se descubrieron a la vela las cañoneras San Juan y San Josef y a las 4 de la tarde llegaron al campamento sus comandantes Don Juan Bienpica y Don Juan Ferro.

Dicen que no pudieron montar a la vela desde la punta de Arenas del norte al cabo de Tiburón *para* ir a Calidonia *por* el mucho abatimiento de las cañoneras, motibado de la ventola que las falcas ocasionan, se mantubieron apostados al abrigo del cayo de Titumate,

⁷⁷⁵ N.T. Embicar las vargas es amantillarlas de suerte que un peñol quede levantado y el otro inferior, que venga al costado / Amantillos son dos cabos que van desde la gavia a los peñoles de las vergas por una vanda y otra por el seno; y la una punta queda hecha firme en el árbol para poner derechas las vergas: a este acto se dize amantillar. *Vocabulario marítimo, y explicación de los vocablos, que usa la gente de Mar, en su exercicio del arte de marear* (Sevilla: Imprenta Castellana y Latina de los Herederos de Tomás López de Haro, 1722).

Folio 1302v

a donde arribaron por si parecía o pasaba alguna piragua de los yndios por allí, aunque lo consideraban imposible en este tiempo de brisas por la mucha mar que hay siempre en aquella costa, en la que no han visto yndio alguno, por cuiá razón se retiraron a esta rada.

Se ha continuado el desmonte de los árboles y malezas de parte del terreno que deben ocupar la nueva fundación de San Eliseo y Fuerte de San Carlos, con el qual se ha llegado al pie del zerro, en que se ha de poner una vigía (que descubrirá todo el golfo y bocas del río Atrato) distante de él mil y trescientas varas.

Jueves 17

Para formar el proceso a los desertores Josef García, Juan Medrano y Mateo Ramos se han traído al campo.

También se han traído a Lorenzo Fernández y a Clemente Ramos.

Por declaración del 1º citando a Juan Francisco Urbina y a Miguel Vargas, se ha justificado cómo el día 15 de este mes habló Clemente Ramos con un yndio mestizo jóben, que salió cerca de la guardia abanzada que sobstiene a los trabajadores del des-

Folio 1303r

monte lo que ha confesado como consta de la sumaria que se le ha formado. No dio parte de este hecho sospechoso, cuió error [sic] ha conocido.

El expresado yndio pasó junto a las vanderas y santas cruces mencionadas en el día 11 porque están en el camino por donde vino a hablar con Clemente Ramos, de que se infiere que las ha visto y habrá dado noticia a los yndios, si antes no la tenían, pero no habiéndose aprovechado de la lizencia que se les concede por la nuestra de venir a proponer lo que premeditaban, pasados ya dos días más desde el día 15 al presente 17 desde esta conferencia, sin que Clemente haya dado parte de ella, no ofrece duda en que éste les haya puesto en estado de desconfiar sacar algún buen partido según pretendían.

Se han desembarcado y montado tres cañones de a 4 y uno de a 8.

Se ha continuado el desmonte de parte del terreno en que se ha de hacer la consavida fundación y fuerte y del cerro en que se ha de extablecer la vigía, cuiá falda dista del puerto del río 1300 varas,

Folio 1303v

según se dijo, y resta ensanchar la pica y tumba para los mismos fines.

Se han desembarcado y montado tres cañones de a 4 y uno de a 8 y se han puesto en batería en el atrincheramiento del campo.

Viernes 18

Se ha empezado a hacer la sumaria a los tres milicianos y al yntérprete Clemente Ramos.

A las 4 de la tarde se oyó un tiro dentro del monte a la derecha del campo, en donde no había yndibiduo alguno del campamento, y se cree lo dispararía algún yndio para llamar al yntérprete que está preso.

Se despachó la cañonera *San Antonio* a la bahía de la Candelaria y costa contigua para que dijese a Alberto de Vargas viniese a esta rada con su galeota.

Se continúa el desmonte mencionado en los días antecedentes en el cerrito de la vigía y campaña de su pie.

Se acaba de desembarcar y montar toda la artillería y se puso en batería como la antecedente.

Sábado 19

A las 8 de la mañana dio fondo en esta rada la galeota del mando de Alberto de Vargas.

Dice este que

Folio 1304r

no ha visto la cañonera *San Antonio* porque ha estado apostado dentro del río Atrato dos días junto a Sarraquilla, paso de los yndios.

Que no ha visto piragua ni yndio alguno y sólo si un atrincheramiento de palos que habían hecho en la entrada del río Fesan Chico, que desemboca junto a la bahía de la Candelaria, al que prendió fuego el día 16 y fue a salir por la boca *principal*, de donde salió oy habiendo reconocido la entrada del de Tarena.

Se ha continuado el desmonte de árboles y malezas de parte del terreno que deben ocupar la nueva fundación de *San Eliseo* y el Fuerte de *San Carlos*, con el qual se ha llegado al pie del zerro y descubierta del río y playa de su boca.

Domingo 20

A las 6 de la mañana después de misa salió del campo Alberto de Vargas con una partida de 24 hombres a recorrer la punta en donde se vieron los muertos el día 16, debiendo salir de lo interior del monte de ella, para coger de sorpresa a los yndios que hubiere, aprehendiendo y castigando al que pudiese, lo que no se ha ejecutado hasta ahora porque no ha habido gente práctica de

Folio 1304v

la campaña con qué lograrlo.

A las 8 de la mañana entraron en este río las piraguas *San Gregorio* y la *Concepción* que se retiraron de sus apostaderos de *Cuipa*, *Chucuna* y *Tumbo*.

Dice el capitán *Gutiérrez* de la *San Gregorio* que no han visto piragua de yndio alguna.

Respecto de que como se dice el día 17, desde el día 11 está puesta la vandera de *nuestra* parte, permitiendo a los yndios venir a proponer lo que premeditaban y solicitarían por la suya y no lo han ejecutado hasta el día de oy, considerándolos arrepentidos o desconfiados de sacar algún buen partido de nosotros, se ha mandado al sargento *Juan Ramos* con su partida de 20 hombres para que traiga las dos *santas* cruces y vanderas, para cuio efecto salió a las 10 de la mañana.

A la 1 del día bolbió *Juan Ramos* con las *santas* cruces y banderas que halló en la misma forma *que* las puso.

A las 2 de la tarde se restituyó al campamento *Alberto de Vargas*. No ha hallado yndio alguno, sólo si los tres cuerpos muertos de los desertores *que* tenían clabadas dos flechas de garabato en uno, dos paletillas

Folio 1305r

en otro y de las comunes en el restante.

No hay rancho ni otra cosa que un sombrero como de pescadores.

Se ha continuado el desmonte consabido en el terreno que debe ocupar el fuerte de *San Carlos*, *para* cuyo recinto se están labrando estacas, trozos de zedro y aserrando tablas.

A las dos de la tarde se restituyó al campo y costado de la *Princesa* la cañonera *San Antonio*.

Lunes 21

A las 4 de la mañana sintió mucho ruido en el monte la partida de la derecha del río, hizo fuego y se retiró a las cañoneras, las cuales lo continuaron con su artillería, executando lo mismo las dos piraguas *San Gregorio* y la *Concepción* y las baterías del campo.

A las 6 de la mañana salió *Alberto de Vargas* con su partida a reconocer el monte de las cercanías de la parte referida y no halló rastro de yndio.

A las 10 $\frac{1}{4}$ llegó al costado de la *Princesa* la goleta particular *Nuestra Señora de la Concepción*, del mando de *Don Josef Buch*, que viene de *Cartagena* *para* subir por el río Atrato con las licencias correspondientes.

Folio 1305v

Se ha continuado el desmonte y labor de las estacas para la formación del recinto del Fuerte de San Carlos.

Martes 22 de febrero

Por haber pocos operarios para el desmonte	Manifestando la experiencia que con el corto número de 38 hombres de hacha y 68 de machete empleados estos en la pica del monte bajo y aquellos en la tumba de los árboles que ocupan la extensión del terreno en que deben hacerse el nuevo establecimiento de San Eliseo y Fuerte de San Carlos, sería [sic] mui dilatado por la mucha esperanza y corpulencia de los árboles, se han pedido al teniente de gobernador del Citará 200 yndios para ganar el tiempo y ahorrar lo que se impende en gastos comunes de empleados, en virtud de haberle dado orden el Excelentísimo Señor virrey con fecha de 16 de julio del año próximo pasado para que facilitase los auxilios que se necesitasen y pidiesen para esta expedición del capitán Don Antonio de la Torre, cuya comisión traspasó Su Excelencia últimamente al actual director de ella. En cuya virtud salió oy de esta rada a las 8 de la mañana la piragua corsaria guardacostas la Concepción, con destino a llevar el mencionado
Se pidieron 200 yndios al Chocó	
Con la piragua la Concepción.	

Folio 1306r

Se fue al Chocó la goleta que vino de Cartagena.	pedimento de los 200 hombres de trabajo al referido teniente, con la expresada piragua se fue la goleta Concepción, que llegó ayer a esta rada, a fin de enseñarla la entrada al río principal.
Salió la galeota Víbora para ir a Cartagena por víveres.	A las 11 se hizo a la vela la galeota Vívora para ir a Cartagena en solicitud de víveres para esta expedición, respecto de que cada mes se deben conducir veinte mil raciones y se cumple mañana el primero sin tener noticia ayer con la citada goleta de que estaban embarcados, ni otra alguna sobre este importante asunto.
Continuación del desmonte.	Se ha continuado el desmonte referido en los días antecedentes, se ha reconocido el terreno en donde se ha de trazar el fuerte para cuio efecto y el de que sea dando a sus fuegos la mejor dirección para la defensa de las avenidas, se desmontará mañana alguna parte de las márgenes del río que embarazan para descubrir bien esta. Se ha

Folio 1306v

Labran y
assierran
trozas.

continuado en labrar y aserrar trozas y en hacer estacas para el recinto del fuerte y el desmonte de árboles en el terreno en que se ha de hacer la nueva población.

Miércoles 23

Se descubre
un yndio

A las 9 de la mañana dio parte el oficial comandante de la guardia que custodia a los trabajadores del desmonte y demás faenas, que uno de ellos había visto a un yndio en el camino de la estancia o pueblo de Martiniere. Mandose venir al campo y en interín se mandó al *sargento* Juan Ramos y al cabo Blas Castrillo con 30 hombres armados y otros 30 marineros y trabajadores con lanza para que fuese a la expresada estancia, parte de los primeros *por* el camino y los restantes ocultos *por* el monte, a salir a las casas *por* la espalda, procurando cortarles la retirada a los yndios *que* hubiere y cogerlos entre sus fuegos y los de los que ban *por* el camino.

Sale una partida a visitar la campaña

Y a traer una piragua y un cayuco.

También ha ido prebenido *para* traer con la gente de lanza una piragua y un cayuco

Folio 1307r

que está debajo de unos sombrajos *para* resguardarlas del sol y serbirse de ellas echándolas al río, en sus crecientes.

A las 11 vino al campamento Pedro Quirós trabajador de hacha que es el que bió al yndio.

Dice que iban *por* el camino de la estancia referida con Alexandro Martínez, Dionisio Tordesillas y Josef María Ramos a traer agua para el trabajo, que al pasar *por* el parage en donde estuvieron apostados los yndios el día 4, vio una huella de yndio, la qual siguió pisando en ella *siempre para* que los compañeros no la vieran hasta que descubrieron al expresado yndio cerca de donde estaban las santas cruces, a cuió *tiempo* bolbió la cabeza para animarlos a tirarle pero que bió que se bolbían al desmonte y que el yndio se fue hacia las casas. Que oyeron ruido en el monte al mismo *tiempo* y que no dispararon por no llevar más municiones que la carga que tenían las armas.

Se conduce la piragua y cayuco.

A las 3 de la tarde se restituyó al campo Juan Ramos con la piragua y el cayuco

Folio 1307v

No hay rastro de yndio.

dice que no ha encontrado rastro alguno de yndios y sólo si de perros, que será de los que todos los días se dejan ver en estas inmediaciones. De ellos hay dos en el campo que se ban con quien los recogió.

Continuación del desmonte y labor de madera.

Se ha continuado el desmonte, labra de trozas, aserrío de ellas y en hacer puntas a estacas *para* el fin expresado en el día anterior.

Se hizo a la vela *para* Cartagena el vergantín Gemelos.

Antes de medianoche se hizo a la vela para restituirse a Cartagena a llebar los 7 presos, mencionados en el día 16, dos milicianos blancos y uno pardo de Cartagena y dos pobladores de los vecinos de Lorica.

Jueves 24

Continuación del desmonte y faenas.

Se ha continuado el desmonte y demás faenas relativas a la construcción del fuerte y población referida en los días antecedentes.

Se traza el fuerte.

Se ha lebantado el plano de la parte del río más inmediata al terreno que ha de ocupar el fuerte de San Carlos y se ha trazado el frente del que defiende sus abenidas.

Se queda despejando el terreno para trazar los tres restantes frentes del fuerte, repicando la ramazón y árboles *para* quemarlos.

Folio 1308r

Salida de 20 hombres con Quirós.

Pedro Quirós, operario del desmonte, salió del campo oy con 20 hombres armados, escogidos entre sus compañeros, para reconocer la campaña y hacer alguna emboscada, con el fin de ver si puede coger algún yndio.

Camino nuevo trillado.

Haviendo adelantado su descubierta como un quarto de legua más adelante de la estancia de Martiniere, halló un camino a mano izquierda, cerrado su entrada con espinos, pero penetró por un lado y vio *que* había un camino ancho mui trillado.

Otro idem.

Bolbióse al primero que llebó hasta allí y a poca distancia más adelante vio otro camino ancho trillado a la derecha.

Buelbe al campo a pedir más gente.

Vino al campo con esta novedad con el fin de llebar más gente de armas para seguir por dichos caminos y averiguar lo que hay por ellos, pero se le despachó, dándole esperanza de hazerlo quando se pueda con la orden de que haga su emboscada para el fin a que se dirige.

Se promete *para* otro día

Viernes 25

Se concluyó la traza del fuerte.

Se continuó y concluyó la traza del recinto del fuerte.
Se ha repicado la ramazón de los

Folio 1308v

Se despeja su interior.	árboles tumbados en lo interior del fuerte para irlo quemando y despejando, a fin de trazar los edificios interiores <i>que</i> deben hacerse para poner en ellos todos los <i>ofiziales</i> , tropa, pobladores y demás indibiduos del campo, como también la artillería, víveres y quanto hay en él para estar más cerca del desmonte del terreno en <i>que</i> se ha de hacer la población, según desde el principio combenía y no pudo lograrse como se refirió en el día 4.
Para pasar a él el campamento.	
Se continuó el desmonte y faenas.	También se ha continuado la pica del monte bajo, la tumba de árboles y demás faenas mencionadas el día de ayer.
	Se restituyó Quirós sin haber visto yndio alguno.
	Sábado 26
Salida de Ramos y otros hasta 51 hombres	A la 1 de la noche salieron del campamento el sargento Juan Ramos y el cabo Blas Castrillo con las partidas de sus avanzadas de descubierta: Pedro Quirós con la que llebó ayer y el patrón de la lancha San Josef con 3 hombres, en todos 51, para descubrir y reconocer la campaña más delante de donde llegó ayer Quirós.

Folio 1309r

Se restituye al campo donde llegó ayer Quirós.	A la 1 de la tarde se restituyeron a él las partidas referidas el día de oy.
Hallan 24 casas.	Dice Ramos, Castrillo y varios indibiduos de la partidas que, como a una legua o poco más adelante de las casas quemadas o estancia de Martiniere (poco más de legua del campo), hallaron varias casas, en todas hay 24 y sólo 6 de ellas juntas, de las quales una es mui grande, pues aseguran tendrá más de 30 varas de largo, bien zerrada <i>por</i> el frente y espalda, pero abierta por los testeros ⁷⁷⁶ o extremos.
Una mui grande	
Con pocos muebles.	Que tiene un armero, no hallaron asientos ni otros muebles que una mesa mediana, una piedra de moler maíz que no trageron y sólo si dos hachas, una sartén, una olla de fierro, cinco <i>arobas</i> de cacao y algunas menudencias de las yndias, <i>que</i> se repartió entre todos reducido a plata.
Traen cacao.	
Hay buenos cacaguales, mucho maíz, yuca, batata.	Dicen <i>que</i> hay buenos cacaguales cargados de fruto, mucho maíz, abundancia de yuca, batata y caña dulce, gallinas y pollos.
	No hicieron daño a las casas porque

⁷⁷⁶ N.T. Testero: "lo mismo que testera". Testera: "la frente o fachada principal de una cosa", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 3 (1788), 624.

Folio 1309v

fueron prebenidos de ello *para* que sirban a los pobladores a quienes por sorteo les toque tener allí su cacagual.

No han visto yndio.

No han visto yndio alguno, aunque ayer el patrón y marineros citados, dijeron que cerca de las casas quemadas oyeron gritar a un yndio.

Se ha continuado en las mismas faenas que ayer.

Domingo 27

Se zelebró el *santo* sacrificio de la misa, predicó el *padre* Fray Atanasio Valdigna y se empezó a cumplir con la yglesia.

Se trazan edificios interiores en el fuerte.

En la parte del terreno despejado de lo interior del fuerte se han trazado algunos edificios *para* el fin referido el día 25 y se han empezado a hacer y a clabar estacas *para* formar y cerrar con ellas su recinto.

A las dos de la tarde dio fondo en esta rada la goleta particular *Nuestra Señora* de la Popa, viene de Mandinga con pliegos del *comandante* de aquella nueva fundación *para* el director de la expedición y el diario de las operaciones practicadas en ella

Folio 1310v

desde el día 6 de este mes hasta el 23.

También trae carta *para* el mismo de Don Andrés de Ariza, *comandante* nombrado para la de la Concepción.

Se han continuado las faenas expresadas en los días anteriores.

No ocurrió novedad de consideración en los días restantes.

Sábado día 12 de marzo

El día de ayer se continuó el trabajo del fuerte dentro de su recinto por el rezelo que tenían los trabajadores ocasionado de haberse visto andar los yndios en sus inmediaciones después del encuentro que se tubo con ellos por la mañana, como se expuso en su fecha, y a efecto de que no lo tubieran en lo subcesibo, se providenció unir las fuerzas en él, para lo qual se empezó a llevar la artillería del campo *por* la mañana y continuar hasta mudar todo lo que hay en él al expresado fuerte hasta su total conclusión, excepto alguna guardia para la seguridad en la entrada y nabegación del río, con lo que llevaré menos cuidado quando pase a Mandinga y Concepción, que será luego.

Se restituyen a Lorica diez pobladores *para* combalecer y bolber con sus familias a la nueva fundación

Folio 1310v

quando se traigan a las demás.

Se montaron y colocaron en su lugar los 8 cañones de a 4.

A las 4 de la tarde dio fondo en esta rada el balaux *Don Quijote*, conduce de Cartagena 5 oficiales y 24 artilleros para Mandinga.

Domingo 13

Se condujeron al expresado fuerte 2 cañones de a 8 y montados se pusieron en sus destinos con sus correspondientes pertrechos.

También se llebaron 12 cureñas de respeto que se desembarcaron del balaux *Don Quijote*.

A las 7 de la mañana se mandaron sacar las tosas de zedro *para* conducir las al fuerte y la escolta que llebaba la gente que la iba a cargar hizo fuego a los yndios emboscados en aquella inmediación y, sentido el fuego en el campo, se mandó al *teniente* *Don* Jorge Arnar salir para auxiliarlos con 20 hombres, quien a su retirada dio parte no haber encontrado yndio alguno pero sí hallaron el rastro de sangre fresca de los enemigos.

Se continuó en este día la descarga de lo *que* conduce a su bordo el balaux *don* Quijote.

Se alistó y pusieron víveres a la galeota *Vívora*

Folio 1311r

para que a qualquiera hora de la noche se haga a la vela a conducir a Cartagena al alférez de fragata *Don* Juan Antonio Ferro con pliegos del real servicio.

Esta noche se han aproximado los enemigos al fuerte y después al campo, a derecha e izquierda y en uno y otro se les hizo fuego con el fusil y la artillería.

Lunes 14

A el amanecer se hicieron a la vela *para* Cartagena las goletas *Carmen* y *Vívora*.

Se ha continuado la descarga del balaux y conducido al fuerte con varias cosas del campo.

Esta noche se aproximaron al fuerte y al campo los yndios y en ambas partes se les ha hecho fuego.

Martes 15

Al rayar el día se debían quitar las tiendas del campo y llebarlas al fuerte *para* ponerlas en él, las que se necesitan *para* la tropa que pasa oy del campo *para* su guarnición y defensa lebantando aquel, pero por haber llovido se hará a la tarde.

Esta noche ha ocurrido lo mismo *que* en las *antecedentes*.

Se formó de estacas un reducto en la orilla

Folio 1311v

del río, a su entrada, guarnecido de una batería de dos cañones de a 8, dos de a 4, quatro pedreros de barca y una guardia de un oficial y 25 hombres, auxiliada y flanqueada de las dos lanchas cañoneras *San Juan* y *San Josef* y la piragua *San Gregorio*, todas situadas para defender las abenidas y nabegación del río; y un almacén de pólvora que se ha puesto en la canoa la *Sánchez*, a las que se agregaran la piragua *Concepción* y galeota *Vívora*, en restituyéndose aquella del *Chocó* y ésta de *Cartagena*, que mandará *Bartolomé García Camilo*, combalecido ya de sus heridas.

A las 7 ½ de la mañana entró en este campo el *governador* del *Darién* *Don Andrés de Ariza*, que viene de *Mandinga* en la balandra la *Cordovesa*, con el diario que remite aquel *comandante* al encargado de la expedición de las poblaciones para que éste le emplee en lo que le juzgare, a propósito y solicitando víberes, porque estaban de ellos muy escasos por no haber llegado aún la *Chula*, con los que remití de aquí el día 5.

El expresado *Ariza* se embarca oy en la *Cordovesa* para seguir a *Cartagena* a informar al *Excelentísimo Señor* virrey de varios asuntos importantes y restituirse luego a *Mandinga*

Folio 1312r

respecto de que allí no está pronto todo lo necesario para la fundación de la *Concepción*, de que está encargado.

También se embarca oy el *comandante* de la expedición de las poblaciones con los oficiales que le acompañan para ir al referido establecimiento en el bergantín de *Su Magestad* la *Princesa*.

A las 5 de la tarde de este día, salió del campo de *San Eliseo* de *Caymán* el *comandante* de la expedición con los oficiales que le acompañan para pasar al de *Mandinga*, en el bergantín de *Su Magestad* la *Princesa*, dejando las ynstrucciones correspondientes al de la nueva fundación para continuar la construcción del fuerte de *San Carlos* y edificios interiores, decampando oy, para unir las fuerzas en él.

Miércoles 16

Salimos de la rada de *Caymán* al mismo tiempo que la balandra *Cordovesa*, citada el día de ayer.

Jueves 17

Se descubrió antes de montar el cabo *Tiburón* la lancha cañonera *San Antonio*, que se despachó el día 5 de este mes para que fuera a *Mandinga*.

Al principio de esta noche se separó la *Cordovesa*

Folio 1312v

para ir a Cartagena.

Viernes 18

A las 9 ½ de la mañana dimos fondo en el puerto de Calidonia, en donde entramos *para* reconocerle, pero no habiendo en él embarcación alguna, nos lebamos a las dos de la tarde, *para* seguir *nuestro* viage.

Se bieron algunos yndios en la playa en ranchos de pescadores y en otras casas interiores.

Se puso vandera ynglesa, después otra francesa, pero ninguno hixo diligencia de venir a bordo.

Sábado 19 y Domingo 20

Se nabegó en demanda de Mandinga

Lunes 21

A las 5 de la tarde dimos fondo en el puerto del nuevo establecimiento de San Elías. En él estaban el vergantín de *Su Magestad* la Amistad, la fragata particular *Nuestra Señora* de los desamparados y las goletas Chula y *Nuestra Señora* de la Popa.

La Chula se despachó de la rada de Caymán con cinco mil y cien raciones de víveres el día 5 y llegó a este puerto el 16, habiéndose detenido tanto *tiempo* por razón de las calmas y verse falta de agua y abatido de las

Folio 1313r

corrientes sobre Portovelo; entró en este puerto, y acabada de hacer la aguada, salió de él *para* entrar a éste y la popa que fondeó en él el 20 conduce de Cartagena *para* el ejército veinte y quatro mil y quinientas raciones de puerro [¿?] y arroz y diez mil de pan.

Por la suma escasez de víveres *que* ha padecido este ejército, no pudiendo ser remediada con la antelación que se solicitó con la Chula por los malos tiempos, ha habido algunos disgustos que quedan cortados y continuando sin novedad.

Martes 22

Se desembarcaron y pasaron al fuerte los oficiales y tropa de artillería que vino de Cartagena destinada a serbir en la expedición.

Pasó a tierra el comandante de la expedición de poblaciones con los oficiales *que* le acompañan y los de marina; reconoció el terreno y dirección de los fuegos del fuerte de San Rafael, formado de estacas entre la orilla y playa del mar, y la del río Cardi (alias Mandinga), de la parte del oeste de él o izquierda del fuerte, en el qual existen 426 hombres y los oficiales correspondientes incluso los de Cartagena.

Esta

Folio 1313v

noche se hizo a la vela la goleta Chula llebando a su bordo el práctico de la Princesa y los pilotos de ésta y la Amistad a reconocer la entrada y cercanías de la Concepción, *para* pasar a hacer este nuevo extablecimiento luego que llegue a éste de *San Rafael* la tropa que se ha pedido al *governador* de Panamá.

Miércoles 23

A el amanecer salieron del fuerte un sargento y doce granaderos *para* llebar a Chepo *por* el camino de tierra desde la ensenada de Mandinga, el oficio referido arriba, a la qual se condujeron en una lancha.

Se han juntado 60 marineros de los dos vergantines de *Su Magestad* que se han remitido a continuar el desmonte de árboles y malezas más próximas al fuerte para que flanquee y defienda las abenidas de la campaña a él.

Se hará prebención de algunas estacas *para* la Concepción, interín que llega la tropa que se ha pedido a fin de llebar algo adelantado para la formación del fuerte.

A las 10 de la mañana salió del fuerte el

Folio 1314r

capitán del Fixo de Panamá *Don Francisco* Cardelino con una partida de 60 hombres escogidos, en la que fueron de voluntarios los cadetes *Don José María* Escudero y *Don Josef* de Fonte de el de Cartagena para reconocer la abenida de la izquierda del fuerte, *por* la qual han llegado los yndios a su inmediación a hacerle fuego. A las 3 de la tarde se restituyó a este puerto la lancha que condujo a la ensenada de Mandinga los 12 granaderos y un *sargento* que ban a Chepo.

Jueves 24

Se restituyó al fuerte a las 10 de este día la partida que salió ayer sin haber descubierto otra cosa *que* rastros de haber estado los yndios arranchados en varias partes. Se cogieron varias flechas, arcos y paletillas de fierro, y una de latón, y otras *para* incendiar los bugíos con los mistos que les ponen.

A las 4 de la tarde fondeó en este puerto la lancha cañonera *San Antonio* que salió de la rada de Caymán el día 9 de este mes para venir a él.

Dicen su patrón, el primer guardián *Francisco* Alonso y el práctico *Manuel Blanco* *que* al entrar

Folio 1314v

en el puerto de Calidonia salió de Puerto Escozés a su entrada un cayuquito con dos yndios que les hizo señal fuesen allá: que se retiró el cayuco y como dos horas después salió de él una piragua grande del porte de la de San Gregorio con 20 yndios que se arrimó a reconocer la lancha y los siguió por algún tiempo en la navegación que hicieron por la canal de Sasardí para salir por la boca que tiene junto la ysla de Pino, pero que se bolbió a Puerto Escozés.

Poco después estando próximos a dicha salida y a la vista del río Sasardí que está en el fin de la canal, en la ensenada que hace por aquella parte, salieron de ella tres piraguas grandes y dos chicas, que al remo vinieron a reconocer la lancha pero que ninguna se arrimó a ella.

Que una de las piraguas es tan grande que tiene dos velas tarquinas⁷⁷⁷, maiores que las de la lancha, con las que se retiró a la vela, siguiéndola las demás cada una con la suya acia una porción de casas regadas que descubrieron en la ensenada.

Que habiendo salido de la referida canal

Folio 1315r

continuaron su navegación por entre la Ysla de Pinos y la tierra firme y que en aquella inmediación vieron, al pasar por Navagandi, dos pueblos de yndios en aquella ensenada, uno de ellos a la izquierda con unas 30 casas y una vigía en la playa, y otros en la ensenada con cosa de veinte.

Que desde Navagandi se hicieron a la mar y no han descubierto embarcación alguna hasta la cercanía de este puerto, que reconocieron las que hay en él fondeadas.

En la punta que está a la izquierda del fuerte distante de él más de un tiro de fusil y por la qual han venido varias veces los yndios ocultos con los árboles hasta cerca de lo desmontado, se ha apostado la lancha cañonera San Antonio para defender esta abenida y batirlos de frente, de rebés y de flanco.

Viernes 25

Estando la cañonera San Antonio en su apostadero descubrió unos 30 yndios en la playa a las 9 ½ de la mañana, se arrimó a ellos y les hizo fuego con su artillería, de resultas se metieron en el monte y bolbieron a salir a la playa y la cañonera continuó su fuego y descubrieron había entre los yndios como 10 u 12 blancos que creen sean yngleses.

A los

⁷⁷⁷ N.T. Vela tarquina: “variación de la [vela al tercio] mui usada en botes i lanchas. Tiene el pico más elevado y la valuma mucho más larga que la caída.”, Juan Monjo y Pons, *Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción* (Barcelona: Imprenta de José Tauló, 1856).

Folio 1315v

primeros tiros despachó el *comandante* de marina las lanchas de la Princesa y Amistad armadas, conducidas por el alférez de fragata Don Juan Bienpica y el subteniente Don Antonio Carrión y del fuerte salió una partida de 40 hombres mandada por el *teniente* Don Federico Govea y el subteniente Don Tomás Cavallero, a donde se oyeron los tiros primeros, y a los segundos otra de 35, mandada por el *teniente* de granaderos Don Agustín del Frago.

A las 11 $\frac{3}{4}$ se retiraron las tres lanchas y las partidas.

Aquellas se incorporaron con la cañonera y quemaron una casa de 7 varas de largo, vieron a cosa de una legua del apostadero de la lancha una roza de maíz en sazón y dos ríos, en este estrecho de terreno.

Aquellos vieron barios bultos entre las ramas de monte, a los que hicieron fuego graneado y reconocieron que huyeron monte adentro.

Sábado 26

A el amanecer este día se hizo a la vela en esta ensenada de Mandinga la goleta *Nuestra Señora* de la Popa para ir a Cartagena a conducir víveres.

Se abrió parte de la excavación de un foso exterior por el frente y avenida de tierra al recinto del fuerte

Folio 1316r

San Rafael, comunicando por este medio el río que tiene a su izquierda y una madre vieja, o canal, a su derecha para dejarle aislado.

Se cortaron y sacaron del monte parte de la maderas que se han de emplear en hacer un quartel para la tropa.

Domingo 27

Se concluyó la excavación del foso del fuerte.

A las 6 $\frac{1}{2}$ de la tarde dio fondo en esta ensenada la goleta de *Su Magestad* San Josef, alias la Chula, que salió de ella el 22 a reconocer las yslas, canales y costa de tierra firme de la Concepción; de las que formó su comandante Morante un mapa particular para hacer esta navegación a su tiempo, para dar principio a la nueva fundación del mismo nombre en aquellas inmediaciones.

En la boca de río Lagartos vieron una vanderera blanca y correspondieron poniendo otra igual. Poco tiempo después la arriaron en tierra y hicieron lo mismo en la Chula, isando después la holandesa, hablando a los yndios en ynglés, pidiéndoles mandasen una canoíta con dos hombres para que les enseñasen la entrada; pero respondieron en ynglés y español que bien iban

Folio 1316v

y no pudiendo conseguir fuesen a bordo isaron *nuestra* vanderá asegurándola con un tiro de cañón con bala. De resultas les dispararon de tierra algunos tiros de fusil a los que respondieron con cinco de cañón de metralla y bala rasa y se hicieron a la vela.

Lunes 28

A las 6 de la mañana se hizo a la vela en esta enseada la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados para pasar a Portovelo interín viene la tropa pedida a Panamá a llebar 31 enfermos de este establecimiento incluso dos oficiales y traer de allá para la expedición de la Concepción 1500 estacas, porción de tablas, un cañón de a 12 en reemplazo de otro, que de los destinados a dicho establecimiento se ha puesto en el fuerte de *San Rafael*, dos de a 24 para él, varios pertrechos y el caudal que hace falta para la paga del sueldo de oficiales, prest de la tropa y jornales de operarios de ambas.

Se ha hecho corte de madera para los cuarteles del fuerte referido.

Martes 29

A las 8 de la mañana se hicieron a la vela de este surgidero el bergantín de *Su Magestad* la Amistad y la goleta

Folio 1317r

Chula para ir a incorporarse a Calidonia o en su inmediación con el balaux de *Su Magestad* Don Quijote y otro de los bergantines que estaban en la provincia de Santa Marta para los fines a que se destinan estas embarcaciones de orden del *excelentísimo* señor virrey.

Se ha continuado el corte de maderas para los cuarteles.

Se empezó a levantar el plano particular del fuerte *San Rafael* y terreno de sus cercanías.

Miércoles 30

Se ha continuado el corte de maderas, se ha cortado, conducido y empleado parte de la palma necesaria para los cuarteles y se han sacado y conducido maderas para ellos.

Se continuó el plano referido ayer.

Jueves 31

Se continuó en las mismas faenas que ayer y en levantar el plano.

Abril de 1785

Viernes 1

Se continuó en las mismas faenas que ayer y en sacar el sondeo del río y caños contiguos al fuerte

Folio 1317v

con lo que se concluyó el plano particular.

A las 10 ½ de la noche disparó su fusil una zentinelas de las partidas de escucha a un yndio que se acercó a ella, y por la mañana en la descubierta que se hizo, se bió el rastro de haberle sacado los demás del cañón de la izquierda en que cayó y más adelante tres manchas de sangre quajada.

Sábado 2

Se continuó en conducir madera y palma y en hacer un cuartel para la tropa.

Domingo 3

Se dio principio a levantar el plano general de la ensenada, fuerte y terreno de sus cercanías.

A las 8 de la mañana se hizo una salida con cien hombres, incluso los dos cadetes del Fijo de Cartagena citados arriba y el teniente Don Luis Ripoll, mandada por el capitán Don Fabián Cruzado para examinar la campaña y ver si hallaban yndios pero no hallaron ni descubrieron uno.

Lunes 4

A las 8 ½ de la mañana se descubrió un bergantín al

Folio 1318r

norte de este surgidero y se despachó la cañonera San Antonio para recibirle y entrarle, pero a las 12 dio parte el gaviero que iba del bordo de afuera y se perdió de vista.

A las 2 ½ de la tarde tubo aviso el comandante del fuerte que 6 yndios del Darién de los que trajo Ariza estaban haciendo fuego a los enemigos al oeste y derecha de él, próximo al mar, y al momento salió el ayudante Don Carlos Meyner con 20 hombres para sostenerlos y perseguir a los enemigos, a cuyo tiempo despachó el comandante de marina la lancha del bergantín Princesa armada, al mando del alférez de fragata Don Juan Bienpica y el capellán Don Diego Prado.

Poco tiempo después llegó al costado del bergantín la lancha cañonera que se retiraba por haberse ido el que se descubrió y se embarcaron en ella el mayor general Don Gerónimo de Segovia, el subteniente Don Antonio Carrión y el capellán Fray Pedro Pardo, pasando a vela y remo a incorporarse con la otra.

Al tiempo mismo que se tubo en el fuerte el

Folio 1318v

aviso referido, se vieron desde el bergantín Princesa varios yndios enemigos dispersos en la costa del norte de él, a poco más de tiro de fusil del bergantín, a los cuales se les hizo fuego con la artillería cargada a metralla. Lo mismo ejecutaron del fuerte, dirigiendo todas las punterías a donde los descubrían, notando haber caído dos yndios, a los cuales cargaron los demás y se retiraron monte adentro.

A las 4 ½ se restituyeron al fuerte la partida e yndios del Darién y las lanchas al costado del bergantín, a cuyo bordo pasó el mencionado Meyner con el teniente Don Orencio Hurtado y Bonifacio Quiñones, yndios darienes, a dar parte al comandante de la expedición de lo que habían egecutado.

Dicen Meyner y los referidos teniente y su compañero que ellos y otros 4 con armas, a quienes se agregaron 6 sin ellas, fueron a traer algunos cocos, que lo cogieron y los trahían en una barqueta, que viniendo con ellos dos de los 6 sin armas, quedaron los quatro con los que las tenían, a los cuales

Folio 1319r

oyeron hacer fuego a los enemigos, a cuyo tiempo se arriaron a la playa con la barqueta para auxiliar a los suyos, pero, que habiendo herido levemente en la barba a uno, fueron a dar pronto aviso al fuerte. Que Bonifacio Quiñones desafió a algunos de los enemigos que habían salido a la playa, diciéndoles en su ydioma, que es el de todos los yndios del ysthmo, que por qué se escondían detrás de los árboles y no salían al raso, tratándoles de cobardes, a lo que no respondieron, no obstante la gran diferencia del número de los enemigos, que eran de 20 o 30 contra 6, aunque no todos aquellos tenían fusil. Que de resulta de este combate, hirieron gravemente a Silberio Landecho, quien dijo a Mayner: yo estoy mui malherido pero tengo el consuelo que he muerto a quien me hirió.

El cavo Miguel Quintanar también del Darién (que no pasó a bordo con los demás por haberle dado en los ojos una rama de manzanillo) mató a otro, que le disparó su fusil sin efecto y estando cargándole otra vez cubierto de un árbol, le cogió la buelta y

Folio 1319v

le metió la bala en la caja del cuerpo, haciéndole dar gritos, a los que acudieron sus compañeros y se lo llebaron cargado, egecutando lo mismo con el que mató Silberio, y se retiraron.

Mayner ha visto dos rastros de mucha sangre, de lo que conceptúa no puede menos que haber muerto los que la derramaron.

En vista del valor con que se han portado y manifiestan los zyndios darienes, se le dio las gracias y se les gratificó por los comandantes de marina y de la expedición, celebrando el hecho.

A las 5 de la tarde se hizo otra salida a la costa del norte del fuerte con 40 hombres, los referidos cadetes y una zamba con su fusil (que ha vivido entre los yndios y se huyó de ellos), mandada por don Carlos Meyner para ver si se halla rastro de yndio muerto, a lo que concurrieron las dos lanchas mandadas por Don Juan Bienpica y Don Antonio Carrión.

Todos se retiraron a las 6 ½ sin haber visto yndios y sólo si en varias partes la

Folio 1320r

sangre de los heridos que se llebaron los enemigos.

A la media noche bolbió a salir la cañonera a Cayo Olandés, entrada de la canal de este surgidero, para estar a la mira si se descubre el bergantín que se vió ayer, reconocerle y entrarle, si fuere de los que esperamos, usando de las precauciones necesarias en contrario, sino fuere español.

Se continuó medio día en la saca de madera y palma para los quarteles.

Martes 5

Se continuó en las mismas faenas que ayer.

Miércoles 6

A las dos de la tarde se restituyó a este surgidero la cañonera *San Antonio* sin haber visto recalar sobre la costa y cayos el bergantín que se descubrió el día 4.

Trajo una barqueta de los yndios enemigos que cogió junto a Ysla de Zedro. También la lancha de una goleta ynglesa que vio en Cayo de Chichimé dando pendoles, la qual se hizo a la vela llebándola de remolque, pero la largó para andar más por el fuego que la hizo la cañonera. Ésta cogió en la

Folio 1320v

ysla 5 barriles de su aguada y dos hachas.

Se han continuado en el fuerte las mismas faenas *que* en los días antecedentes.

Jueves 7

A las 3 ½ de la mañana salió de este surgidero la cañonera *San Antonio*, mandada *por* el subteniente *Don Antonio Carrión*, dirigida a la costa de la ensenada del sur de la punta de *San Blas*, a donde termina el camino de *Chepo*, para ver si ha llegado allí parte de la tropa pedida al *governador* de Panamá por haberse visto ayer tarde una humada, señal de estar allí la tropa referida.

A poco rato de tiempo de haberse ido la cañonera, se experimentó una tronada y aguacero copioso que duró hasta las 11 ¾ del día.

A las 5 ½ de la tarde se restituyó a este surgidero la cañonera, habiendo estado haciendo señal quatro veces con el cañón de estar allí y no habiéndola respondido de tierra se bolbió aquí.

Viernes 8

Se sacó el sondeo de la parte de esta ensenada

Folio 1320v

próxima al fuerte *para* ponerla en el plano de él.

Se ha continuado en las faenas *que* los días anteriores.

Sábado 9

Se han desembarcado y pasado al fuerte algunos víveres y el equipaje de la mayor parte de los oficiales que están a bordo del bergantín *Princesa*, para que baya a *Calidonia* a conducir los pliegos de oficio *para* el *Excelentísimo Señor* virrey, que deben pasar al de la *Chula* a fin de que los llebe a *Cartagena*, restituyéndose luego luego ambas embarcaciones a este surgidero.

A las 7 de la mañana se oyó un tiro de fusil a la izquierda del fuerte, viendo al mismo tiempo bolar allí algunas aves y, seguidamente, se hizo una salida de 50 hombres *para* cortar la retirada a los yndios y no se hallaron.

Domingo 10

A las 8 ½ de la mañana se lebó e hizo a la vela en esta ensenada de *Mandinga* el bergantín de *Su Magestad* la *Princesa*, al mando del alférez de fragata *Don Juan*

Folio 1321v

Bienpica para pasar a Calidonia a llebar los pliegos de oficio para el *Excelentísimo Señor* virrey, a trasbordar a la goleta Chula para que los conduzca a Cartagena al cargo del subteniente de ynfantería Don Antonio Carrión, con la orden de seguir el expresado bergantín al mismo destino sino estubiese allí la Chula y no pueda estarlo a los dos días de entrar en Calidonia, por la gran necesidad que tiene de víveres este ejército y marina.

A la 5 de la tarde dieron parte al *comandante* de la expedición se descubría una humada al sur de la punta de San Blas, en la ensenada de Mandinga, señal de haber llegado allí la tropa que se espera de Panamá y se despachó la cañonera a examinar lo que era.

En la plaza de armas del fuerte San Rafael se ha hecho parte de una zanja para desagüe de las llubias que se quedaban detenidas por tener varios hoyos en ella y no poder salir al mar, por impedirlo el terraplen de las banquetas.

Lunes 11

A las 12 del día se restituyó la cañonera San Antonio al surgidero de San Rafael, trayendo a su bordo el sargento y 11 granaderos de la partida que salió

Folio 1322r

el día 23 del fuerte para ir a Chepo a llebar cartas para el *governador* de Panamá, en que se le pedía la tropa para la Concepción, la que ha despachado y está en Chepo, de donde debe salir el día 7 de este mes para este destino al que podrán llegar del 15 al 16 según escribe su *comandante* el teniente coronel e yngeniero en 2º Don Juan Baptista de Bea.

Se continuaron las faenas de quarteles y excavación para dar salida a las aguas de sus llubias.

Martes 12

Se continuó en las mismas faenas que ayer.

Miércoles 13

Se continuó en las mismas faenas que ayer y en arreglar el plano de la plaza de armas con los pendientes necesarios a facilitar la salida de las aguas de las llubias.

Jueves 14

A las 4 de la mañana se hizo a la vela la cañonera San Antonio para ir a conducir la tropa que se espera de Panamá, que son 15 oficiales y 300 soldados, por haberse visto ayer a las 6 de la tarde una candelada en el parage de la costa, a donde debe salir por el camino de Chepo a esta ensenada de Mandinga distante 3 ½ leguas

Folio 1322v

al *Oest Nordest* del fuerte *San Rafael* y bolbió a las 6 de la tarde con 84 hombre y 4 oficiales, con su *comandante* el *teniente coronel* Don Juan Bautista de Bea.

A las 3 ½ de la tarde se restituyó a este surgidero el bergantín de *Su Magestad* la *Princesa*, que iba a *Calidonia* para trasbordar a la *Chula* los pliegos referidos en el día 10, pero, habiéndola encontrado en el camino, la despachó a *Cartagena* desde allí con ellos.

La goleta *Chula* comunicó al *comandante* de la *Princesa* que el día 4 de este mes acometieron los yndios de *Calidonia* a la lancha del bergantín de *Su Magestad* la *Amistad*, la qual se llebaron, mataron 4 hombres y los restantes se salbaron a nado.

Se continuó en las mismas faenas que en los días anteriores.

Viernes 15

A las 5 ½ de la mañana se hicieron a la vela el vergantín la *Princesa*, su lancha y la cañonera para traer oy a su bordo la restante oficialidad y tropa que quedó ayer en la costa del saco de esta ensenada y a las 3 ½ de la tarde se restituyó con ella a este surgidero, y de él se pasó al fuerte.

Se continuaron en el fuerte las mismas faenas que en los días anteriores.

Folio 1323r

Sábado 16

A las 8 ½ de la mañana se descubrió una vela, cuya noticia ocasionó mucha alegría a toda la guarnición del fuerte en la esperanza de que traería víveres, pero llegó a dar fondo la balandra de *Su Magestad* la *Cor dovesa*, que viene del río *Caymán*, a donde se han llebado de *Cartagena* veinte mil raciones para aquel establecimiento y no trae víveres para éste, como se esperaba, porque ya no hay más que para tres días a dos tercios de ración.

Se ha continuado en las mismas faenas que ayer.

Domingo 17

A las 6 ½ de la mañana se hizo una salida de 100 hombres, incluso los cadetes del *Fixo* de *Cartagena* Don *Josef* de *Fontes* y Don *Josef* *María* *Escudero*, mandada por el capitán Don *Francisco* *Cardelino* y el *teniente* don *Juan* *Moreno*, a la playa y costa del *Leste*, apoyada de las lanchas cañonera y la de la *Princesa*, mandadas por Don *Juan* *Bienpica* y el contador, llebando a su bordo al capellán y el aventurero para reconocer la campaña y una roza de maíz próxima de la costa y recoger de ella lo que pudieren.

Al medio-

Folio 1323v

día se oyeron cinco tiros de cañón de la cañonera y se mandó un refuerzo de 30 hombres mandados por el ayudante mayor Don Carlos Meyner.

Antes de llegar a donde estaban las lanchas, hicieron seña desde ellas a la partida que se bolbiese, por lo que hizo alto y retrocedió sin haber visto yndio alguno.

El alférez de fragata Don Juan Bienpica, el aventurero Don Manuel Yriarte, el *padre* capellán y el contador que llegaron de regreso al surgidero, y de él al fuerte, dicen que habiéndose juntado en la playa a cosa de una legua del fuerte la partida y lanchas, se dispuso que la 1° siguiera tierra adentro, quedándose en la playa Bienpica y los tres referidos compañeros de la 2° cerca de las lanchas con 4 hombres, que a precaución los dejó el capitán Cardelino de la gente de Chepo.

Estando los 4 yndibiduos referidos algo dispuestos en la playa, a vista de las lanchas y en el monte los 4 chepanos, salieron unos yndios que los sorprendieron. Uno de ellos apuntó al *padre* capellán con el fusil y éste a él, pero al mismo *tiempo* uno de los 4 de chepo le disparó y dió en un costado (oyendo dijo a sus compañeros 'me han muerto'⁷⁷⁸) en cuio instante

Folio 1324r

se agarró con el otro yndio, forcegeando a quitarle el fusil, lo que no pudo conseguir porque estando en esta lid, salió otro de Chepo a socorrerle, de cuia resulta soltó el yndio el fusil y huyó, recibiendo el tiro que le disparó el 2° chepano, después de lo qual se retiraron a las lanchas.

Poco *tiempo* después bolbió la partida de Cardelino a la playa en donde estaban las lanchas *por* haber oído los tiros y no bió lo que solicitaba porque ya se habían retirado y él egecutó lo mismo al fuerte, habiendo descubierto dos yndios que se ocultaron en el monte; trajeron plátanos, yucas y caña dulce y vieron una casa que hace poco *tiempo* han quemado los yndios.

Antes que se fuese tierra adentro la partida, allí estaban los yndios, pero como eran muchos los *nuestros*, no salieron porque solo lo efectúan quando hallan debilidad o fuerzas menores a las suyas. Así lo hacen *siempre* manteniéndose a *nuestra* vista de obserbación, ocultos con las matas, y usan de la fuerza *quando* les combiene.

A las 6 de la mañana salió de este surgidero para pasar a Portovelo la balandra cordovesa a llebar tres oficiales y 30 soldados enfermos y la orden a la

⁷⁷⁸ N de T. se incluyen las comillas simples para diferenciar el discurso directo del resto de la oración.

Folio 1324v

fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados *para* que se benga luego aquí y ella pasará a Chagre a conducir algunas cosas, si por razón de las muchas brisas no se han podido llevar a su bordo antes, como es factible haya sucedido.

Se continúan las mismas faenas *que* en los días anteriores.

Lunes 18

A las 7 de la mañana salieron del fuerte 12 hombres de Chepo, que vinieron de cargueros de la columna, entre ellos el zambo Pedro Quesada curador de picadas de cullebras, traído a este fin.

A las 8 bolbieron al fuerte porque se les hizo *señña para* ello, *por* haber dado parte las guardias que había humadas en la ensenada y podría haber yndios en ella, pero despreciaron la noticia y resolbieron continuar su viage, diciendo que ellos buscarían salida de entre los enemigos.

A las 12 de la noche, al mismo *tiempo* de pasar la palabra, un zentinel de la izquierda vio un fagonazo sin que saliera el tiro, pero él le disparó su fusil y seguidamente se tocó la generala y ocupó la tropa todos los puestos del recinto del qual se disparó dos veces un cañón de a 12 cargado a metralla a la parte que señaló

Folio 1325r

el zentinel y del vergantín la Princesa varios tiros dirigidos al mismo parage, adbertidos de la misma *señña*.

Martes 19

Para reconocer la campaña de la izquierda del fuerte y ver si se descubren enemigos, particularmente en los parages en que se vieron el día 17, salieron a las 8 de la mañana dos partidas de a 100 hombres, mandadas una por el capitán Don Francisco Carrera y el teniente Don Marcos T'serstevens y otra por el teniente don Pedro Gonzáles y el subteniente Don Tomás Cavallero y los dos cadetes de Cartagena Don Josef Fontes y Don José María Escudero.

Después de medio día se retiraron sin haber visto yndio alguno ni más rastro de una casita cubierta con palma verde acabada de poner.

Se han continuado las faenas de los días anteriores y se ha hecho una plancha por encima de la qual se atrabiesa el río con prontitud, sin necesidad de embarcarse para seguir o buscar a los enemigos, retirándola de noche a la orilla de la parte del fuerte.

Miércoles 20

Se han cortado y conducido maderas para

Folio 1325v

llebar a la Concepción *para* hacer almacén para víveres y pertrechos.

A las 5 de la tarde dio fondo en este surgidero la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados, que se regresa de Portovelo con la artillería, pertrechos y maderas que fue a buscar, a excepción de un resto que por razón de los malos tiempos no se pudieron llebar de Chagre, a donde fue la balandra Cordovesa *para* traerlo.

A la misma hora dio fondo en él la goleta particular *Nuestra Señora* del Carmen que trae de Cartagena diez mil raciones para esta expedición.

Jueves 21

Se continuó en el corte y conducción de maderas *para* un quartel de la Concepción y estacas *para* la formación del fuerte provisional de dicho establecimiento e igualmente el ymbentario general.

Viernes 22

Se ha hecho un ymbentario *general* de artillería y demás existente en este fuerte de San Rafael para sacar de él lo necesario para el de la Concepción, por no haberse hecho entrega el ministro de Real Hacienda del oficial que vino entregado de Cartagena ni estarlo otro alguno.

Se continuó el corte y conducción [sic] de estacas *para*

Folio 1326r

llebar a la Concepción.

Se sacó la sonda del plano *general*, que no se pudo hacer hasta oy por varias razones que ha habido, se formó una plancha *para* desembarcar un cañón de a 24 de la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados.

Sábado 23

Se continuó el corte y conducción [sic] de estacas para el fuerte de la Concepción.

Se han arreglado las divisiones de la tropa para el desembarco en la Concepción.

Domingo 24

Se desembarcó el cañón de a 24 mencionado el día 22 con dos cureñas, sus juegos de armas, valas y metralla a él relatibo y queda montado y colocado en la parte que defiende el surgidero.

Se han embarcado varazón y estacas para conducir a la Concepción en el bergantín de *Su Magestad*, la fragata los Desamparados y la goleta *Nuestra Señora* del Carmen.

Lunes 25

Se ha embarcado oy lo que restaba para llebar a la Concepción, como también el equipaje de los

Folio 1326v

oficiales de las divisiones, el de el *comandante* de la expedición, el del bergantín la Princesa y demás oficiales *que* le acompañan, pasando todos a su bordo a dormir para salir mañana de este surgidero, luego que se embarque la tropa en los buques a que está destinada.

Se ha cortado y conducido a la orilla del mar porción de palma *para* llebar a la Concepción *para* cubrir un cuartel.

Martes 26

A las 4 de la mañana se despacharon a tierra todas las lanchas y embarcaciones menores del comboy para embarcar la oficialidad y tropa en los buques maiores.

En el bergantín de *Su Magestad* la Princesa se embarcaron el *comandante* de la Concepción Don Juan de Bea y el *capitán* Don Francisco Carrera con 46 hombres de la 3° división y 2 del Darién, incluso el herido el día 4 Silberio Landecho, ya combalecido.

En la goleta de *Su Magestad* la Chula 35 hombres de la 2° división.

En la cañonera *San Antonio* los 22 artilleros de Cartagena.

En la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados se embarcaron 6 oficiales veteranos, 2 de

Folio 1327r

pardos, 1 cadete, 115 hombres de la 1° división, 78 de la 2°, 1 *teniente* del Darién con 9 de los suyos, el proveedor, sobrestante mayor y 5 carpinteros.

En la goleta particular *Nuestra Señora* del Carmen, 3 oficiales veteranos, 2 pardos, 1 cadete y 64 hombres de la 3° división.

A las 8 de la mañana se tiró *pieza* de leba y se hizo señal de hacerse a la vela, como se ejecutó siguiendo con varios bordos *para* montar la punta de *San Blas*.

A las 5 de la tarde se descubrió a barlovento de Cayo Santiago una embarcación y a fin de reconocerla, se mandó la goleta Chula y cañonera *San Antonio*, las que dieron parte a las 12 de la noche ser la balandra de *Su Magestad* la Cordovesa que viene de Chagre de regreso de su comisión y quedaba dada fondo al abrigo de Cayo Santiago, a corta distancia del bergantín la Princesa, que lo ejecutó a las 7 al sur de él.

Miércoles 27

A las 7 de la mañana nos hicimos a la vela y se incorporó la balandra Cordovesa con el comboy, siguiendo en demanda de la Concepción, y se pasaron a su bordo 40 hombres de la tropa que conduce la

Folio 1327v

fragata particular los Desamparados por hallarse recargada.

A las 6 ½ de la tarde dimos fondo cerca de tierra entre las puntas de Carreto y Cedro.

Jueves 28

A las 5 ½ de la mañana nos lebamos e hizimos a la vela en demanda de las yslas de la Concepción, con mui poco viento, por cuya razón se puso remolques al vergantín y demás, ayudándose con sus remos éste y las demás que los tienen.

A las 8 ½ estando en la inmediación de río Largar-tos, en donde hicieron fuego los yndios a la Chula el día 27 de marzo, se despachó la cañonera *San Antonio* y la Chula *para* que fuesen a reconocer aquella costa y no vieron yndio alguno, dicen *que* el río es caudaloso y bueno.

A las 10 ½ de la mañana estando al *Norte* del río Azúcar, a cosa de una legua distante de él por la parte de estribor, dirigiendo el rumbo a la punta de la Concepción, que está a la vista al Les-Suest⁷⁷⁹, a distancia de tres leguas, dijo el práctico, que no lo era

Folio 1328r

de la resta costa hasta la Concepción y sóli [sic] si hasta los cayos de este nombre, que caen al Les-Nordest, a una legua distante de nosotros, por lo qual reconociéndose bajos por la proa, se mandó a la lancha del bergantín fuese sondando, buscando paso para seguir adelante, a la que siguió la Chula haciendo la misma diligencia con la sonda en la mano, hasta rebasar todos los bajos.

A las 12 ¾ dimos fondo al abrigo de la última ysla al sur de ella, que dista de tierra firme un tiro de fusil.

A las 3 de la tarde se despacharon las lanchas del bergantín la Princesa, la de la fragata los Desamparados, la cañonera y la Chula, al mando de Don Antonio Salse, Don Juan Bienpica, Don Antonio Carrión y el aventurero Don Manuel Yryarte, juntamente el yngeniero en 2° Don Juan Bautista de Bea, el capitán Don Francisco Carrera y el cadete Don Josef Fontes, para reconocer el terreno y ver si se halla algún río y parte a propósito para hacer población, respecto a tener un surgidero seguro, como en el *que* estamos dados fondo, el que no se ha hallado en

⁷⁷⁹ N de T. se refiere al Lest-Sudest (Este, Sudeste E-SE).

Folio 1328v

esta inmediación, cuió reconocimiento se continuará mañana por la tarde del Lest con la *maior* prolixidad.

Viernes 29

A las 6 de la mañana se lebaron y pusieron en vela con viento escaso por el *Nord Nord Este*, nabegando al *Este* el bergantín *Princesa*, la *Chula* y cañonera *San Antonio*, en demanda de la punta de la *Concepción* y sus tres yslas próximas para examinar aquella costa y ver el parage más a propósito y que prometa más comodidades y ventajas con la de un buen puerto para el nuevo establecimiento que en aquella inmediación debe hacerse, a cuió efecto la *Chula* se ha destinado a buscar el canal de afuera y la cañonera por la costa, con orden a esta de avisar con un tiro de cañón en hallando algún río.

A la misma hora se entregaron los pliegos de oficio al capitán de la goleta particular *Nuestra Señora* del *Carmen* para que toda diligencia baya a conducirlos a *Cartagena* y traer víveres para el ejército, porque hay mucha escasez de ellos; y quedaron ancladas la fragata particular *Nuestra Señora* de los *Desamparados* y la balandra *Cordoveza*, en la misma parte en que dieron fondo ayer tarde, como se expresó en él, esperando la orden

Folio 1329r

de lo que han de egecutar.

A las 12 del día hizo seña la *Chula* de haber hallado un río y se mandaron en la lancha del bergantín al alférez de fragata *Don Juan Bienpica* y al subteniente *Don Antonio Carrión* para examinarlo y habiendo hecho seña de ser así, bolbieron a bordo del bergantín y arribamos a entrar por la canal de *Nord Est* que habían descubierto, adbirtiendo que había otra por el *Nord Oest* para salir de él.

A la 1 dimos fondo al abrigo de una de las tres yslas de la *Concepción*, entre ella y una ensenada de la costa en que se descubrió el río.

A las 3 de la tarde pasaron en la lancha del bergantín el comandante de la expedición, el del vergantín, el mayor general, el quartel maestro y el comandante nombrado para hacer la nueva fundación a reconocer la costa, para ver si era de ysla, y se halló ser tierra firme, llana, mui extensa, entre la orilla del mar y la serranía de la cordillera de los *Andes*, capáz para siembras y plantaciones de una población grande, con el expresado río de buena y abundante agua, con puerto seguro para todos vientos y varios

Folio 1329v

desembarcaderos cómodos a derecha e izquierda de él, que facilitan la comunicación de estancos [¿?] y conducción [sic] de frutos a donde les combenga.

La tropa que tenía la Chula se puso en la ysla que forma este puerto y se despachó con orden a la fragata y balandra Cordovesa, vengan mañana a este surgidero de la Concepción y que ella baya a Mandinga con carta *para* aquel comandante, *para que* ponga a su bordo ocho mil raciones de puerco y arroz (de 14500 que llebaron sin pan) *para* ir manteniendo la tropa de este nuevo establecimiento a media ración interín traen víveres de Cartagena *para* ella.

Sábado 30

A las 12 del día dió fondo en este surgidero la balandra Cordovesa que entró en él por la canal del Nor Oest y porque la fragata que seguía sus aguas, por estar el viento escaso podría necesitar del auxilio de remolque, se le mandó a las 10 la cañonera *San Antonio* y la del bergantín *Princesa* y al pilotín de éste, con lo que logró entrar a dar fondo a la 1 ½.

A las 2 concurrieron todas las lanchas y

Folio 1330r

dos piraguas que se condujeron de Portovelo a hacer el desembarco de la tropa y a las 3 ½ estaba ya toda en tierra y arbolada la vandra del rey, habiendo concurrido a él todos los oficiales de la expedición del ejército y marina, distribuyendo las divisiones en el modo que pareció mejor, procediendo sin pérdida de tiempo a reconocer el terreno y el río y a desembarcar el equipage de oficiales y las mochilas de la tropa que llaman motetes, como también las tiendas, pedreros, tragantes y demás su correspondiente y varias maderas que se condujeron *para* formación de estacadas *para* un almacén y un cuartel provisional.

Se formó el campamento con las tiendas fortificado con los pedreros en el descampado de la playa y parte de los desmontado oy, próximo del río. Este es caudaloso y rápido, como se infiere de mucho cascajo que hay en la playa y de tener 4 varas a 75 varas distante de la arena de su barra.

Se empezó a lebantar el plano *general* del terreno que comprehende y forma el puerto.

Mayo Domingo 1º

A las 9 de la

Folio 1330v

mañana tocaron la general en el campo, de resultas de haber oído tres tiros de fusil disparados por los yndios enemigos a 4 hombres que se apartaron un poco del campo en la parte opuesta del río, de los cuales hirieron en un costado, en una rodilla y en el pie, a uno de ellos, que bajó a vever al río, queriendo cogerlo, pero no lo consiguieron porque los 3 que llegaron al campamento dijeron lo que había sucedido y salió a protegerle una partida de 10 hombres.

A esta noticia se siguió hacer fuego para todas las embarcaciones y el campo acia la parte en donde estaban los yndios.

Dice el herido que vió unos 15 yndios y que quando lo hirieron gritaban en español 'coge ese perro'.

Lo mismo se ha oído en Caymán y en Mandinga.

Se ha desmontado parte del terreno que ha de ocupar el nuevo establecimiento.

Se han echado a tierra útiles, municiones y maderas.

Se continuó sacando el plano y sondeo del puerto y no ha habido otra novedad en el día.

Lunes 2

Se ha desembarcado y puesto en tierra firme dos

Folio 1331r

cañones de a 12 y dos de a 24 y se ha continuado en descargar de la fragata pertrechos y madera que se ha llebado al campo.

Se continuó el plano y sondeo del puerto y del río, reconociendo todo el terreno en que se ha de hacer el nuevo establecimiento que, por dictamen común, es mui a propósito por ser alto, llano, de buena tierra, buena vista y situado ventajosamente próximo al mar, contiguo al río y cercado de un foso de agua o brazo por donde sale al mar en sus crecientes, cerrada su boca ahora con arena que el mar ha acantonado en ella.

Se ha descubierto oy un platanar y una roza de ñames de los yndios.

La tropa ha hecho varias barracas en el campo.

Se han desmontado muchos de los árboles y malezas del terreno en que se ha de hacer el fuerte San Gabriel de la Concepción.

Martes 3

A las 7 de la mañana se hizo a la vela el bergantín Princesa, seguido de la balandra Cordovesa,

Folio 1331v

saliendo del puerto con viento *Nord Nord Est* por la canal de *Nord Oest* arribamos al *Est Sud Est* hasta llegar cerca de la ysla grande de la Concepción, acompañada de otras 4 distantes más de 1 legua de la 3, contiguas a dicho puerto que llaman así por ser las primeras que se distinguen estando apartados de la costa.

No habiendo en esta altura o situación práctico que con seguridad sacase al bergantín fuera de bajos, como solicitábamos y combenía para acortar este viage, fue preciso virar a las 9 con rumbo al *Oest* $\frac{1}{4}$ al *Sud Oest* después al *Oest* $\frac{1}{4}$ al *Nor Oest* costeano la tierra firme y entre cayos, en demanda del canal de Cayo Majo (contrario al que debíamos seguir si hubiera práctico para ir a Calidonia, al golfo o a Cartagena, cuiá derrota hemos de seguir para los fines que se expresarán) y con rumbo al *Est Nord Est* desembocamos a las 6, siguiendo hasta media noche al mismo rumbo.

Miércoles 4

Desde medianoche hasta el día se nabegó al *Est Sud Est* hasta la imediación [sic] del puerto de Calidonia que se

Folio 1332

arribó para entrar en él, como se verificó a la 1 $\frac{1}{2}$ del día y reconocido no estar en él el bergantín Amistad ni el balaux *Don Quijote* ni otra alguna embarcación, salimos del puerto para seguir al golfo y ver si están en él, siguiendo *nuestras* aguas la Cordovesa y dimos fondo junto a Punta de Arenas, por haber calmado el viento a la 1 $\frac{1}{2}$ de la noche que antecede al día.

Jueves 5

Amaneció viento por la proa y no se ha descubierto la Cordovesa.

A las 10 de la mañana después de haberse desbanecido una turbonada por el sur, viento Oeste y nos hicimos con él a la vela, en demanda del surgidero de Caymán.

A las 11 se descubrió la Cordovesa con rumbo a montar el Cabo de Arenas del Norte para entrar en el golfo.

A las 7 $\frac{1}{2}$ de la noche dio fondo el bergantín Princesa en el surgidero de la rada de Caymán.

En ella

Folio 1332v

estaba el bergantín Gemelos que dio fondo el día 3 de este mes, conduciendo a su bordo algunos víveres para el nuevo establecimiento de San Eliseo y municiones para los de Mandinga y Concepción, a donde irá luego que eche en tierra los víveres.

Dice su capitán que el bergantín Amistad y el balaux Don Quijote están en Cartagena, por cuió motivo no se podrá poner en ejecución la orden del Excelentísimo Señor virrey de los nuevos destinos de los oficiales de marina hasta llegar a aquella bahía.

Viernes 6

A las 7 ½ de la mañana dio fondo en la misma rada la balandra Cordovesa.

A las 7 ¾ salieron a tierra el comandante de la expedición y todos los oficiales del ejército y marina de ella, que condujo a su bordo el mencionado bergantín, desembarcando en la playa de la boca del río, siguiendo después embarcados por él hasta el fuerte de San Carlos.

De los 22 edificios interiores que debían hacerse en este fuerte, comprendidos en su recinto de estacada para yglesia y sacristía, cuerpos de guardia

Folio 1333r

cuarteles, almacenes, alojamiento de oficiales, hospital, aviaciones para pobladores y demás, según consta del plano remitido al Excelentísimo Señor virrey con fecha de 7 de marzo; están todos hechos (a excepción de la yglesia y capilla, cuias maderas se están aprontando y dos edificios, cuios destinos se han suplido con otros) y mui bien empalmados y capazes.

Se ha avierto una zanja para desaguar al río las aguas de las llubias de la campaña y se quedan abriendo dos para donde ellas mismas han salido antes de ahora y estaba interpelida su salida con algunos embarazos, los que se han separado y se continuará en estas faenas hasta no dejar agua detenida y estancada, tanto en el recinto del fuerte, como fuera de él; de que queda bien prebenido su comandante y los sobrestantes y demás.

Hay de guarnición en este fuerte 12 oficiales y 353 soldados, y para el trabajo 146 yndios chocoes, 61 voluntarios de idem, 17 gastadores de varias partes, 15 pobladores de Cartagena y Barranquilla,

Folio 1333v

y 43 de Lorica.

Las dos piraguas *San Gregorio* y *Concepción* están mui maltratadas de la broma⁷⁸⁰.

Las dos lanchas cañoneras *San Juan* y *San Josef* están baradas en la orilla del río imposibilitadas de servir por mui abromados los fondos.

Sábado 7

A las 5 de la mañana nos lebamos e hicimos a la vela el bergantín y *Cordoveza* para salir del golfo y seguir en demanda de Cartagena, en cuja bahía entramos habiendo concluido la expedición de los tres establecimientos de *Mandinga*, *Concepción* y *Caymán* y dimos fondo oy día. Miércoles 11 de mayo de 1785. Antonio de Arévalo.

⁷⁸⁰ N.T. Broma: gusano tan enemigo de los navíos que sólo él puede acabar con las mayores flotas y armadas, agujereando las maderas de los navíos, como lo hace si se descuidan en embarnizar bien con zulaque y vidrio molido las naves, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 3 (1788), 276.

5. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DEL FUERTE PROVINCIONAL DE SAN RAFAEL DE MANDINGA FORMADO DE ESTACAS PARA LA PROTECCIÓN Y DEFENZA DE LA NUEVA POBLACIÓN DE SAN ELÍAS Y TERRENO CONTIGUO EN QUE ÉSTA PODRÁ FORMARSE A SU TIEMPO

Ubicación: AGI, MP-PANAMA, 209.

Título del documento: Plano particular del fuerte provicional de San Rafael de Mandinga formado de estacas para la protección y defenza de la nueva población de San Elías y terreno contiguo en que ésta podrá formarse a su tiempo.

Explicación

ABCDE Recinto del fuerte

FGHI Planos que se han dispuesto para la mejor defensa del frente y avenidas de los costados, apoyados en el río JK y la Madre Vieja o canal LM comunicadas sus aguas con el fozo AB.

EDC Pequeños reductos aumentados los fuegos de esta avenida con obra coronada que denotan estas mismas letras que deben concluirse.

B Cuerpo de guardia cubierto de palma

N Capilla provicional que se ha hecho

O Almacén de pólbora

PQRSTU Casas en que vivían los yndios.

XXX Cosinas de ydem que sirven para la tropa

YZABDE Cuarteles, almacenes y alojamientos últimamente construidos

FG Ydem otros que deven hacerse

P Alojamiento del comandante y oficiales

TVYZAD Cuarteles para la tropa

S Hospital

e Almacén de víveres y pertrechos

£ Herrería

R Armería

HY Terreno ventajoso para colocar en él una fundación de 50 vecinos fortificada la avenida de tierra con el hornavaque Y provisional formado de estacas y la mejora de su foso pasando a él la artillería del frente AB en el caso de que se hayan de conducir a formar el nuevo establecimiento antes de exterminar a los yndios enemigos que ocupan y defienden el país.

LM terreno 3 ½ capas y de ventajosa cituación exterminados los yndios para hacer en él una población de crecido número de vecinos libre de la barra que forman las corrientes del río y de la mar más cómodo y próximo al surgidero para embarco de frutos y desembarco de efectos y demás que en HY

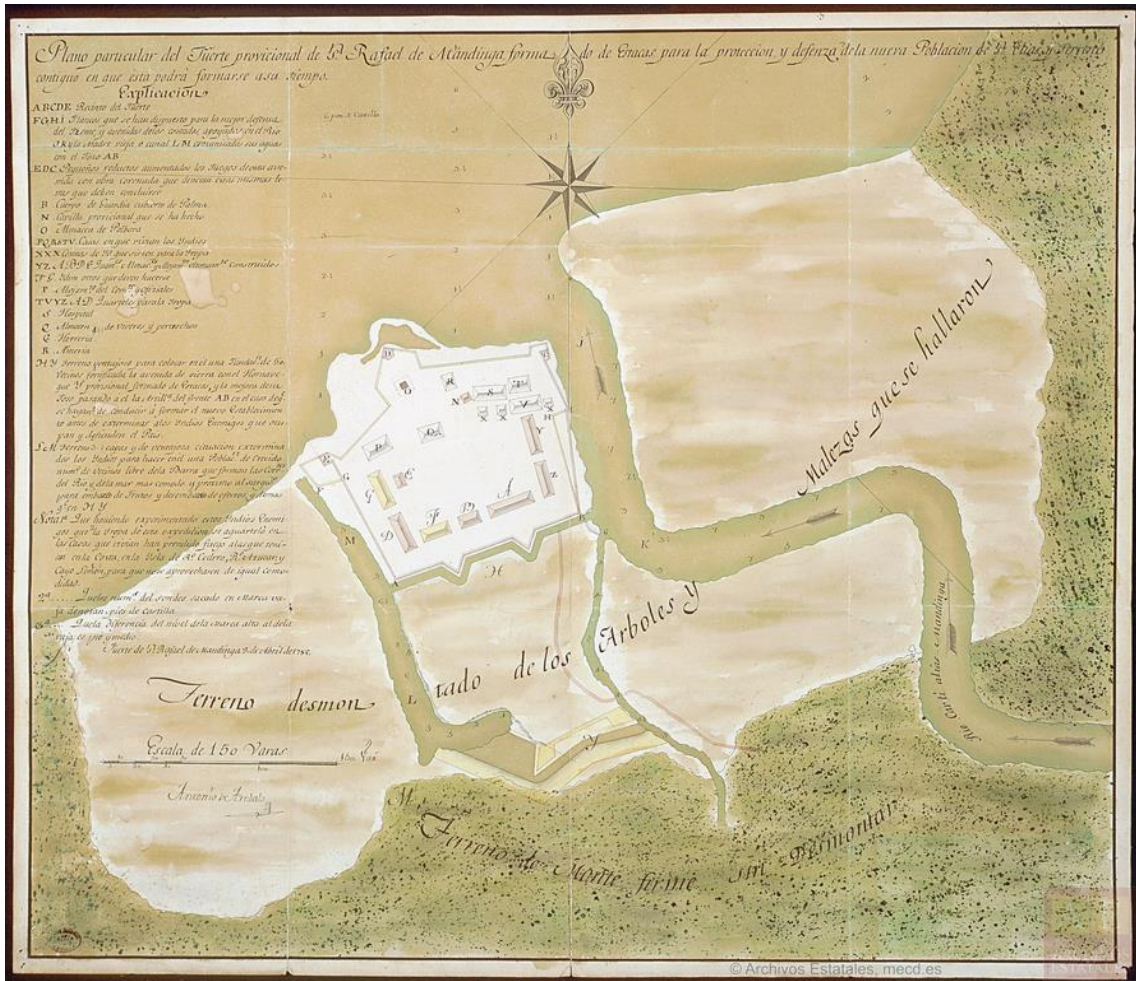
Nota 1° Que habiendo experimentado estos yndios enemigos que la tropa de esta expedición se aquarteló en las casas que vivían, han prendido fuego a las que tenían en la costa, en la ysla de río Cedro, río Azúcar y Cayo Simón, para que no se aprovechasen de igual comodidad.

2° Que los números del sondeo sacado en mare vaja denotan pies de Castilla.

3° Que la diferencia del nivel de la marea alta al de la vaja es pie y medio.

Fuerte de San Rafael de Mandinga 9 de abril de 1785.

Antonio de Arévalo [firmado]



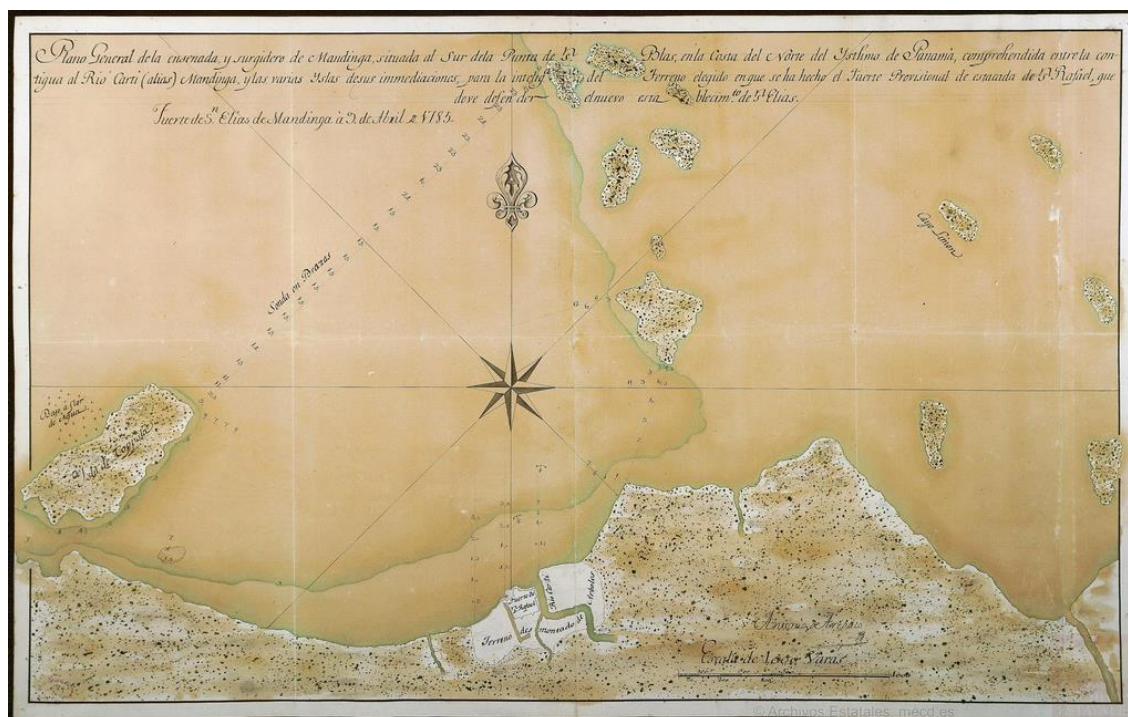
6. PLANO. 1785 - PLANO GENERAL DE LA ENSENADA Y SURGIDERO DE MANDINGA, PARA LA INTELIGENCIA DEL TERRENO ELEGIDO EN QUE SE HA HECHO EL FUERTE PROVISIONAL DE ESTACADA DE SAN RAFAEL QUE DEVE DEFENDER EL NUEVO ESTABLECIMIENTO DE SAN ELÍAS

Ubicación: AGI, MP-PANAMA, 210.

Título del documento: Plano general de la ensenada y surgidero de Mandinga, situada al sur de la punta de San Blas en la costa del Norte del ysthmo de Panamá, comprendida entre la contigua al río Carti (alias) Mandinga y las varias yslas de sus inmediaciones para la inteligencia del terreno elegido en que se ha hecho el fuerte provisional de estacada de San Rafael que deve defender el nuevo establecimiento de San Elías.

Fuerte de San Elías de Mandinga a 9 de abril de 1785

Antonio de Arévalo [firmado]



7. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DE UNA PARTE DEL RÍO DE CAYMÁN QUE DESAGUA EN EL GOLFO DEL DARIÉN

Ubicación: AGI, MP-PANAMA, 214.

Título del documento: Plano particular de una parte del río de Caymán que desagua en el golfo del Darién, levantado con operaciones geométricas para situar en él el fuerte provisional de San Carlos y dar a sus defensas la mejor dirección recta para la de las avenidas, como en él se manifiesta (y con más extensión y claridad en el plano general que las comprende, con relación y aspecto a ellas) a fin de proteger el nuevo establecimiento de San Eliseo que deve hacerse luego para los altos fines del Real servicio a que se dirige su erección y en interín que se verifica ésta con el ámbito de aquel; los edificios sencillos cubiertos de palma necesarios para sus servicio y para que se resguarden en ellos de las lluvias los oficiales, la tropa la expedición y todos los operarios, pobladores, gastadores y demás empleados actualmente, como también los que vendrán luego del Chocó e igualmente para acomodar en ellos algunas familias que solicitan venir y podrán traerse a mediados del mes de abril próximo venturo, tanto para que vaian dando principio a sus sementeras y plantíos, aprovechando el tiempo de lluvias de él y subsecuentes, proporcionando assí el ahorro correspondiente a la Real Hacienda de la manutención con que se les ha de asistir, interín tienen frutos con qué hacerlo por sí; como para emplear en su conducción los vergantines de Su Magestad y otras embarcaciones de la Real Armada no necesarias por ahora para otros fines, resultando de esta disposición tenerlos libres de este cuidado y promptas para transportar la oficialidad, tropa y gastadores, tren de artillería y de más que el Excelentísimo Señor virrey destinare para la subsecuente expedición de Calidonia, en el resto del expresado abril, y resguardo de la costa y nuevos establecimientos como Su Excelencia tiene resuelto se practique. Del mismo modo deven hacerse en el fuerte avitaciones para las tropas y otros individuos que concurran a él en el tiempo de expedición general destinada a la espulsión de los yndios enemigos, como punto de reunión, la qual es tan útil y precisa que de no hacerse, particularmente de los que havitan en el ysthmo de Panamá, no puede esperarse cultivo de plantaciones ni fomento de poblaciones en Mandinga, la Concepción, ni Calidonia, porque continuamente estarán insultando a los vecinos que nada seguros en sus lavores dejarán de hacerlas por el riesgo a que estarán expuestos en ellas, si un número crecido de tropa no les asegura lo que tendrá proporcionado costo al Real erario: todo lo qual se vencerá con la expedición general.

Explicación:

- AAAA.** Recinto formado de estacas encintadas y clavadas
 - B.** Baluarte de la Concepción cuyos flancos se aforrarán de tablonés.
 - C.** Ydem de San Jossef
 - D.** Ydem de San Antonio (alias el Príncipe)
 - E.** Ydem de San Gabriel
 - F.** 4 baterías de 1 cañón de a 8
 - G.** 4 ydem de a 4.
 - H.** Ydem 5 de a 10 pedreros de barca.
 - I.** Puerta principal de entrada
 - J.** Puerta de socorro para protección de la fundación.
 - K.** Plaza de armas
 - L.** Yglesia y sacristía.
 - M.** Cuerpo de guardia.
 - N.** Alojamiento para el comandante y oficiales
 - O,O,O** Quartel para la tropa.
 - P.** Hospital y avitación para el cirujano, practicante, botica y sirvientes.
 - Q.** Almacén para víveres y alojamiento del maestre.
 - R.** Almacén de pertrechos y alojamiento para los artilleros y guarda almacén.
 - S.** Alojamiento para los capellanos y proveedor.
 - T.** Avitación para los gastadores.
 - V,V.** Avitación para los yndios del Chocó destinados al trabajo.
 - X,X,X,X,X.** Avitaciones para los pobladores empleados actualmente en el trabajo en las cuales se pondrán las familias que se conduxan en abril interín se hacen las casas que han de ocupar en la nueva fundación.
 - ZZ** Respuesto para pólbora.
 - Y.** Herrería.
 - &** Armería.
- Real Campo de San Eliceo de Caymán 7 de marzo de 1785.

Nota: Que el día 7 de mayo estava concluido todo lo mencionado en la explicación a excepción de la yglesia y sacristía L cuyos materiales estaban acopiados y los dos tendales VV.

Antonio de Arévalo [firmado y rubricado]



8. PLANO. 1785 - PLANO DE PARTE DEL RÍO CAYMÁN PARA LA INTELIGENCIA DEL DESEMBARCO EN LA ORILLA HIZQUIERDA ENTRANDO

Ubicación: AGI, MP-PANAMA, 215.

Título del documento: Plano de parte del río Caymán para la inteligencia del desembarco en la orilla izquierda entrando.

Explicación:

AB. Terreno de la orilla izquierda entrando en donde pasados los 3 tornos CDE del río se ha de hacer el desembarco en la orilla FG, si huviere aquí terreno seco; pero de no haberle, se executará lo siguiente: Situénse las 3 cañoneras en H,H,H y hagan fuego al leste sobre la orilla del río GIKL con 3 tiros de cañón cada una, cargados a metralla y 2 o 3 descargas de pedreros de lo mismo, dirigidos unos y otros a desalojar de la orilla a los yndios que pueda haver en ella, inclinando algunos tiros asie el puerto M.

Concluidas que sean las descargas, seguirán sin pérdida de tiempo y a toda diligencia las cañoneras al parage IK para desembarcar en este terreno seco la tropa. oficiales, artillería, gastadores y demás que lleban a su bordo, destinados para el desembarco, continuando el fuego a metralla por su proa al expresado terreno; esto es en el caso de que no se adbierta algún número de yndios apostados o que dispuestos para oponerse al desembarco, se reconozca el efecto de su opocisión, pues en este caso se leverá hacer todo el fuego posible con la artillería hasta obligarles a abandonar el puerto o hallar terreno en que desembarcando la tropa, lo consiga esta.

Prevenición. Si como se espera, se examina el terreno de la orilla del río desde la del golfo en la parte N y se halla ser de consistencia suficiente para que por él marchen la 2° y 3° división: deberán executarlo desde el punto N distante 300 pasos de la entrada del río, desde cuyo parage seguirán por NO en demanda del río, a poco más o menos, en cuyo parage las esperarán las cañoneras, siguiendo después estas río arriba y la tropa por tierra, pero siempre a la vista de ella para sostenerse recíprocamente hasta pasar el último torno G y desembarcar en I o en K, la 1° división y demás referidos. Para que tenga efecto esta prevenición, lo ha de tener también la de que las cañoneras pasen cargadas por la barra o que recivan sus cargas de la parte de adentro de ella conducidas por las demás embarcaciones menores y que éstas pongan en N las diviciones 2° y 3° que marcharon precedidas de 30 gastadores para la abertura del camino. Al mismo tiempo que todo lo antedicho esté prompto para la marcha, se internará por la derecha desde Tillac Don Bartholomé García con 30 o 40 hombres para sorprender por la espalda a los yndios que pueda haver en la opocisión del desembarco, cortándoles la retirada por la escalezuela. Al ancla en el golfo del Darién a bordo del vergantín de *Su Majestad* la Princesa a 2 de febrero de 1785. Antonio Arévalo.

Es copia. Juan de Casamayor [firmado y rubricado]



6. MANUSCRITO. 1785 - SEGUNDA EXPEDICIÓN PARA ESTABLECER LA POBLACIÓN DE CAROLINA DEL DARIÉN

Ubicación: BRAH, 9/6271(5), folio 1R-87R (foliación asignada)

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(5), Diario de lo ocurrido en la expedición y ocupación de Calidonia [i. e. Caledonia] y Carolina de Darién [Manuscrito] / por el Br. Ign^o Director de Cartagena don Antonio Arévalo.

Título del Documento: [Copia] *Segunda expedición para establecer la población de Carolina del Darién, 1785.*

Folio 1r

*Segunda
expedición para establecer
la población de Carolina
del Darién.*

Folio 1v

[En blanco]

Folio 2r

Diario de lo ocurrido
en la expedición y ocupa-
ción de Calidonia (oy Caroli-
na del Darién) por el *brigadier*
yngeniero director de Cartagena
Don Antonio Arévalo.

Desde el 23 de julio *que salió hasta*
22 de *octubre* de 1785 *que bolbió.*

JC [rubricado]

Folio 2v

[En blanco]

Folio 3r

Diario de la expe-
dición para ocupar el
puerto de Calidonia

Folio 3v

[En blanco]

Folio 4r

Declaraciones de los yndios aprehendidos

En la casa palacio de este pueblo de Turbaco, jurisdicción de la ciudad de Cartagena a quatro días del mes de julio de mil setezientos ochenta y cinco, el *excelentísimo* señor Don Antonio Cavallero y Góngora, gran cruz de la real y distinguida orden de Carlos Tercero, del Consejo de *Su Majestad* arzobispo de Santafé, virrey gobernador y capitán *general* de este reyno, estando asistido por su especial orden del señor Don Josef García de León y Pizarro, Cavallero de la misma *real orden* del consejo de *Su Majestad* en el Real y Supremo de Yndias, hizo comparecer ante sí uno de los yndios apesados y trahídos de Calidonia, puerto al norte de la provincia del Darién que se trata de ocupar, develar o reducir sus yndios infieles, del qual no se recibió juramento ni otro ceremonial de esta naturaleza por no conocersele religión ni sugesión a divinidad alguna; y por medio del lenguaraz o intérprete Juan Cecilio Ramos les hizo *Su Excelencia* y dicho señor ministro del consejo las preguntas siguientes.

Preguntado cómo se llama, dónde está nacido y

Folio 4v

criado, y *qué* ocupación tiene entre su gente, dijo: que se llama Baptista, que nació en Asanachocona cerca de Calidonia, que es pescador de carey y capitán de los yndios de Asanachocona.

Preguntado si él comprende la edad *que* tendrá, dijo que lo ignora, pero su semblante manifiesta será de veinte a veinte y cinco años.

Preguntado si es casado y *porqué* tiene ese *nombre* de Baptista, si su padre fue francés, español, yndio o de qué nación, dijo: que es casado y tiene un hijo, que le oyó decir a su madre que su padre era francés y *que* lo bautizaron en el río Caymán según le dijo su madre y que el expresado su hijo lo bautizó el *comandante* de las piraguas Don Bartolomé Camilo García en Gandi.

Preguntado cuántas horas de sol hay desde Calidonia a Asanachocona, dijo *que* saliendo de Calidonia *por* la mañana llegan a las cinco de la tarde a Asanachocona.

Preguntado cuántas Calidonias hay, dijo hay dos, una llamada Calidonia Grande y otra Calidonia

Folio 5r

Chiquita.

Preguntado cuánta distancia habrá para llegar desde la costa a dichas Calidonias, dijo: que subiendo por la orilla del río que allí hay a la Calidonia grande llegan en tres horas y al medio día se llega a la otra Calidonia llamada chiquita.

Preguntado qué número de gente hay en ambas Calidonias, dijo: que en la grande hay muchíssima pero que no sabe explicar su número y que en la pequeña no es cosa de consideración la gente que hay.

Preguntado qué número de gente hay en Asanachocona y cuántas casas hay, dijo: que habrá como cien hombres y cinquenta casas y que el número de estas que hay en Calidonia será como dos tantos más.

Preguntado qué otros pueblos hay inmediatos a Calidonia, dijo: que hay otro pueblo tierra adentro llamado Sasardí cuyas casas ignora su número porque no ha estado allí.

Preguntado si tiene noticia de Sucubti y qué casas habrá, dijo: que sabe de Sucubti, que es pueblo que

Folio 5v

se compondrá de diez casas y que está tierra adentro de Calidonia donde habrá treinta yndios.

Preguntado si Sucubti está inmediato a Calidonia y cuánto se tardará de ir de un pueblo a otro, dijo: que día y medio.

Preguntado si Sucubti está en la orilla del río Chucunaque y cuánto habrá desde Subcuti a Chucunaque, dijo: que él no ha estado en Sucubti pero que le han dicho los yndios que desde el pueblo de dicho nombre al río Chucunaque habrá quatro días.

Preguntado de qué armas usan los yndios de Calidonia y los de Asanachocona, dijo: que usan de flechas y también de escopetas y que el que no tiene cacao no tiene escopetas ni municiones porque los yngleses, a cambio de cacao, les dan dichas escopetas y municiones.

Preguntado si él tiene uso de la escopeta dixo que sí y haviéndose entrado un fusil para que lo usase, con efecto lo usó y manejó de manera que acreditó haberse ejercitado en ello.

Preguntado si desde Sucubti hay alguna montaña desde la qual se vean los mares del Sur y del

Folio 6r

Norte dijo *que* no.

Preguntado cuánto *tiempo* ha *que* los yngleses les dieron escopetas y municiones, dijo: que habrá quatro o cinco meses que por medio de una balandra les dieron los yngleses pólvora, ropa, balas y sables y fusiles no de lo qual hubo mucha porción aunque no supo explicar la cantidad.

Preguntado por qué motivo han hablado de paz con los españoles, dijo: que a causa de irles faltando la ropa, herramientas y demás que les dan los yngleses y conocen *que* estos los tratan con cautela, por eso quieren ya valerse de los españoles.

Preguntado si los demás yndios y sus parientes y amigos de Calidonia hablaban también de paz, dijo: *que* todos hablaban de ella y deseaban *que* el comandante Camilo se apareciese *por* allí para tratar con él y como no ha parecido estaban detenidos, sin atreberse a entrar en otra alguna de las embarcaciones por miedo de *que* lo apresaran como le ha sucedido.

Preguntado si tiene algún hermano cazique o capitán, cómo se llama y dónde está establecido, dijo:

Folio 6v

que tiene un hermano llamado Quirive capitán en Calidonia, que es el que tiene más deseo de comerciar y tener la paz.

Preguntado si hay en Calidonia un yndio llamado Guitura y otro llamado Juanico dijo: que sí, que él primero es capitán de la gente de Calidonia y el Juanico es también de los que gobiernan.

Preguntado cómo se tratará esta paz con ellos, dijo: que llevándolo a este y a sus compañeros a Calidonia, enviará a uno de ellos *para que* avise a su hermano el qual juntará a los otros yndios y con lo *que* dijeren se irá a la embarcación donde estuviere el *señor* general y hablará con él y después se quedará su hermano en la embarcación y se irá el declarante a Calidonia, el que hablará a todos los demás yndios *para que* aprueben la paz.

Preguntado si hay muchos cacaguales y platanares en todos aquellos ríos del Darién: dijo que sí.

Preguntado si él o su hermano serán tan amigos nuestros que sigan de guía al *señor* general para ir a Sucubti, sin *que* ninguno se lo embaraze, dijo: que

Folio 7r

está él pronto a acompañar y también lo estará su hermano y los otros yndios al *señor* Don Antonio Arévalo hasta donde quisiese.

Preguntado si él se halló en la matanza de los españoles del regimiento de la corona *que* hicieron los yndios dijo *que* no, ni tampoco los de la Calidonia y *que* fueron los de Ocobocandy que están cerca del río Coco y los Guanogandy *que* inmediatos a río Mono.

Preguntado que si él tiene noticia del número de yndios *que* hay en el Darién dijo que no lo sabe.

Preguntado si sabe cuántos caziques o capitanes hay en el Darién: dijo que veinte y quatro.

Preguntado si será posible *que* estos veinte y quatro caziques se junten *para* tratar de la paz que ellos piden, dijo: *que* entrando gustosos los de Calidonia y sus inmediaciones, cree que entrarán después también los de tierra adentro *por* ser los principales los de Calidonia.

Preguntado si será posible que estos se acuerden a tratar con fidelidad de dicha paz dijo que sí.

Folio 7v

Preguntado en qué yslas se pesca el carey, dijo: que en las de Calidonia en todas y en Asanachaona *que* es donde él ha pescado y que los hay en las demás yslas de toda aquella costa.

En este estado mandó *Su Excelencia* suspender esta declaración y *que* se retirase el yndio *para* continuar las demás y la rubricaron dichos *excelentísimo señor* y señor ministro. Tiene dos rúbricas. Juan de Casamayor.

Yncontinenti mandó *Su Excelencia* entrase el yndio llamado Chuepi al que con la misma asistencia se le hicieron las preguntas siguientes.

Preguntado cómo se llama, de qué pueblo es natural, si es casado y cuántos hijos tiene, dijo: se llama Chuepi, que es nacido en Calidonia grande, es casado y tiene dos hijos.

Preguntado cuánto dista el mar del pueblo de Calidonia grande, dijo: que saliendo de la costa por la mañana llegan al último pueblo de Calidonia a las ocho por camino abierto entre platanares.

Preguntado cuánta gente hay en Calidonia grande

Folio 8r

y cuántas casas, dijo: que en Calidonia grande habrá cincuenta casas: que en la primera población que se encuentra yendo de la costa antes de Calidonia grande habrá veinte y quatro casas y diez en el otro pueblo más allá de Calidonia y que no sabe la gente *que* habrá pero que regula que en cada casa viven cinco, seis u ocho personas de todos sexos.

Preguntado si ha estado en Asanachocona y cuántas casas hay, dijo: que no lo sabe y *que por* lo que le ha dicho Baptista manda cien hombres.

Preguntado *qué* otros pueblos hay inmediatos a Calidonia dijo que Sasardi.

Preguntado *qué* número de casas tendrá Sasardi, dijo: *que* veinte y en ellas igual número de gentes *que* deja dicho.

Preguntado *qué* pueblos hay desde Calidonia al Río Grande de Chucunaque, dijo: *que* desde Calidonia se ba a Sucubti y de Sucubti al Río Grande.

Preguntado *qué* distancia hay desde Calidonia a Sucubti dijo que habrá un día de camino.

Preguntado *qué* distancia hay desde Sucubti

Folio 8v

al Río Grande de Chucunaque, dijo: que tres días de camino, o quatro, que es lo más cierto y en *que* se asegura *por* tierra y nabegando *por* el Chucunaque ocho días se llega a un sitio *que* es castillo de los españoles.

Preguntado de *qué* armas usan los de Calidonia y demás de aquella costa, dijo: *que* de fusiles y flechas y *que* no usan de dichos fusiles todos *porque* los yngleses se los venden mui caros.

Preguntado si *por* aquella serranía hay algún puesto desde donde se vea el Mar del Sur y el del Norte, dijo: que estando en lo más alto de aquella serranía no se alcanza a ver el Mar del Sur pero sí el puerto de Calidonia y las embarcaciones *que* hay en él.

Preguntado si ha mucho *tiempo que* los yngleses les trajeron armas y municiones, si tienen todavía muchas y de *qué* clase son, dijo: que hace más de un año que no ban a Calidonia los yngleses sino a Mandinga y de allí a Gandi, *por* cuiá razón están enfadados con los yngleses y quieren tratar de paz con los españoles y que, *por* tanto, están mui escasos de pólvora y valas *pues* el *que* más

Folio 9r

tiene sólo es una botella y otros apenas el chifle lleno.

Preguntado si sus parientes y los demás de Calidonia quieren la paz con los españoles dijo *que* todos los capitanes y principales quieren la paz y *que* la razón *que* para ello tienen es ver los trabajos *que* han pasado los de Caymán, Mandinga y la Concepción y no quieren ellos les suceda lo mismo sino ser bien tratados y poder comerciar en Mandinga, en la Concepción, en el Real de Santa María y en Caymán.

Preguntado que porqué no se han venido a tratar la paz a Cartagena, dijo: *que* por temor de *que* los apresaran o mataran.

Preguntado si en todos aquellos ríos hay muchos cacaguales, platanares y demás frutos, dijo: que río arriba hay mucho de todo lo que se le pregunta.

Preguntado cuánta distancia habrá desde Calidonia a la punta más alta de la serranía, dijo: que hay día y medio y que precisamente por allí pasa el camino para ir al Río Grande de Chucunaque.

Folio 9v

Preguntado cuánto dista de dicha altura el citado Río Grande repitió que tres días escasos.

Preguntado cuánto habrá de dicha altura a Sucubti, dijo: que Sucubti se queda a un lado y *que* no hay camino abierto.

Preguntado si él será fiel guía para conducir al señor general desde Calidonia a la altura, desde esta a Chucunaque y desde allí al Real de Santa María, dijo: que mui agradecido al trato *que* aquí se le ha dado, ofrece guiar a dicho señor general a todos los dichos parages de lo que es mui buen práctico por lo mucho *que* los ha traginado, lo *que* no sucede a Baptista; que el camino aunque está abierto y trillado es angosto, bien que en él nadie se puede perder.

Preguntado qué yndios fueron los *que* asesinaron a la tropa del regimiento de la corona, dijo: que los de Putrugandy, Cuity, Samagandy, Guanagando y Ocobocanty.

Preguntado cuántos capitanes hay en el Darién y cuántos yndios, dijo: que desde Gandy hasta Mandinga sin incluir a Estola habrá veinte y

Folio 10r

quatro caziques o capitanes pero *que* ignora el número de yndios *que* habrá.

Preguntado si dichos caziques y capitanes se podrán juntar *para* tratar de la paz *que* desean con el *señor* general, dijo: que arreglando y tratando este punto con los de Calidonia, todos pasarán *por* lo *que* ellos dispondan *por* ser los que como pueblos más grandes sujetan a los demás.

En este estado mandó *Su Excelencia* se retirase dicho yndio *para* continuar la declaración de los demás y rubricaron dichos *excelentísimo señor* y *señor* ministro. Hay dos rúbricas. Juan de Casamayor.

En cinco días de dicho mes y año, el mismo *excelentísimo señor* virrey, con la propia asistencia del *señor* Don Josef Pizarro, mandó se bolviese a comparecer el yndio Baptista, quien lo hizo e igualmente el yntérprete lenguaráz Juan Cecilio Ramos y se le hicieron las preguntas siguientes.

Preguntado si respecto a haver declarado en el día de ayer que él y sus parientes y demás yndios de Calidonia

Folio 10v

deseban la paz, juzga *que* estos deseos sean tan eficaces, que dándose a nosotros los españoles con entera fidelidad y verdad y protegiéndolos nosotros assí en sus vidas como en sus haveres, estarán dispuestos a seguir nuestras tropas *para* ir a castigar a los yndios *que* hicieron la matanza de los soldados del regimiento de la corona y demás yndios del río Azúcar y de otros parages que los ayudaron, a cuió fin se les dará un premio más grande por cada yndio que cogieren vivo, que *por* la caveza del que materen, dijo: que efectivamente está en la inteligencia de que los calidonios y asanachoconas se entregaran a los españoles de una manera tan verídica que los seguirán y ayudarán *para* que bayan *por* mar o *por* tierra a castigar a sangre y fuego a aquellos yndios que hicieron dicha matanza y demás insultos contra el pueblo de San Gerónimo de Buenavista y se tendrán *por* soldados del rey de España, con sugestión a su *general* Don Antonio Arévalo o a otro que mandare y que con efecto tratarán de coger vivos o muertos a dichos yndios y si no pudie-

Folio 11r

ren a los hombres, a las mugeres e hijos.

Preguntado qué seguridades o reenes darán los de Calidonia y Asanachocona para poder afianzarnos en la verdad y sinceridad de las buenas *disposiciones* que dice tienen de *nuestra* amistad, dijo: *que* le parecen de más los reenes y seguridades a vista de *que* no cree haya ninguno de estos yndios que se atreba a faltar a lo propuesto ni hacer picardía alguna *por* el riesgo que corren sus cavezas, *mediante* también a que son más los españoles que ban *que* los yndios *que* hay allí.

Preguntado si sabe *que* los de Gandy tienen igual buena disposición de darse a nosotros, dijo: *que* no sabe pero que el capitán de Gandy dijo a los de Calidonia *que* no hiciesen mal a los españoles *pues que* ya habían vencido a los yndios de Caymán y Mandinga y *que* venían atacándolos *por* todas partes.

Preguntado qué forma de juramento o de otra cualquiera suerte tienen *para* afianzarse *para* tratar unos con otros, dijo: *que* solamente tienen su palabra con la qual cumplen como hombres de bien.

En este estado mandó *Su Excelencia* se retirase y que

Folio 11v

entrase otro de los yndios *para* ser examinado y lo rubricó *Su Excelencia* con dicho señor ministro. Hay dos rúbricas. Juan de Casamayor.

Yncontinenti mandó *Su Excelencia* entrase el yndio llamado Cunicua al que con la misma asistencia se le hicieron las preguntas siguientes.

Preguntado de dónde es natural cómo se llama y qué ocupación tiene entre su gente; si es casado y cuántos hijos tiene, dijo: que se llama Conicua, que es casado sin hijos y es natural de Asanachocona donde tiene su domicilio.

Preguntado cuánto hay de Asanachocona a Calidonia, dijo: que habrá dos días de navegación en el modo que ellos acostumbran hacerla que es parándose donde les acomoda.

Preguntado si ha estado tierra adentro, en qué pueblos o parages, dijo: que nunca ha salido de aquella costa.

Preguntado si ha estado en Gandi dijo que no.

Folio 12r

Preguntado cuántas casas hay en Asanachocona y cuánta gente, dijo: que lo ignora enteramente porque no ha tenido este cuidado.

Preguntado qué ocupación tiene, dijo: que pesca y pone platanares y cacaguales pero que no sabe otra cosa.

Preguntado cuántos fusiles hay en Asanachocona y si él le tiene, dijo: que él no lo tiene y que hay más flechas que fusiles.

Preguntado si las gentes principales están temerosos de los españoles y si ha oído que los principales desean la paz, dijo: que los grandes en edad y principales de allí desean el trato y que temen que los españoles los aprisionen y castiguen.

Preguntado quién es el capitán de Asanachocona, dijo: que es el nombrado Baptista que ha venido con ellos.

Preguntado cuánto tiempo hace que nombraron de capitán al referido Baptista y por qué le dieron ese cargo, dijo: que porque es más hávil, hombre de bien y que habla mejor que los demás.

Folio 12v

Y no dando más razón ni teniendo conocimiento de lo interior de la tierra, mandó *Su Excelencia* se suspendiese dicha declaración y se retirase dicho yndio y lo rubricó con dicho ministro. Hay dos rúbricas. Juan de Casamayor.

Yncontinenti compareció el otro yndio a quien se le hicieron por *Su Excelencia* y dicho señor ministro las preguntas siguientes.

A vista de ser de corta edad como de quince años. Preguntado cómo se llama, qué ocupación tiene, de dónde es natural y si es casado, dijo: que no tiene nombre que pero lo conocen por Machi, que no es casado, que se exercita en la pesca y en los trabajos del campo según le manda su padre y madre que tiene y que es nacido en Asanachocona. Y en vista de no dar razón ni tener conocimiento ni de la costa ni de la tierra adentro mandó *Su Excelencia* se suspendiese esta declaración, el referido yndio y la rubricó *Su Excelencia* con dicho señor

Folio 13r

ministro. Hay dos rúbricas. Juan de Casamayor.

Yncontinenti vistas estas diligencias y de claraciones, dijo *Su Excelencia* debía de mandar y mandí se conserben en esta secretaría y para los efectos *que* combengan y se saquen copias íntegras para dar cuenta a *Su Magestad* y assí mismo remitir al *comandante general* de la expedición Don Antonio Arévalo con oficio instructivo de quanto deba ejecutar, de que también quedará copia con el propio fin y lo firmó *Su Excelencia* con dicho *señor* ministro. Antonio Arzobispo virrey de *Santafé*. Josef García de León y Pizarro. Juan de Casamayor.

Ynstrucción dada al bigradier don Antonio Arévalo
comandante general de la expedición que sale para ocupar a Calidonia

Como lo grande e importante de la expedición *que* he fiado a *Vuestra Señoría* para el Darién tenga, como es justo, ocupada toda mi atención, vigilancia y zelo *para* el logro del mejor Real Servicio en la materia de modo y forma que se verifiquen por lo que esté de mi parte las santas

Folio 12v

y benéficas intenciones del rey, dirigidas al bien, prosperidad, seguridad y decoro de sus vasallos, en esta parte de sus dominios de América, me ha parecido combeniente en la presente ocasión de ir a salir *Vuestra Señoría* a ocupar el ventajoso puerto de Calidonia en este Mar del Norte, con las fuerzas de mar y tierra, que guiado de su pericia en el arte de la guerra y conocimiento de aquellas costas, me ha pedido, y yo, con franca mano, le he proporcionado a toda su satisfacción, comunicarle las ideas y reflexiones que después de mucha meditación y maduro examen he formado para que teniéndolas *vuestra señoría* a la vista, con las que infaliblemente le producirá su buen juicio, a presencia de los terrenos y circunstancias locales, aseguremos con ellas y la bendición del todo omnipotente, el feliz éxito que todos deseamos.

1

El objeto *principal* de la expedición, puesta a cargo de *Vuestra Señoría* es la reconquista, reducción, población y fortificación de la *provincia* del Darién, que por el derecho de descubrimiento y conquista, quedó unida a estos dominios y pertenece a *Su Magestad* y así mismo el castigo y delbelación

Folio 13r

de los rebeldes inhumanos yndios que no sólo se subtrajeron de la debida obediencia a nuestros soberanos, sino que en varios tiempos han destruido, incendiado y arruinado los pueblos y haciendas que por la parte del sur de la misma provincia conserbaban, habitaban y posehían los fieles vasallos del rey, propasándose a acometer y aniquilar los situados en los confines de la de Panamá y esta de Cartagena, quitando en varias ocasiones y *siempre* que han podido las vidas a sus habitantes y asolándoles sus pueblos, rancherías y siembras y finalmente el de la atroz alevosía⁷⁸¹ que cometieron matando cruelmente todos los soldados, oficiales y mugeres que componían un crecido destacamento del regimiento de la corona, que en aquellas costas fueron arrojados por una furiosa tormenta, con toda la gente de la tripulación que igualmente pereció a sus manos. Consiguiente se deben tomar, y de hecho se han tomado ya todas aquellas medidas que se han juzgado conducentes a su más pronta, más fácil y más probable consecución.

2

Una de ellas ha

Folio 13v

sido la utilíssima ocupación de los tres puestos o puntos de la costa del Mar del Norte, conocidos con los nombres de Caymán, Concepción y Mandinga, donde *nuestras* tropas se hallan ya extablecidas y resguardadas, con los fuertes provisionales, guarnecidos de la correspondiente artillería y construhídos según arte al intento, después de haber desalojado y ahuyentado de aquellos parages a los yndios, que allí y en sus comarcas vivían; lográndose con esta ocupación, no sólo el estrecharlos y separarlos de los propios domicilios en que tenían su subsistencia y que amedrentados se hayan retirado a otros sitios, incomodando con su hospedage y preciso mantenimiento a los otros yndios sino que se haya cortado la perniciosa entrada de armas blancas y de fuego y municiones con que por los mismos parages los regalaban y surtían sus antiguos amigos y corresponsales, los yngleses. De forma que dados, como felizmente se han dado, estos pasos ban mudando, al parecer, de fiereza y de opinión los yndios y facilitándose naturalmente la ocupación de los otros puntos que restan en aquella costa y se remitan como substanciales y precisos.

⁷⁸¹ N. T. Alevosía: “Traición, infidelidad, maquinación cautelosa contra la persona o vida de alguno”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española. Segunda impresión corregida y aumentada* (Madrid: Joaquín Ibarra, 1770), 160.

Folio 14r

3

El puerto y pueblo denominado Calidonia es verdaderamente el *principal* de los de esta clase y al que, como tan importante, sabe *Vuestra Señoría* se dirijen en el día *nuestros* pensamientos.

Su capacidad, su situación, que justamente forma el punto del Mar del Norte por donde más se estrecha el ysthmo del Darién, con el del sur, su salubridad, sus numerosas plantaciones de cacaguales, platanales, cañaverales, tabacales, la pesca del carey y en fin su competente número de havitantes, lo han hecho la más famosa y frecuentada población y como la corte i cabeza de aquella provincia, siendo el *nombre* de calidonios el distintivo con que se conocen por este lado todos los habitantes de ella. Por estas razones y la de contemplarse que dominados y avasallados estos yndios, lo quedarían igualmente o se conseguirá con más facilidad lo queden los demás, así de lo largo de esta costa, como de lo interior del país y poder echar también la llave a esta puerta, por donde hacían su mayor comercio con los yngleses, surtiéndolos estos de las armas y municiones con que han sobstenido su contumaz⁷⁸² reveldía, dispuse desde el principio de nuestras

Folio 14v

operaciones, la mui necesaria de tenerles incesantemente bloqueado su puerto con más embarcaciones guardacostas que no sólo han llenado aquel objeto, sino que les han inspirado los sobresaltos y terrores que jamás han tenido o manifestado: habiendo producido todo este conjunto de circunstancias que experimenten el sazonado fruto de que hayan prorrupido [sic] en pedir y clamar por la paz.

4

Como uno de los esenciales encargos que di por escrito y de palabra a don Estevan de Olivares, capitán del balaju Don Quijote, fue el de que cuidase de hacer prisioneros cuántos yndios calidonios pudiera, para poder sacar de ellos las noticias interesantes que nos diesen alguna luz con que encaminar más operaciones de ataque y establecimientos en aquel parage: efectivamente lo ha verificado, cogiendo y remitiendo a este sitio quatro, con la particularidad de ser uno el capitán del pueblo de Asanachocona, mui inmediato a Calidonia y por lo proprio deberse reputar⁷⁸³ como si fueran tales calidonios. A todos ellos los he examinado por mí mismo con la

⁷⁸² N. T. Contumaz: “Rebelde, confiado y tenaz en mantener algún error”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 272.

⁷⁸³ N. T. Reputar: “Estimar, juzgar o hacer concepto del estado o calidad de alguna cosa”, *Ibid.*, 798.

Folio 15r

mayor detención, proligidad y menudencia, asistiéndome con su talento y acostumbrado amor al rey el señor Don Josef García Pizarro, cavallero de la real y distinguida orden de Carlos III del Consejo de *Su Majestad* en el Real y Supremo de Yndias. Y además de declarar el tenor de las questiones y preguntas que he considerado útiles para asegurarnos de los avisos e instrucción *que* tenemos de las interioridades de la provincia y de las costas y combinar si combienen estos con lo que los yndios nos dicen ahora: han expuesto del modo más claro y expresivo los deseos que tienen todos los calidonios de hacer la paz y darse a nosotros y que auxiliarán y acompañarán a *Vuestra Señoría* y a sus tropas, a los parages que les prebengan y señaladamente al en que habitan aquellos particulares yndios que hicieron la matanza en los del regimiento de la corona y contribuirán con todas sus fuerzas a su justo castigo y exterminio.

5

Como las declaraciones de estos yndios son y pueden ser tan conducentes a *Vuestra Señoría* le incluyo copia íntegra de ellas para que impuesto de quantas especies producen

Folio 15v

pueda a su tiempo hacer de su contenido el uso que juzgare *combeniente*.

6

Jamás diré a *Vuestra Señoría* se haya de creer precisamente lo que han declarado y ofrecido estos yndios entre los quales es digno de la mayor atención lo dicho en sus dos declaraciones por el nombrado Baptista (que es el capitán de Asanachocona y expresa ser hijo de un francés) y el llamado Chiupe, así porque parecen más racionales, como por explicarse con más formalidad y observar en sus noticias más uniformidad con las que de antemano tenemos adquiridas, pero sí serbirá para poder guiarse aunque con toda precaución y cuidado, en lo que se haya de ir ejecutando *sucesivamente* y con este mismo rezelo y prudente desconfianza (para *que* una vez quede aquí dicho) debe caminarsse siempre, supuesto, como debe suponerse, que así estos, como todos los demás de su casta no tienen ideas de honor, de fidelidad, de gratitud, ni de constancia y por tanto es forzoso asegurarse y caminar con la sonda en la mano y todo con el posible discernimiento para evitar

Folio 16r

los riesgos en que pudieran meternos ya por ignorancia o ya por su natural veleidad y malicia.

7

Supuesto, pues, que ba *Vuestra Señoría* a ocupar a Calidonia y supuesto también que hablan de paz y de auxiliarnos estos yndios y que dicen que su exemplo atraherá a los demás de la costa y del interior del Darién, lo que atendidas las circunstancias de superioridad que tienen sobre todos, puede ser cierto y efectibo, parece ser regular tentar este medio con toda sagacidad y prudencia, pero con la espada en la mano, de forma que de todas suertes lleguemos al fin que nos hemos propuesto y no haya que arrepentirse de *nuestra* bondad y condescendencia.

8

El yndio capitán Baptista (a quien he agasajado y regalado un bastón y un sombrero de galón para más bien aficionarlo a nosotros) propone, para tratar de la paz, el medio de hacer bajar a tierra uno de sus compañeros, para con él hacer *que baya* a bordo de la embarcación que ha de montar *Vuestra Señoría*, el yndio Quiribe (hermano de Baptista) capitán de Calidonia, después

Folio 16v

de haber hablado y conferenciado con los otros principales de la población y quedándose en rehenes dicho Quiribe, irá Baptista y comunicará a todos los que se hubiere dispuesto. Este arbitrio parece regular, mas *Vuestra Señoría* a presencia de la cosa elegirá aquel que, en circunstancias del momento, tubiere por más a propósito, ganando instantes, dando entre tanto providencias oportunas para qualquiera evento y manifestando el poder y la fuerza que lleba en sus manos; pero de suerte que la rusticidad maliciosa, infiel y desconfiada de los yndios, no la atribuya a engaño de *nuestra* parte o a inmatadura hostilidad a pesar de sus pazíficas *disposiciones*.

9

Si el asunto saliere como han propuesto y ofrecido los yndios, deberá *Vuestra Señoría* tener presente en todo lo que hablare y tratare con ellos, que el territorio es del rey y ellos, aunque reveldes, vasallos de *Su Majestad* y así usando de las voces más propias y suabes a el intento, se comportará de forma que se entienda, que el terreno buelbe a poseerlo la corona y ellos al debido y dulce vasallage, que prestan los demás en esta *inteligencia*

Folio 17r

y en la de todo lo demás que tienen ofrecido podrá *Vuestra Señoría* prometerles las vidas a ellos y sus familias, precisamente a los calidonios, a los de Asanachocona y algún otro pueblo, que se les una e incorpore, protegerlos, atenderlos y privilegiarlos a correspondencia de la fidelidad y servicios que hicieron para el castigo de aquellos criminales y reducción del resto de toda la provincia.

10

En consecuencia deberá *Vuestra Señoría* al instante ocupar el puerto y pueblo de Calidonia, fortificarse y asegurar los demás puestos que deban guardarse y conservarse, haciendo que todos vivan constantemente en la maior vigilancia para evitar qualquiera sorpresa y que *nuestra* tropa no dé a los presuntos yndios auxiliares motibo alguno, en lo político ni en lo moral, de queja o sentimiento, castigando severamente y a correspondencia la falta de disciplina en que incurrieren en este substancial punto y adbertencia.

11

Si las proyectadas conferencias u otras señales y hechos acreditan a *Vuestra Señoría* que las disposiciones

Folio 17v

de los calidonios no son buenas ni pazíficas, no perderá tiempo en usar de la fuerza, con todo el poder, vigor y actividad que el caso merece, tratando con mano armada y a sangre y fuego, de suerte quede ocupado perfectamente aquel importante puesto, fortificando para su conservación y custodia de los nuestros.

12

En uno u en otro caso, me dará *Vuestra Señoría* pronto aviso detallándome cuánto se hubiere ejecutado e informándome mui reflexivamente de quanto juzgare conveniente al Real Servicio para en su vista dar yo las providencias que correspondan, según la exigencia de las circunstancias y sucesos.

13

Pero si se asegurase *Vuestra Señoría* bien y fundadamente de la fidelidad y buenas disposiciones de los calidonios: que estos permanecen firmes en auxiliar las ulteriores operaciones de *Vuestra Señoría*, que consiguientemente le seguirán para el castigo de los criminales y reducción de los demás y finalmente recapacitase, que las fuerzas y número de las tropas de la presente expedición son superiores

Folio 18r

será en este caso, y no en otro, si puede pasar adelante, y en suposición de la afirmatiba, emprehenderá *Vuestra Señoría* la reducción del país interno sin pérdida de tiempo, así *para* aprovecharse de las ventajas que presta la intimidación y espanto que ocasionan esta clase de operaciones, como *para* no dar lugar a que se preparen y fortifiquen a su modo los yndios de tierra adentro y a las cabezeras de los ríos, valiéndose de los calidonios capaces de llebar armas, que como auxiliares deberán concurrir a ellas.

14

A fin de que estos lo ejecuten con ardor y que siempre sigan fielmente unidos a nosotros, es preciso mantener sus ánimos separados y deshermanados del resto del cuerpo de yndios darienes, y hacerles persuadir a que su felicidad y permanente interés pende de estar conformes con nosotros, con lo que vivirán protegidos y tranquilos, sin experimentar perjuicio alguno, como en efecto buelbo a encargar a *Vuestra Señoría* que así se practique inviolablemente *para que* reconozcan ellos, y todo el orbe, que los hechos de los españoles conbienen con sus palabras y *que* no hemos tratado de engañarlos, ni seducirlos.

Folio 18v

15

Esta asociación de expecial protección, fabor y privilegio, sólo debe concederse a los yndios calidonios y los de sus inmediaciones, a efecto de que, desde luego, hagan cuerpo con nosotros ofensiba y defensivamente contra el resto de los darienes, que resistan su reducción y contra los sanguinarios que, con entero desprecio del *derecho* de gentes y con igual abandono de los *sentimientos* estampados en el corazón de todo hombre, mataron de improviso y con perfidia a los desgraciados náufragos que llegaron a sus playas.

Por lo mismo no se admitirán en iguales términos dichos darienes, aunque sí se les concederán las vidas, pero se practicará con ellos lo que en otro número prebendré a *Vuestra Señoría*.

16

Puesto que *Vuestra Señoría* haya tomado la resolución de pasar adelante con la empresa, como se dijo en el número 14, deberá tener presente lo declarado por el yndio capitán Baptista y también por el otro llamado Chuepi, de haber camino abierto, desde la costa hasta el pueblo de Calidonia, que parece es formado de tres porciones de casas a que nombran Calidonia Grande y Calidonia Pequeña, y mediante a que

Folio 19r

en aquella inmediación está el río Sasardí, en cuja cercanía hay otro corto número de casas, cuidará *Vuestra Señoría* reunirse sus yndios havitantes para que a la espalda no queden enemigos, por poco número que sean, y continuar por la ruta que se descubriese más clara y menos trabajosa hasta dar en otro pueblo denominado Sucubti, que informan estar día y medio de camino a Calidonia, instruyéndose allí más bien de los yndios que encontrare, combinando y cotejando las noticias hasta ahora adquiridas y las que han dado nuestros presuntos auxiliares, podrá determinar la dirección *que* después haya de llebar.

17

Como la voluntad del rey es que la provincia del Darién se reconquiste, si posible es por un modo político, dirigido a ir nosotros formando pueblos con pobladores nuestros en aquellos puntos que se han considerado más ventajosos al propósito, para de esta suerte reducir más fácilmente a los yndios y que al intento Don Andrés de Ariza, *governador* de la parte del Darién que poseemos en la del sur, ha proyectado y señalado los parages que tanto *por* aquel lado, como *por* este del norte,

Folio 19v

deben ser poblados y al efecto ha pasado ya, días hace, de mi orden a su gobernación a estrechar los yndios fronterizos y poner en práctica la población de aquel territorio con la tropa, armas, municiones y demás necesario que a su arbitrio pidió y yo le he mandado suministrar: deberá *Vuestra Señoría* comunicarle sin pérdida de tiempo sus avisos y providencias para que por uno y otro lado bayan *Vuestra Señoría* y Ariza caminando a juntarse en las cabezeras del río grande llamado de Chucunaque, como centro de toda la provincia y colocados allí, prolongarse hasta y por donde se reconociere que combenga ya unidos o ya separados en pequeños destacamentos, de suerte que al paso que estos ocupen mayor terreno puedan con más libertad y deshaogo [sic] elegirse los parages en *que* hayan de fundarse los pueblos.

18

Tengo por superfluo delinear y demarcar a *Vuestra Señoría* todos los parages, sitios, ríos y demás que tengo a la vista en los mapas trabajados *por* *Vuestra Señoría* y *por* Don Andrés de Ariza sobre los cuales estoy al presente dictando este oficio, porque teniéndolos igualmente

Folio 20r

Vuestra Señoría y dicho oficial, que los deben llebar en la mano, y ha-
viendo de encaminar sus operaciones con la luz que
ellos ministrasen⁷⁸⁴ y las posibilidades o dificultades
que ocurriesen, es forzoso dejar en libertad su pericia
y conocimiento para que obren según vieren que combie-
ne y ellas permitieren.

19

Los yndios de las cabezeras del Chucunaque y de los
otros muchos ríos que vierten y desaguan a uno y otro
mar son, según parece, los más numerosos y los que
han hecho en diferentes ocasiones, incursiones y ataques
a *nuestr*os pueblos, haciendas y extablecimientos del sur. Estos
y todos los demás darienes o se han de reducir y en-
tregar voluntariamente, o por la fuerza. En el seguro
supuesto de que *nuestr*as poblaciones nunca prosperarán
ni los pobladores podrán contar con sus vidas ni fru-
tos mientras estuvieren rodeados y cercados de maior
número de yndios, aunque al principio se llamen amigos,
pues serán asaltados repentinamente quando menos lo
esperen, muertos, aniquilados y quemadas sus ha-
ciendas, como allí ha sucedido varias vezes y ha-

Folio 20v

acahecido lo propio en ambas Américas desde su con-
quista hasta que los *nuestr*os tomen la correspondiente prepon-
derancia mediante su maior número y fuerzas: comben-
drá para la seguridad de esta reconquista y de los pobla-
dores exterminar fuera de la provincia el número de
yndios y familias que sea competente, a lo meno a que
*nuestr*os pobladores sean dos tantos más que los yndios
que quedaren y estos reducidos a poblaciones y con
la sugestión civil y política que prescribe la sabia
legislación de yndias y los restantes serán repar-
tidos por lo interior de Panamá y Reyno de Tierra
Firme, por Cali y Buga, por el de Guayaquil u otras
partes por el río de la Magdalena, a cuios destinos
serán conducidos con sus familias de mugeres e hi-
jos y socorridos por uno o dos años congruentemente
hasta que ellos consigan su subsistencia mediante
su aplicación y trabajo, a lo qual se les inclinará
y precisará por los cabos de justicia, de suerte que aun
por este término mejoren de fortuna, respecto de la que
en el día gozan tan grosera y miserable: lo propio
que se executará con los que quedaren vivos de

⁷⁸⁴ N. T. Ministar: “Servir o exercitar algún oficio, empleo o ministerio”, *Ibid.*, 625.

Folio 21r

resultas de los choques y abances que hubiere con los yndios que se resistieren y fuesen rendidos con la fuerza, cuidando de que no se maten ni estropeen los niños, mugeres, viejos o impedidos *que* no hicieren la guerra.

20

La abertura de caminos es uno de los más indispensables arbitrios de que se ha de valer *Vuestra Señoría* y también Ariza y los demás comandantes de los puertos tomados en la costa y que se tomaren en ella y en lo interior de la provincia, pues mediante ellos no sólo se conseguirá la comodidad de los pobladores y tropa de la guarnición, si también la unión de aquel territorio, con las otras provincias limítrofes, y la comunicación interior de los pueblos marítimos unos con otros y de estos con los de tierra adentro y consiguientemente con el Mar del Sur. Por tanto encargo mui particularmente a *Vuestra Señoría* de sus eficazes providencias al intento, entendiéndose para para el propio fin con el gobernador de Panamá a efecto de que prontamente se abra y aclare el camino que de aquella parte ba a Mandinga respecto a *que* ya se ha pasado y repasado de una parte a otra sin particular

Folio 21v

ni encuentro y los mismo por lo tocante al que desde Lorica conduce a Caymán y por último cuánto más se pudieren para que logremos la perfecta, fácil y cómoda posesión de aquellos terrenos.

21

La precisa posición de los pueblos *que* han de fundarse la señalará *Vuestra Señoría* inspeccionados que tenga por sí propio los parages, para de esta suerte elegir los más necesarios y útiles a la conservación y custodia de la provincia y los que manifestasen ser más sanos y rodeados de mejores y más pingües⁷⁸⁵ tierras susceptibles de agricultura y beneficio y en los intermedios podrán hacerse una especie de casas fuertes que al mismo tiempo que en qualquiera evento sirban de resguardo y refugio a los nuestros, sean como unas posadas tambos o ventas en que descansen y dimidien⁷⁸⁶ las jornadas.

22

Como que esta reconquista se ejecuta en el feliz y glorioso reynado del más amable de los monarcas del mundo el señor Don Carlos III, padre

⁷⁸⁵ N. T. Pingüe: "Abundante, copioso y fértil", *Ibíd.*, 726.

⁷⁸⁶ N.T. Dimidiar: "Demediar. separar, partir, dividir en mitades alguna cosa, lo que regularmente se dice de las que son continuas, *Ibíd.*, 363.

Folio 22r

de la patria, y a expensas y en *virtud* de expresas órdenes de *Su Majestad*, es forzoso que, en señal de perpetuo reconocimiento y eterna memoria del suceso, disponga *Vuestra Señoría* como se lo prebengo que desde el momento en que en Calidonia se tremole⁷⁸⁷ el pabellón de *Su Majestad* quede extinguido y acabado este nombre y en su lugar se subrogue el de la Carolina del Darién y al fuerte, fortaleza, castillo o ciudadela que para resguardo de tan importante puesto se construyere, el de *San Fernando*, en memoria también del señor ynfante Don Fernando, heredero presuntivo de la corona, como hijo del señor Don Carlos Antonio príncipe de Asturias que viva dilatados años, haciendo que así se titulen y llamen por escrito y de palabra, poniendo particular estudio en que quede abolido y olvidado el de Calidonia con que ahora se conoce. Y por los mismos motivos, en atención a que por la parte del Mar del Sur y golfo de *San Miguel* en el parage que denominan *Bocachica*, debe practicarse otra fortificación y pueblo que defienda por aquel lado este famoso ysthmo, se le pondrá, quando esto se verifique, el nombre de

Folio 22v

Carlota del Sur y hará *Vuestra Señoría* que el *governador* don Andrés de Ariza así lo entienda y ejecute.

23

Por quanto la noticia que tenemos de los yndios es que hay muchas minas ricas de oro o plata o piedras preciosas en toda la *provincia*, señaladamente dos en dos distintos parages, cuidará *Vuestra Señoría* de demarcarlas y señalar los sitios en que se hallaren particularmente dichas dos y avisarme lo que en la razón descubriere con toda claridad, individualidad y expresión, para que de esta suerte pueda yo, con conocimiento, dar en el asunto las providencias que combengan a fin de que desde el principio se proceda en esto con método, luz y discernimiento.

24

Finalmente he dejado para lo último decir a *Vuestra Señoría* sobre el castigo de los criminales por lo repugnante que es a mi estado y ministerio pastoral tratar de semejante materia, más no pudiendo en calidad de ministro del rey desentenderme y dejar de dar cumplimiento a sus reales disposiciones

⁷⁸⁷ N. T. Tremolar: “Enarbolar los pendones, banderas o estandartes, batiéndolos y moviéndolos en el ayre”, *Ibíd.*, 898.

Folio 23r

prebengo a *Vuestra Señoría* tenga presente para la imposición condigna⁷⁸⁸ a los *que* concurrieron a la cruel matanza que, según informan estos yndios prisioneros, lo fueron los de Putrugandi, Cuiti, Samagandi, Guanagandi y Ocobocanti con los del río Azúcar y de las yslas inmediatas. *Vuestra Señoría* deberá asegurarse en la forma posible de lo cierto y logrado: caer sobre ellos de una manera que quede satisfecha con las vidas de los más culpables tan grave ofensa conserbando *siempre* las de las mugeres, niños y viejos *para* darles su destino en los términos, modo y forma que dejo prebenido en el n° 19.

Con las especies y advertencias hechas y extendidas en el cuerpo de este oficio instructivo dejo satisfecho, por ahora, a quanto debo y entiendo ser de mi obligación en calidad de virrey y capitán general de este reyno, esperando que *Vuestra Señoría* animado de su zelo y ayudado de sus conocimientos e inteligencia, no solo usará de ella, aplicándolas con discreción, según demandaren las ocasiones y permitieren las ocurrencias, sino que, con el beneficio de la cosa presente, agregará y aumentará las que ella misma fuere produciendo

Folio 23v

variando u obrando conforme contemplase ser más conforme al mejor Real Servicio.

Entretanto como sacerdote y ministro del altísimo y como, aunque indigno, arzobispo de Santafé, quedo incesantemente ofreciendo a su Divina Magestad, por el dichoso y feliz éxito de la expedición, el incruento y sacrosanto sacrificio del altar y desde él, con toda la efusión y plenitud de mi espíritu y con el adorable cuerpo de Nuestro Señor Jesuchristo en mis manos, le embío y echo mi bendición a *Vuestra Señoría* y a toda la oficialidad, al ejército y a la esquadra para que derramando sobre todos la virtud de la fortaleza, los aliente, vigorize y haga que por su medio sea en el Darién glorificado su Santo Nombre. Y conociendo como conozco lo pobre y tibio de mis ruegos, he acudido desde el ingreso de esta empresa a ponerla a los pies y bajo de la soberana protección de la *siempre* Virgen María, en el misterio de su inmaculada concepción, en el qual es la señora patrona jurada de España y de sus yndias y especialmente amada de nuestro

⁷⁸⁸ N. T. Condigno: “Que se aplica al premio o pena correspondiente al mérito”, *Ibid.*, 255.

Folio 24r

Invicto monarca el señor Don Carlos III de los príncipes *nuestros* señores y de toda la Real familia, a fin de que mirándola como suya, la ampare y libre de la menor desgracia.

En esta confianza salga *Vuestra Señoría* enhorabuena a la conquista y reducción del Darién para que, aumentando este servicio a los muchos y muy interesantes que tiene ya hechos, obtenga de la liberal mano del rey los correspondientes premios.

Dios *nuestro* señor guarde a *Vuestra Señoría* muchos años como deseo. Turbaco, cerca de Cartagena, 10 de julio de 1785. Antonio arzobispo, virrey de *Santafé*. Señor Don Antonio de Arévalo.

Fuerza de los cuerpos de tropas

Estado que manifiesta la oficialidad y tropa del ejército de campaña, formado de orden del *excelentísimo* señor virrey don Antonio Cavallero y Góngora, destinado a la expedición de Calidonia para hacer un nuevo establecimiento de orden de su magestad, con expresión de los cuerpos de que se compone su plana mayor y buques de guerra y particulares en *que* se ha embarcado todo, al mando del brigadier y *ingeniero* director de los Reales ejércitos Don

Folio 24v

Antonio de Arévalo.

Fuerza del ejército Cuerpos de que compone este ejército

Destacamento del Real Cuerpo de Artillería

Capitán Don Francisco Figueras	1
Subteniente Don Ygnacio Yuz	1
	—
Cavos dos	2
Soldados veinte y tres	23
Total	<u>25</u>

Ydem de las milicias pardas de artillería

Un sargento	1	
Un cabo	1	
Veinte y tres soldados	23	25

Ydem del regimiento fixo de Cartagena

Capitán Don Ygnacio Fortich	1	
Teniente Don Joaquín Velásquez	1	
Sargento uno	1	
Tambor	1	
Cavos quatro	4	50
Soldados quarenta y quatro	44	

Ydem del Batallón Fijo de Panamá

Teniente de granaderos Don Agustín Frago	1	
Subteniente Don Francisco Martínez Malo	1	
Sargentos dos	2	
Cavos uno	1	29
Soldados veinte y seis	26	
		[Total] 129

Folio 25r

Total 129

Ydem del Reximiento Fijo de Santafé

Capitanes	Don Cristoval Ramírez	1	
	Don Francisco Gravete	1	
	Don Joaquín Durán	1	
Tenientes	Don Manuel de Peñas	1	
	Don José Dupre	1	
	Don Juan de León	1	
Subtenientes	Don Rafael Rimbaud	1	
	Don Pedro de la Mata	1	
	Don Anastasio Rendón	1	
	Sargentos diez	10	
	Tambores siete	7	
	Cavos veinte y cinco	25	
	Soldados, doscientos seis	206	248

Ydem Boluntarios de Ynfantería de Cartagena blancos

Capitán Don Pedro Prieto del Campillo	1	
Teniente Don Diego Escamilla	1	
Subteniente Don Francisco Labayen	1	
Sargentos tres	3	
Tambores uno	1	
Cavos diez	10	100
Soldados	86	

Ydem Voluntarios Blancos de Ynfantería de Natá

Capitán Don Celedonio Villareal	1	
Teniente Don Mariano Sarrachaga	1	
Sigue a la buelta	Total	477

Folio 25v

Suma de la buelta 477

Sargentos dos	2	
Tambores uno	1	
Cavos quatro	4	
Soldados quarenta y quatro	44	51

Ydem Voluntarios Pardos de Ynfantería de Natá

Capitán Martín Bonilla	1	
Teniente Feliz Alzamora	1	
Subteniente Juan Manuel Meneses	1	
Sargentos cinco	5	
Cavos ocho	8	
Soldados ciento treinta	130	143
Fuerza total		673

Total ocho cuerpos, ocho capitanes, ocho tenientes, siete subtenientes, veinte y quatro sargentos, doce tambores, cinquenta y cinco cavos y quinientos ochenta y dos soldados.

Plana mayor del ejército

Comandante general el brigadier Don Antonio de Arévalo
 Segundo comandante el coronel Don Félix Martínez Malo
 Quartel maestre el yngeniero ordinario Don Ciriaco Galluzo y Paez
 Mayor general el sargento mayor Don Gerónimo de Segovia
 Mayor de marina el teniente de navío Don Juan Carranza
 Comandante de artillería el capitán Don Francisco Figueras

Ayudantes del general	El capitán Don Vizente Ulloa
	El capitán Don Nicolás del Castillo
	El teniente Don Luis de Arévalo
	El subteniente Don Antonio Carrión

Folio 26r

Ayudante del 2º comandante	El capitán Don Francisco de Castro
Tesorero Proveedor	Don Francisco Llamas
Vicario y capellán	Fray Joaquín Sarguero
Zirujano	Don Juan Meyguán

Plana maior del Reximiento Fixo de Santafé

Ayudante mayor	Don Nicasio Dabouza
Subteniente de vandera	Don Rafael Caraveo
Capellán	Don Miguel Sotomayor

Voluntarios que se han presentado del Batallón Fixo de Panamá

El sargento mayor	Don Juan Antonio de la Mata
El subteniente de vandera	Don Felipe Casamayor
<hr/>	
Los cadetes	Don Josef Antonio Remon Don Francisco Montoya

Su embarque en los buques del rey

Bergantín Amistad: capitán Don Juan Bienpica, nueve oficiales y veinte soldados del Fixo de Santafé.
Ydem Princesa: capitán Don Antonio Salve, seis oficiales y veinte soldados del Fixo de Santafé.
Ydem el Coro: capitán Don Juan Ferro, seis oficiales, ve-

Folio 26v

inte y nueve soldados del Fixo de Panamá, cincuenta y uno de los voluntarios Blancos de Natá y veinte de los pardos voluntarios de Natá.
Ydem La Pastora: su capitán Don Juan Berenguer, seis oficiales y ciento diez y nueve soldados del Fixo de Santafé.
Balaju Don Quijote: su capitán Don Estevan de Olivares, veinte y cinco artilleros pardos de Cartagena.
Balandra Cordovesa: su capitán Don Bernardo Romero, un oficial y treinta soldados voluntarios blancos de Cartagena.
Goleta la Chula: su capitán Don Josef Leal, un oficial.

Cañoneras

San Antonio: su patrón Josef de Burgos, siete soldados del fixo de Santafé.
San Josef: su patrón Josef Breixo, siete dichos ydem
San Juan: su patrón Manuel Martínez, seis dichos de idem.
Ganguil la Concepción: su patrón Andrés Bayosa, cien gastadores.
Galeota la Dulcinea: su patrón Josef Escala.

Buques fletados

Fragata Nuestra Señora de los Desamparados: su capitán Don Josef Buter, seis oficiales, cincuenta soldados del Fixo de Cartagena y setenta dichos voluntarios blancos de ydem.

Folio 27r

Bergantín el Alexandro: su capitán Don Pablo Julia, seis oficiales y cuento veinte y cinco milicianos pardos voluntarios de Natá.

Ydem el Rosario: su capitán Don Salvador Mestre, quatro oficiales, veinte y cinco artilleros veteranos y sesenta y nueve soldados del Fixo de Santafé.

Goleta Nuestra Señora del Carmen: su capitán Don Josef Gonzáles

Ydem Nuestra Señora de la Popa: su capitán Don Juan Josef Moreno.

Notas

1° Que la oficialidad y tropa de la provincia de Panamá, mencionada en este ejército, se halla en Calidonia desde el día 15 de este mes, a bordo del bergantín de *Su Magestad* el Coro y particular el Alexandro, conducida, parte de ella escogida de las guarniciones de Mandinga por Don Juan Antonio de la Mata, sargento mayor aquel batallón fixo, y el resto de la Concepción, por el capitán Don Nicolás del Castillo sub-inspector de pardos de Cartagena, con los tenientes veteranos de milicias de Panamá Don Marcos T'serstebens y Don Pedro Aguilar y los cadetes del Reximiento Fixo de Cartagena Don Josef Fontes, Don Josef Carvallo, Don Miguel Carvallo y Don Antonio Alaix.

Folio 27v

2° Que además de la tropa expresada en este estado se ha de aumentar el teniente de milicias Don Orencio Hurtado, con diez milicianos de la provincia del Darién del mando de su gobernador Don Andrés de Ariza y el aventurero Don Domingo Josef Urquijo.

3° Que se ha de incluir en este estado el bergantín particular los Gemelos. Cartagena de Yndias a 22 de julio de 1785. Antonio de Arévalo.

Artillería

Relación de lo correspondiente al tren de ocho cañones de a 24, ocho de a 8 y seis de a 4, dos morteros de a 6 pulgadas y veinte y cinco pedreros de Barca.

Cañones

De a 24	8
De a 8	8
De a 4	6

Morteros

De a 6 pulgadas	2
-----------------	---

Pedreros de Barca

Con sus orquillas, ravizas y tragantes	25
--	----

Folio 28r

Balas Rasas

De a 24, a 100 por cañón	800
De a 8, a 50 por idem.	400
De a 4, a 50 por idem	300

Metrala

Cartuchos de a 8, a 100 por cañón	800
Ydem de a 4, a 100 por idem	600
Ydem de pedrero de barca, a 200 por pedrero	5000

Granadas

Para mortero de a 6 pulgadas	200
Ydem de mano cargadas	300

Cureñas y Albatrenes

Cureñas de a 24 con dos de repuesto	10
Albatrenes para dichas cureñas	2
Cureñas de a 8 con dos de repuesto	10
Ydem de a 4 con una re respeto	7
Albatrenes para dichas cureñas	4

Carri- Cureñas

De a 4 o cañones de batallón	2
------------------------------	---

Carruages

Frenantes de quatro ruedas	2
----------------------------	---

Folio 28v

Ajustes

Para mortero de a 6 pulgadas 2

Armas y utensilios para el servicio de los cañones

Juegos de armas de a 24 compuestos de cuchara ⁷⁸⁹ , atacador ⁷⁹⁰ y lanada ⁷⁹¹	12
Sacatrapos para idem.	2
Juegos de armas de a 8 compuestos de cuchara, atacador y lanada	12
Ydem de a 4	8
Sacatrapos para dichos cañones	4
Cartuchos de lienzo de a 24	900
Ydem de a 8	1300
Ydem de a 4	1000
Guardafuegos ⁷⁹² de a 24	8
Ydem de a 8	8
Ydem de a 4	6
Plomadas ⁷⁹³ para cañones de a 24	10
Ydem para los de a 8 y 4	16
Tapabocas para los cañones de a 24	9
Ydem para los de a 8	9
Ydem para los de a 4	7

⁷⁸⁹ N. T. Cuchara: instrumento de artillería. Se la define como “[...] se tiene el instrumento llamado cuchara, cuyo destino es el de recibir la pólvora e introducirla a cucharadas en el fondo del ánima de las piezas en una, dos o más veces. También sirve para sacar la bala y la pólvora, si está suelta, cuando se descarga la pieza sin dispararla; y para sacar los pedazos del cartucho que suelen quedarse pegados a las paredes del ánima”, Francisco Ciscar, *Cartilla de artillería de marina para el uso de los guardias marinas* (Madrid: Imprenta Real, 1830).

⁷⁹⁰ N. T. Atacador: “en la marina, son unas hastas de madera con cierto zoquete en uno de los extremos para atacar las piezas”, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 3 (1788), 178.

⁷⁹¹ N. T. Lanada: en la artillería, zoquete para limpiar y refrescar, por medio de un pellejo que rodean en él la pieza que se va a cargar, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 2 (1787), 417.

⁷⁹² N. T. Guardafuegos: “son dos pedazos de tabla, de una braza poco más, con dos castañuelas clavadas en los remates por una de sus caras y en cada castañuela se amarra un cabo para mantenerlas. Sirven quando se da fuego al costado, de impedir que no prenda más arriba de lo que es necesario”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana compuesto por la Real Academia Española, reducido a un tomo para su más fácil uso*. (Madrid: Joaquín Ibarra, 1783), 523.

⁷⁹³ N. T. Plomada: en la artillería, pedazo de plomo que está debajo del cubichete, que se compone de dos tablas en figura de prisma excavado por la parte inferior y sirve para escurrir el agua, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 3 (1788), 161.

Folio 29r

Juegos de ahujas de fogón	24
Botafuegos ⁷⁹⁴	24
Chifles o cebadores ⁷⁹⁵	24
Juegos de medidas de oja de lata para pólvora	4
Barriles para agua	20
Tinas para idem.	8
Cubos para idem	20
Mazos de batería encabados	40
Pizones, por mitad de cortos	25
Cubichetes ⁷⁹⁶ para cañón de a 24	9
Ydem para los de a 8 y 4	16
Pasabalas o vitolas de a 24	2
Ydem de a 8	2
Ydem de a 4	2
Rascadores con sus astas de a 24	2
Ydem de a 8	2
Ydem de a 4	2

Armas y utensilios para el servicio de los morteros

Juegos de armas para morteros de a 6 pulgadas compuestos cada uno, de cuchara, atacador y lanada	3
Espatolas de fierro	3

⁷⁹⁴ N. T. Botafuegos: “El palo o bastoncillo en cuya punta pone el artillero la mecha encendida para pegar fuego desde lejos a las piezas de artillería o a los morteros de bombas”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 154.

⁷⁹⁵ N. T. Chifle o cebador: “cuerno de buey cerrado con una chapa de metal por su extremo mayor y con un tapón de madera o corcho en la punta; lleno de pólvora servía para cebar las piezas”, Juan Tous Meliá, *El cañón escorpión. De la torre de Londres al castillo de Santa Catalina en la isla de La Palma, 1557-1860* (San Cristóbal de la Laguna: Juan Tous Meliá, 2007), 27.

⁷⁹⁶ N. T. Cubichete: “armazón de madera que se colocaba hacia la culata de las piezas para evitar que entrara agua por el fogón y también como resguardo del cebo cuando se hallaban cargadas”, *Ibid.*

Folio 29v

Rascadores <i>para</i> morteros y bombas	6
Pies de cabra	4
Cri de hilo de alambre	3
Sombreros	2
Plomadas	2
Embudos <i>para</i> cargar bombas	4
Bolsas de baqueta para estopines	4
Medidas de oja de lata fuegos	2
Mazos de madera	2
Bateguelas	24
Fuegos de ahujas	2
Niveles	2
Esquadras	2
Pinolas	4
Péndulos con sus cordones	3

Armas y utensilios *para* pedreros

Atacadores con sus lanadas	30
Cartuchos de lienzo	5000
Plomadas	25

Pertrechos e instrumentos para montar y mover las piezas

Cabrias completas con sus vetas y manivelas	2
Escaleras con sus alzaprimas	2

Folio 30r

Levas	3
Medias levas	3
Árgano ⁷⁹⁷ o cabrestante completo	1
Cuadernales con sus roldanas	2
Poleas armadas	2
Rodetes	8
Pies de cabra	6
Espeques ⁷⁹⁸ labrados para cañón de a 24	64
Ydem para los de a 8 y 4	64
Cuñas de puntería	66
Cuñones ⁷⁹⁹	24
Manivelas de respeto	6

Cordaje

Betas de cabria	1
Maromas ⁸⁰⁰ para aparejos reales de a 16 líneas de diámetro	2
Prolongas de 12 líneas de idem	2
Cuerdas tirantes de 9 líneas de idem	2
Bragas	8
Piola, mazos	1
Cuerda mecha, quintales	16

⁷⁹⁷ N. T. Argano. argana: máquina para subir piedra, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 1 (1786), 145.

⁷⁹⁸ N. T. Espeque: “Especie de palanca de que se sirven los artilleros para mover las cureñas”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 436.

⁷⁹⁹ N. T. Cuñón: “cuña de hierro o madera, de mayor tamaño, que sirve para apuntar los morteros, pedreros, etc”. Juan Creus et al. *Diccionario enciclopédico* Tomo 1 (1853), 691.

⁸⁰⁰ N. T. Maroma: “La cuerda gruesa de esparto o cáñamo que sirve para levantar grandes pesos”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 608.

Folio 30v

Maderamen

Esplanadas completas para cañón de a 24	8
Ydem para de a 8	8
Ydem para de a 4	6
Ydem para morteros de a 6 pulgadas	2
Tablones sueltos para las de 24	12
Ydem para los de a 8 y 4	18
Parihuelas de regilla	-
Ydem de cajón	-

Fierro, azero y clabazón

Fierro planchuela, quintales	3
Azero, arrobas	2
Clavos de media escora	8000
Ydem de alfagia mayor	4000
Ydem de la menor	3000
Ydem de entablar	12000
Ydem de almud	6000
Ydem de medio almud	4000
Ydem para esplanadas de a 24	1280
Ydem para las de a 8 y 4	1840
Ydem para las de morteros	140
Ydem para batientes de un pie de largo	140

Folio 31r

Ynstrumentos de gastadores

Palas de fierro, encabadas	200
Azadas, idem	150
Zapapicos	100
Achas de partir, idem	100
Machetes con bayna y cinturón	400
Barretas	25
Parihuelas de cajón	25
Ydem de regilla	25
Bateguelas	100
Mazos roderos	12
Pizonas de corte y llanos	25
Cubos	12
Barrilitos de a dos botijas	50
Finas para agua	8
Barriles ordinarios para idem	12
Aliaras ⁸⁰¹	50
Cuñas	4
Ojas	16
Bandarrias ⁸⁰²	4
Picos de dos puntas	4

⁸⁰¹ N. T. Aliara: "Vaso que se hace de asta de ganado vacuno, aserrándola por la parte inferior en donde empieza a estar hueca y poniéndola un tapón que por lo común es de corcho. Úsanle los pastores y gente rústica para beber por él, tener aceyte y aun medir leche u otro licor", *Ibid.*, 48.

⁸⁰² N. T. Bandarria: "En la marina es un mazo de fierro con el cabo de palo que sirve para clavar todo género de clavo grueso y pernos", *Ibid.*, 129.

Folio 31v

Barrenas para piedra	3
Cucharas y ahujas	6

Herramientas de carpinteros y carreteros

Barrentas de media escora ⁸⁰³	12
Ydem de alfagia mayor	12
Ydem de la menor	12
Ydem de entablar y de guebo	25
Ydem de almud	12
Ydem de medio almud	12
Martillos grandes	6
Ydem medianos	6
Ydem pequeños	6
Sierras cabrillas	3
Ydem brazeras	6
Ydem maneras	8
Zepillos ⁸⁰⁴	4
Juntera ⁸⁰⁵	1
Garlopa ⁸⁰⁶	1
Azuelas de manos	8
Achas para labrar	6
Cartanones	3
Juego de escoplos ⁸⁰⁷	1

⁸⁰³ N. T. Escora: palos que sirven en la marina para sostener el navío cuando se fabrica o compone, Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano*, Tomo 2 (1787), 83.

⁸⁰⁴ N. T. Cepillo: “Instrumento de carpintería hecho de un zoquete de madera cuadrilongo con quatro esquinas y caras iguales; y en la que ha de ludir con la tabla o madero que se labra, tiene una abertura estrecha y atravesada y en ella embutido y sujeto con una cuña un hierro acerado con corte muy sutil y que sobresal un poco para raspar con él, limpiar y pulir la madera”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 215.

⁸⁰⁵ N. T. Juntera: especie de garlopa o cepillo que usan carpinteros y ensambladores para unir las piezas, desbaratarlas, etc., Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 2 (1787), 401.

⁸⁰⁶ N. T. Garlopa: “Instrumento cuadrado de madera fuerte, de media vara de largo, con un rebaxo para afirmarle la tabla. En medio tiene un agujero por donde se mete un hierro con corte, a manera de escoplo, apretado con una cuña, que sirve para igualar y pulir la superficie de la madera”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 494.

⁸⁰⁷ N. T. Escoplo: “Instrumento de hierro acerado con que el carpintero abre en la madera las cotanas y el entallador desbasta las figuras y la talla”, *Ibid.*, 428.

Folio 32r

Juegos de formones	1
Ydem de limas	1
Piedras de asperón con sus dornacos	4

Herramienta para herreros, zerrajeros y armeros

Fuelle de dos manos	1
Tovera	1
Yunque	1
Machos	3
Tenazas diferentes	9
Martillos de fragua	2
Ydem de banco	3
Clabera de pie	1
Ydem de mano	3
Repartidor	1
Tobillos	3
Bigornia ⁸⁰⁸ de banco	1
Tajadera de pie	1
Ydem de mano	2
Punzones de fragua	3
Zufrideras ⁸⁰⁹	4
Rompederas	2

⁸⁰⁸ N. T. Bigornia: “Instrumento de hierro que sirve a los herradores para machacar y adobar sobre él las herraduras”, *Ibíd.*, 144.

⁸⁰⁹ N. T. Sufridera: “Entre los herreros cierta pieza de hierro que ponen debajo de la que quieren penetrar con el punzón para que éste no se melle contra la bigornia y dé lugar a separarse la pepita o pedazo de hierro que saca el punzón”, RAE, *Diccionario de la lengua* (1817), 819.

Folio 32v

Allegador	1
Escurrafuego	1
Tijera de cortar fierro	1
Tornillos de banco	2
Punzones de idem	6
Sinceles	6
Punzetas	6
Terraja grande	1
Ydem pequeña	1
Entenallas	2
Limas surtidas	24
Escofinas ⁸¹⁰	2
Rascadores de fusil con sus sacatrapos	2
Garrato para vides	1
Ydem chico	1
Formones diferentes	6
Gurbias ⁸¹¹	2
Azuela de mano	1
Sierra manera	1
Bozeles	2
Zepillos	2
Sierrecita para baquetero	1

Folio 33r

Onzas de soldaduras de plata	2
Ydem de atincar ⁸¹²	2
Barrenas de guebezuelo	3

Fuegos artificiales

Faginas ⁸¹³ embreadas	100
Bombas de iluminación para mortero de a 6 pulgadas	40
Estopines	1000

Armas para ynfantería

Fusiles con sus bayonetas	200
---------------------------	-----

Municiones

Cartuchos de fusil con bala	30000
Balas de ydem, quintales	4
Piedras de fusil	2000

Utensilios y efectos de parque

Tienda de parque pequeñas	1
Ydem cañoneras para ynfantería	100
Romana con su pilón	1
Peso de cruz con su balanza de cobre	1
Marco de diferentes pesas	1
Faroles de oja de lata y talco grandes	8
Ydem medianos	8

⁸¹⁰ N. T. Escofina: "Lima grande de dientes gruesos de que usan los entalladores y carpinteros para limpiar y raspar la madera", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 427.

⁸¹¹ N. T. Gurbia: Gubia: "Escoplo de media caña, delgado, de que se sirven los carpinteros y otros artífices para las obras más útiles y delicadas", *Ibid.*, 521.

⁸¹² N. T. Atincar: "Goma de un árbol indiano que sirve para soldar oro", *Ibid.*, 114.

⁸¹³ N. T. Fagina: "Se toma por leña ligera para encender", RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 461.

Folio 33v

Faroles de idem dobles	4
Linternas secretas	8
Arcones para municiones con zerraduras y llaves	2
Resmas de papel para cartuchos de fusil	6
Ydem de ydem para escribir	2
Velas de zera, arrobas	2
Ydem de sebo, quintales	2
Almagra, libras	6
Cuerda de algodón para marcar, libras	2
Sarzolas o vertedores ⁸¹⁴	6
Reses de buey	8
Ydem de carnero	12
Encerados grandes	2
Ydem de carga	8
Parigüelas para heridos	-
Mesa para escribir	1
Bancos para idem	2
Tintero con sus adherentes	1
Limetas de tinta	2
Docenas de plumas	2

Folio 34r

Moldes para cartuchos de fusil	12
Compares grandes rectos y curvos	2
Ydem medianos	2
Toeas	2
Pie de rey	1
Pólvora, quintales	156

Cartagena 21 de julio de 1785. Francisco de Figueras.
Es copia de su original. Antonio de Arévalo.

Folio 34v

[En blanco]

⁸¹⁴ N. T. Vertedor: "en la marina es una pedazo de palo cavado con su manija, el cual sirve para achicar el agua que hacen las lanchas y botes", Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano* Tomo 3 (1788), 786.

Folio 35r

Carta del general de la Carolina a Su Excelencia

Excelentísimo señor. Señor. Los diarios que paso a manos de *Vuestra Excelencia* impondrán a su superioridad, cómo con felicidad llegó a este puerto de la Carolina del Darién la esquadra y comboy que condujo el ejército que *Vuestra Excelencia* destinó para ocuparla en nombre del rey, sin haberse extrañado buque alguno ni tener novedad aquel. Que la anticipada disposición de paz en que estaban combenidos *quando* llegamos aquí los yndios de la Carolina y de la costa que sigue desde Gandi a Mandinga, de los cuales dicen es go-vernador Guaycali, no obstante tener cada pueblo su capitán y serlo Guayture del Playón de la Concepción y de estos de la Carolina y haber reducido estos dos xefes a la mayor parte de los demás, que obserben la misma paz, quedando de acuerdo Guaycali y Guayture con Camilo *que* vendrían a tratar conmigo, no se ha verificado por enfermedad del primero y haverse ido el segundo a la Concepción, a limpiar sus platanares, habiendo resuelto los dos viniese comisionado *para* el asunto el capitán de Río Coco, Damasio; lo que ejecutó en la galeota del mando

Folio 35v

de Camilo que fue a buscar a Guayture.

Damasio, con otro yndio nombrado Guil, vinieron con efecto a hablar conmigo: diéronme noticia de su comisión y que iban a tratar a tierra con Quiribe, segundo de Gauytüre, y con otros de los magnates de la Carolina. A este mismo *tiempo* entró en el bergantín Quiribe y enterado por Damasio de su comisión, y por mí, fueron todos a tierra a tratar de ello con los demás, acompañados de los yntérpretes.

Algunas horas después bolbieron todos los referidos y el yndio Tepi diciendo que los yndios combenían en la paz pero que no saltáramos a tierra.

En vista de esta resolución tan irregular mandé a Don Orencio les dijese que miraran lo que hacían, que esta tierra es del rey, que hemos venido *para* hacer un nuebo establecimiento como en Mandinga y Concepción, que se había de hacer usando de la fuerza si no querían que fuese con su consentimiento y *que* había de ser luego, luego sin dilación alguna.

Consultaron entre sí y combinieron en que se hiciera el establecimiento y como debían ir a tratar con los que estaban en tierra los mandé a ella, diciéndoles *por* el ynterprete, que ellos son vasallos del rey de España, como

Folio 36r

nosotros: que habían de reconocer este vasallage, procediendo en adelante sin hacer daño a los españoles, que en el caso de faltar a esta observancia tubiesen entendido que serían castigados como merecen, que se han de abrir caminos de unos pueblos a otros, que igualmente se había de abrir uno para subir yo luego a la montaña para comunicarse este establecimiento con la provincia de Yavisa y últimamente que habían de entregar la lancha y los pedreros de ella que tenían en tierra y que habían de venir a avisarme al día siguiente al amanecer para decirme lo que últimamente se hubiese resuelto en la inteligencia que de no hacerlo se les trataría con todo el rigor de las armas y se fue con ellos el yndio Francisco Xavier, afecto a nosotros, para oír lo que tratasen, obserbar sus movimientos y darme aviso, lo que ejecutó diciéndome que los yndios no consentían en que se hiciese el desembarco, que querían quemar la lancha, que Damasio se fue a su pueblo porque no pudo lograr reducirlos pero como vieron que los buques de la esquadra se habían arrimado a la costa y Francisco Xavier había buelto a tierra, bolbió luego a bordo a decirme que ya se habían combenido a todo lo que yo les había propuesto a

Folio 36v

cuio tiempo vimos echar la lancha al agua, mandé por ella y se procedió a hacer el desembarco, que se efectuó con mucho gozo de la tropa y en pocos minutos de tiempo. Nos internamos luego por el monte abriendo camino para salir al terreno que se debía ocupar, lo que se ejecutó, formando en él el campamento.

Es terreno espacioso, como denota el plano particular de él: es llano, de arena, alto dos varas sobre el nivel del mar, contiguo a un río de abundante y buena agua.

La recíproca unión de capitanes y pueblos acordada con Camilo y que vendrían a tratar conmigo de su reducción (sin duda porque no pueden tener esperanza de quedar en pazífica posesión de sus casas y medios de subsistir a vista de las armas del rey, de otro modo) es en mi concepto una precaución para su seguridad y por tanto difícil de que los que no son de la Carolina, combengan en que estos queden separados de ellos, dejándolos expuestos conocidamente al peligro de ser perseguidos y castigados, viendo que a unos se les perdona o disimula y a otros no, los mismos delitos en que todos han sido cómplices, como unidos a la defensa del país contra nosotros señaladamente. Lo que hago presente a *Vuestra Excelencia*

Folio 37r

para que en inteligencia de estos y de todo lo demás relacionado en esta, y los diarios, se sirba resolver lo que tenga por combeniente mandárseme se ejecute.

Dios guarde la *excelentísima* persona de *Vuestra Excelencia* muchos años campo de la Carolina del Darién 11 de agosto de 1785. *Excelentísimo señor*.
Besa las manos a Vuestra Excelencia. Su más obediente súbdito.
Antonio de Arévalo. *Excelentísimo Señor* virrey Don Antonio Cavallero y Góngora.

Diario

Diario de las operaciones del ejército de campaña que de orden del *excelentísimo señor* Don Antonio Cavallero y Góngora, virrey y capitán general de este nuevo reyno, ba destinado a ocupar el importante puesto de Calidonia y continuación de los nuevos establecimientos del Darién, para la sugección, pazificación, estrañamiento o exterminio, según combenga a su tiempo, de los yndios enemigos del Ystmo de Panamá, contumases, e inhumanos, formado de 25 artilleros veteranos: 25 idem milicianos, 50 hombres del Regimiento Fixo de Cartagena, 240 del de Santa Fé, 100 milicianos blancos de Cartagena y 90 gastadores, conducido con el tren de artillería, víveres y de más necesario en los buques de la Real Armada

Folio 37v

vergantines Amistad y Princesa de 14 cañones de a 4, la Pastora de 4 de a 4, la goleta Don Quijote con 14 de a 3 y 4, y la Chula con 4 de a 2 y 6 pedreros de barca, la balandra Cordovera con 8 de a 3, las lanchas cañoneras de San Juan, San Josef, y San Antonio con 3 de a 3 y 2 pedreros, la galeota Dulcinea con 1 de a 4 y 6 pedreros y el Ganguil de reales obras con 4 pedreros y los buques particulares del comboy la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados con 4 de a 4, el vergantín Rosario con 4 de a 4, el vergantín Gemelos y las goletas *Nuestra Señora* del Carmen y *Nuestra Señora* de la Popa. Y 234 del Batallón Fixo de Panamá y sus milicias que están el el vergantín de *Su Majestad* el Coro, y el particular el Alexandro dados fondos en dicha Calidonia, que todos suman 674, unos y otros con sus oficiales correspondientes y los 90 gastadores. Y destinados a cruzar en aquella costa para custodiar y socorrer las nuevas fundaciones e impedir a los yndios la pesca del carey, el comercio con extrangeros y que reciban de estos algunos socorros están destinados el referido bergantín Coro de 18 cañones de a 8 y 4, las balandras el Santiago y San Miguel de 12 de a 3 y 4, las galeotas Liebre, Flecha y Vívora con 1 de a 4 y 6 pedreros cada una, todas de *Su Majestad* y el citado bergantín el Alexandro con 4 de a 4.

Folio 38r

Cartagena de Yndias, julio de 1785
Viernes día 22

Este día quedaron embarcados en los buques de la esquadra y comboy el tren de artillería y víveres correspondientes, además de 4 cañones de a 24, 4 de a 8 y otras cosas que llebó el bergantín Coro que se dirigió a cruzar en la costa de la Calidonia.

Sábado 23

En la mañana de este día se embarcó el ejército y equipages en dichos buques.

A la 1 ½ de la tarde se disparó la tercera pieza de leva y subcesivamente se hicieron a la vela todos los buques, recibida la vendición del *Excelentísimo Señor* virrey en su inmediación, y pasaron a dar fondo en la canal de Bocachica, en donde lo quedaron todos a las 6 de la tarde, habiendo antes salido de la bahía las cañoneras *San Antonio*, *San Juan* y *San Josef* y la galeota *Dulcinea* y la balandra *Cordova* con víveres y 30 hombres para la Calidonia.

Domingo 24

Al rayar el día iba saliendo de la canal la esquadra y por haver entrado viento por el sudoest bolbió a dar fondo.

Folio 38v

Lunes 25

Por no haber viento favorable para salir al mar, se mantuvo fondeada la esquadra hasta las 6 de la tarde que se sacaron a remolque la mayor parte, para hacer lo mismo con el resto al salir la luna.

Martes 26

De resultas de una turbonada que corrió toda la ahuja en 5 minutos, cayó un rayo en el balahu *Don Quijote* y se bolbieron adentro a fondear a causa de una gran turbonada que se descubrió por el sudoest.

Miércoles 27

A las 3 de la mañana se sacó a remolque la goleta *Nuestra Señora del Carmen* para que condujese víveres a la tropa que está en Calidonia, a fin de que no les falten para nuestra detención y a las 4 empezaron a levarse los demás buques, los cuales a las 6 ¼ estaban a la vela siguiendo el rumbo y derrota para su destino (a excepción del *Don Quijote* que fue a repararse dentro) con viento sudoest que entró luego.

Jueves 28 y viernes 29

Navegamos todos al oest, con viento brisa por el nordest favorable y algunas calmas.

Folio 39r

Sábado 30

Se navegó con ventolinas y calmas al oest hasta estar norte sur con Cayo Majo, teniendo todos los buques a la vista, inclusa la goleta Carmen.

Domingo 31

A las 3 de la tarde habiendo arribado al oest $\frac{1}{4}$ al sudoest, recalamos a Cayo Majo y haciendo lo mismo hasta el sudest sobre Calidonia, pasamos a las 6 a 3 leguas del extablecimiento de la Concepción, en cuyo puerto iba entrando con víveres la Goleta *Nuestra Señora* de la Popa.

Agosto: Lunes día 1° de 1785

A las 8 de la mañana se despachó la Chula a dar aviso a las lanchas cañoneras y galeota apostadas en la entrada del golfo para que se retiren a Calidonia.

Continuamos nabegando en la inmediación de los cayos a Calidonia hasta las 11 de la noche que dio fondo a la entrada del puerto el Bergantín Amistad y la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados, con señal de faroles la primera para dirección a el de los buques que restaban entrar.

Martes 2

A las 2 de la mañana rebentó un uracán por el sudest

Folio 39v

que ocasionó la pérdida del bote, dos anclas y dos cables que rompió la fragata referida.

Están en el puerto fondeados los buques de la Real Armada, el bergantín Coro, la balandra Cordovesa, la galeota Liebre, las cañoneras *San Josef* y *San Antonio* y el bergantín particular el Alexandro con la tropa de la expedición que, a prebención, se ha puesto a su bordo.

A las 7 quedó fondeado en el puerto el bergantín Amistad, la fragata a las 11 y los demás por falta de viento lo quedaron todos, a Dios gracias, a las 3 de la tarde. A esta hora se largó la vanderá del Rey, hizándola y arriándola tres veces y se saludó con arreglo a ordenanza, haciendo saber al ejército y marina la siguiente orden.

Este puerto usurpado y posehído en el siglo pasado por los escoceses o calcedonios, es conocido desde entonces por el nombre de Calcedonia o Calidonia del Darién y como título extranjero quedaría extinguido desde luego, subrogando de orden del *excelentísimo señor* virrey Don Antonio Cavallero y Góngora el que lexítimamente le corresponde de Carolina del Darién, en memoria y señal de perpetuo reconocimiento del más amable monarca del mundo, el señor Don Carlos Tercero,

Folio 40r

padre de la patria, a cuias expensas y en virtud de expresa orden de *Su Majestad* se ha recuperado y tomado posesión en su Real nombre, con la presente esquadra de buques de la Real Armada y particulares del comboy *que* conduce el correspondiente ejército de buena escogida tropa, dada fondo hoy. Se largó la vandera de sus Reales Armas, izándola y arriándola tres vezes y saludada con arreglo a ordenanza. Por tanto, manda Su *Excelencia* que este puerto de oy en adelante se nombre y diga *siempre* de palabra y por escrito Carolina del Darién, lo que tendrán entendido todas las personas de cualquiera calidad o naturaleza que sean, tanto del ejército, como de la marina y otros. Prebiniendo a todos que los pedimentos o recursos que hicieren no tendrán curso sino se diere el nombre propio de Carolina del Darién a este puerto y su costa. A bordo del bergantín de *Su Majestad* al ancla en el puerto de la Carolina del Darién a 2 de agosto de 1785.

Dirigiéndose esta expedición a ocupar este importante puerto de la Carolina del Darién, fundaciones de la costa como puntos de apoyo para la reconquista de esta provincia por tantos años sustraída del

Folio 40v

dominio de *nuestros* soberanos y evitar los auxilios e influxos que han ministrado a sus naturales por embidia y odio los yngleses, en perjuicio de los vasallos de *Su Majestad* que han experimentado, en repetidos insultos y crueldades y de sus santas y pazíficas intenciones, para cortar de una vez aquellos desórdenes y mantener en paz a sus habitantes. Se ha dignado la Real piedad mandar se pazifiquen o exterminen estos enemigos de la corona. A este efecto se han hecho tres nuevas fundaciones de cuenta del Real Herario en la inmediación de los ríos Caymán, Mandinga y Concepción de las que, ahuyentados de sus contornos, por la fuerza que experimentaron de sus guarniciones y retirándose a las montañas, escarmentados de su obstenida y temeraria oposición, en donde asisten arrinconados, privados de la pesca y trato con los yngleses por la vigilancia continua y acertada disposición del *Excelentísimo Señor* virrey, de que se cruzaran aquellos puertos por varias embarcaciones destinadas a este objeto, con estrechas órdenes de apresar los que se pudiesen, ha proporcionado la providencia la ocasión de que se consiguiese haber a las manos y poner en su presencia 4 yndios de los pueblos de Calidonia y su inmediación

Folio 41r

que han manifestado a *Su Excelencia* los deseos que tienen de rendirse, estrechados de la necesidad y falta de trato con sus aliados los yngleses y ser leales al rey (y aliados *nuestros*) y auxiliares nuestros, contra los demás de la costa, en los términos que me prebiene en ynstrucción de 10 del próximo pasado mes de julio, conceptuada en lo principal a conciliar la parte del paýs que se ba a ocupar por las ventajas que se espera resulten, tanto de disminuir el número de enemigos, separando de los demás a los de esta parte, como el tenerlos de prácticos para los descubrimientos que combiene adquirir de su interioridad *para* otros extablecimientos y con su auxilio pisar con alguna seguridad la campaña y castigar a los reveldes inhumanos yndios.

En su consecuencia y atendiendo a que en la entrada de este puerto me ha ynformado el capitán del bergantín Coro, Don Juan Ferro, por medio de un diario *que* en los días 28 y 29 de julio, estos yndios de la Carolina han solicitado estar de paz con nosotros. El de la galeota Vibora Don Bartolomé Camilo García que los de varios pueblos de la costa solicitan lo mismo, como

Folio 41v

expresar en el suyo, haciéndose caveza el gobernador Guaicali que desea ir a Cartagena, a pretender se la conceda el *Excelentísimo* Señor virrey. Y el comandante de Mandinga expresa en el suyo, estarlo aquellos yndios, me ha parecido comunicar a su superioridad, con remisión de este, y los citados diarios, quanto ocurre *para* obtener su resolución, expresando a continuación lo demás *que* ha producido la remisión a tierra de los 4 citados yndios nombrados Cunicua, Suliba, Baptista y Machi, interín llega a este puerto el capitán de sus poblaciones nombrado Guaiture, que debe llegar a él mañana, según ha ofrecido a Camilo en el Playón de la Concepción, de donde viene hoy, entregándome el citado diario de Mandinga.

A las 10 de la mañana de este día 2 de agosto se mandó a tierra al yndio Cunicua, prebenido de *que* dijese a los yndios que están en ella que benimos a hacer un extablecimiento como en Caymán, Mandinga y Concepción, que por haber dicho él y sus compañeros que todos los demás de sus pueblos querían ser leales al rey y tener buena correspondencia con

Folio 42r

nosotros y no con los yngleses, como hasta ahora, se le deja a él ir a tierra para que bea y hable a los demás de aquellas poblaciones del puerto, que ya se llama Carolina en nombre del rey, y que se espresa benga con la respuesta el capitán Quiribe, hermano de Baptista, para que este baya a tierra y los otros dos *para* tratar sobre el asunto.

Haviendo obserbado que concurrían varios yndios a la playa, que unas vezes se embarcaban en barquetas y otras salían a la tierra, como dudando venir a bordo, pasó allá Camilo, con el yndio Francisco Xavier (uno de los primeros que cogió el *Don Quijote*, que no ha querido quedarse en tierra en su población, ni en otra a donde Camilo le ha mandado) a fin de *que* facilitase se resolvieran a venir, pero le respondieron *que* no estaba allí Quiribe y a efecto de lograrlo se mandó a tierra a el yndio Suliba y se consiguió viniese, vestido a la ynglesa, con una casaca colorada con galón de oro falso.

Dijo que el capitán Guaiture no estaba allí, que lo estaban esperando, que querían vivir de paz con nosotros, que se habían alegrado mucho de ver a sus compañeros, agradeciendo

Folio 42v

los beneficios que les había hecho el señor virrey, que traerían frutos a vender, que podrían ir a hacer alguna aguada, a que asistirían los yndios *para* hacerla, sin que salte la gente en tierra porque no suceda algo hasta que venga el capitán: él no tiene mando alguno, es cavallero, que así llaman a los que pueden tenerle o le han tenido.

A su retirada pidió se le entregase su hermano Baptista, lo que se ejecutó, acompañándole el restando de los 4 nombrado Machi.

Miércoles 3

Se zelebró el santo sacrificio de la misa a mayor honra y gloria de Dios y felicidad de las armas del rey.

A las 7 de la mañana vinieron a bordo de la Amistad los yndios Quiribe y Baptista. Poco después vino Suliba con otro yndio con algunos frutos y un poco de Carey. Dijo Baptista que habían venido a la playa Achiveba y 4 yndios de Subcubti, y se ha declarado Suliba ser de allí. Dice que se ba mañana a su casa a la montaña, que a los cinco días volverá y vendrán con él otros yndios de su pueblo.

A las 12 vino a bordo el yndio Tepi, uno de los sobresalientes que llaman cavalleros, con un cuñado suyo nombrado Nucassá.

Folio 43r

Dice que viene a vernos, que es de la población del río Aglasenicua, que desagua en este puerto, uno de los tres de la inmediación de él. Que los yndios de su pueblo quieren vivir de paz con nosotros, que no sabe si los de la montaña querrán lo mismo, que mañana vendrán otros yndios de su pueblo.

Han continuado otros yndios trayendo a vender cacao, plátanos y aves.

También han saltado en tierra y hecho de comer en ella algunos marineros de las galeotas, concurriendo varios yndios e yndias manifestando satisfacción y alegría en su comunicación.

Jueves 4

Se zelebró el *santo* sacrificio de la misa.

A causa de no haber venido ayer a este puerto el capitán Guaiture, que lo es de las poblaciones de su inmediación, como ofreció a Camilo y expresa este en su diario el día 31 de julio y que fuesen por él si no benía, pasó esta madrugada con su galeota *Santa Elena* a buscarle y conducirle, para tratar y combenir con él en lo que se ha de practicar en adelante, con la claridad y distinción

Folio 43v

que corresponde a un asunto de la grabedad e importancia del presente evitando en interín todo motibo que pueda ocasionar alguna sospecha y perjudicial controbersia que dificulte el allanamiento y pazificación entablada con estos yndios “porque su rusticidad maliciosa, infiel y desconfiada no la atribuya a engaño de nuestra parte o a inmadura hostilidad a pesar de sus pazíficas disposiciones” como se me prebiene en la ynstruición al n°8.

En este día han venido al bergantín Amistad 6 barquetas de yndios a vender aves, plátanos, cocos y algún cacao y con ellos Baptista, Quiribe y Machi y a otros buques han ido otros con frutos, recibiendo su valor en plata corriente. Dice Quiribe que ba mañana a su pueblo, que está en la falda de la montaña, para que los yndios bengan a bordo.

Viernes 5

Han continuado los yndios conduciendo frutos a vender a las embarcaciones y han hecho aguada todos los buques de la esquadra y comboy en el río Aglatomate y en una buena casimba.

Sábado 6

A las 7 de

Folio 44r

la mañana rebentó un fuerte uracán por el sub-dest [sic] que duró a ráfagas hasta las 8, no hubo avería alguna sólo si que todos los buques de la esquadra y comboy, garraron aun estando fondeados con dos anclas la mayor parte de ellos.

Oy no han venido yndios a bordo de los buques.

Domingo 7

Se celebró el santo sacrificio de la misa.

Vino a bordo del bergantín Amistad el yndio Quiribe con otros dos. Dice que fue al pueblo de Sasarti a tratar con aquellos yndios sobre la paz en que ha combenido su capitán Guaiture y que han respondido que son del mismo dictamen, que luego que llegue al puerto pasaran a hablarle y benir a bordo.

A las 12 ½ del día dio fondo al costado del bergantín Amistad la galeota Santa Elena del mando de Camilo, conduciendo a su bordo al capitán del río Coco nombrado Damacio (hermano de Francisco Xavier citado arriba, en el día 2) vestido con casaca azul, botón dorado, liso, buelta, solapa cuello y divisa encarnada de capitán y al yndio Guil su compañero con chupa azul y botón

Folio 44v

blanco liso.

Dicen Damacio y Guil, y lo mismo asegura Camilo, que el gobernador Guaycali y el capitán Guaiture, quando vieron en este puerto las embarcaciones con tanta tropa, juntaron a los yndios capitanes de los pueblos de la costa que hay entre Mandinga y la Carolina para tratar y combenir de vivir en paz con nosotros, si se les admitiese, quedando desde entonzes hechos amigos de los españoles porque conocieron que en esta costa haríamos algún extablecimiento como en Mandinga y Concepción, consiguiendo assí que las mugeres e yndios que andan fugitibos por los montes y muertos de hambre estarían quietos en sus casas y tendrían en dónde buscar un real y comprar algunas variedades de género, herramientas y otras cosas que carecen.

Que los expresados capitanes combinieron todos en que con mucho gusto vivirían de paz, no haciéndoles daño los españoles y los citados Guaicali y Guaiture, el 1° enfermo con calenturas y el 2° por haber pasado con su familia y 30 yndios a bender plátanos a la Concepción y a limpiar los platanares de río

Folio 45r

Carti, cerca de Mandinga (ofreciendo benir luego) comisionaron a los expresados Damacio y Guil, según el mismo Guaicali aseguró a Camilo, para *que* junto con los yndios de la Carolina, Quiribe, que es segundo de Guaiture, y alguno otro de los cavalleros biniesen a tratar conmigo sobre el expresado asunto y añadieron que los yndios de la montaña quieren ser comprendidos con todos los demás a vivir de paz con nosotros. Camilo dice que los capitanes de los pueblos de la costa quando le vieron pasar con Damacio querían venir con él, pero por no detenerse a que fueran a buscar su ropa, con este motibo y sus largas conversaciones les dijo que a otro viage los traería. En este estado llegó Quiribe a bordo de la Amistad.

Se les dio de comer y a las 2 ½ se fueron a tierra con Camilo y los yntérpretes Cayetano del Castillo Sombrero de Oro y Don Orencio Hurtado, *teniente* de las milicias del Darién, a tratar sobre el referido combenio con Quiribe y los cavalleros que están en tierra y demás yndios de estas inmediaciones que se hallaren en ella.

Folio 45v

A las 5 ½ de la tarde vinieron a bordo del *vergantín* Amistad los referidos Camilo, Damacio, Guil, Quiribe, Tepi y los dos yntérpretes.

El yndio Tepi, que en los días anteriores había estado en este bordo, vino con la novedad de traer la cara llena de rayas entre azules y encarnadas.

Juntos todos en la cámara se les preguntó a los expresados yndios comisionados por Don Orencio, qué era lo que habían adelantado y resuelto sobre lo tratado de pazes. A que respondieron que los yndios decían que combenían en la Paz pero que no saltáramos a tierra.

En vista de esta resolución tan irregular mandé al referido Don Orencio les dijese que miraran lo que hacían, que esta tierra es del rey, que hemos benido para hacer un *establecimiento* como en Mandinga y la Concepción, que se había de hacer usando de la fuerza sino querían que fuese con su *consentimiento* y que había de ser luego, luego, sin dilación alguna.

Estubieron algún *tiempo* tratando entre sí, movidos por Don Orencio, a que combiniesen se hiciera como yo

Folio 46r

pedía sin que ellos se expusieran a padecer los daños que precisamente le habían de resultar.

Con esta conferencia se allanaron a que se hiciese el extablecimiento como yo decía y a fin de que quedasen bien enterados de lo que debían obserbar en adelante y no alegasen alguna cosa que no se les hubiese prebenido, les dije por medio del yntérprete que ellos son vasallos del rey de España, como nosotros, que habían de reconocer este vasallage procediendo con nosotros en adelante, sin hacer daño a los españoles, que en el caso de faltar a esta obserbancia tubiesen entendido que serían castigados como merecen, que se han de abrir caminos por tierra de unos pueblos a otros, que igualmente se había de abrir un camino para subir yo luego a la montaña para comunicarse este extablecimiento con la provincia de Yavisa. Y últimamente que habían de entregar la lancha y los pedreros de ella, que tenían en tierra.

Después de haber hablado unos con otros el tiempo que les combenía, dijeron que se allanaban a que se hiciese todo lo que yo había propuesto.

Folio 46v

A fin de que bolbiesen a tierra a tratar con los yndios y asegurarme de sus intenciones, les dije que los esperaba, viniesen a bordo de este bergantín mañana al amanecer para decirme lo que últimamente se hubiese resuelto con ellos, en la inteligencia que de no hacerlo se les trataría con todo el rigor de las armas y se fueron en la galeota de Camilo y con ellos el yndio Francisco Xavier, afecto a nosotros, para oír lo que tratasen y obserbar sus movimientos.

En este día se han dado, por escrito, las órdenes que se deben obserbar en el desembarco del ejército que ha de hacerse mañana en tres divisiones, como también las relatibas a la formación de la línea y partidas abanzadas de descubierta, con las prebenciones relatibas a la seguridad y defensa en caso necesario, que se tenían hechas, y el plano para el campamento, habiéndose dado a reconocer los días anteriores los empleos de los oficiales de plana mayor.

También se dieron oy las correspondientes a apostar las embarcaciones de la esquadra en los parages más combenientes en la inmediación de la costa

Folio 47r

donde se ha de hacer desembarco para batir la campaña, a fin de ahuyentar a los enemigos que estuvieren en ella solicitando hacer oposición.

En esta tarde han dado fondo al costado de la Amistad la lancha cañonera *San Juan* y la galeo-Dulcinea, e igualmente la galeota Flecha que viene de la Concepción de traer a remolque la goleta *Nuestra Señora de la Popa* por los canales de tierra. Dice aquel comandante que los yndios ban allí a conducir frutos y aves, a vender, y que desean la paz, y según parece por las noticias que da de haber llegado allí el capitán del Playón, con su madama, será el de la Carolina que debió venir aquí, como había ofrecido a Camilo, y se fue a la Concepción, correspondiendo a la relación de Damacio.

Lunes 8

Se celebró el *santo* sacrificio de la misa implorando el divino auxilio por la felicidad de las armas.

Los buques de la esquadra levaron las anclas mejorándose y dieron fondo acoderados al efecto mencionado de batir la campaña.

A las 6 de la mañana bino a bordo de este buque

Folio 47v

Don Bartolomé Camilo conduciendo al yndio Francisco Xavier, que se vino a bordo de su galeota esta mañana para hacer relación de lo que han resuelto los yndios.

Dice, según expresa el yntérprete Sombrero de Oro, que estos no consienten en que se haga el desembarco, que querían quemar la lancha, que Damacio defendía el partido a *nuestro* favor y que viendo que no lograba nada, resolvió irse a su pueblo, sin venir a bordo, como lo ejecutó esta noche pasada, que le dijeron Damacio y Francisco Xavier que no quemaran la lancha.

A las 7 bolbió a tierra Francisco Xavier instruído por dicho yntérprete para decirles que íbamos a hacerles fuego y como vieron los buques de guerra en distancia de poderlo verificar, le despacharon a que me dijese que podíamos desembarcar, que no harían mal a nadie; cuya noticia me dio a las 8. Al mismo *tiempo* que los yndios echaron la lancha al agua, en prueba de lo que acababan de ofrecer y sin perder *tiempo* fue por ella con dos galeotas y una cañonera Don José Coppola, alférez graduado de fragata, y la condujo al costado de este bergantín. Está bien tratada y sin hacer agua, sólo le falta el timón y los pedreros que

Folio 48r

han ofrecido traer luego.

A las 8 ½ vino Francisco Xavier a bordo de este vergantín acompañado del yntérprete Sombrero de Oro, conduciendo al yndio Quiribe, según del capitán Guaiture. Dice que no habrá novedad, que vivirán de buena correspondencia con nosotros y que luego que llegue a tierra la gente, vendrán los yndios a ayudarnos a desembarcar y conducir todo lo que se les mande.

Dice Quiribe que Damacio se fue a dar aviso a los capitanes que no les quitamos sus vienes, combinando en que se haga el fuerte y todo lo demás, a excepción de la abertura del camino de la montaña, que rezelan sea para quitarles sus mugeres.

A las 10 se hizo el desembarco con felicidad en el tiempo de pocos minutos con las 4 galeotas, 3 cañoneras y las lanchas de todos los buques saltando la tropa a tierra, corriendo y con alegría.

Quiribe nos dirigió por dentro del monte para salir a la playa en donde se ha puesto el campamento, abriendo camino con los gastadores y a las 12 llegamos a él. Se reconoció el terreno que es llano espa-

Folio 48v

cioso, alto, de arena, contiguo al río Aglatomate de buena y abundante agua.

Se formó en batalla el ejército y se dijo: “viva el rey” tres veces, se distribuyeron las guardias abanzadas y se retiró la tropa dejando las armas en pavellones.

Se ha empezado a limpiar el terreno y se han puesto en él las tiendas del campamento en número de 137.

A las 3 de la tarde dio fondo en este puerto la goleta Chula, que viene de la comisión que se le dio el día 1°.

Se publicó vando prohibiendo hacer daño a los yndios y apartarse fuera del alcance de fusil del campo.

Se desembarcaron y pusieron en el campamento diez pedreros de barca.

Esta noche, a principio de ella, oyó unas voces la guardia de la derecha a su inmediación y habiendo mandado a reconocer lo que era, se halló que un hombre que venía al campo desde la playa del desembarco sintió ruido en el monte y dio un grito, con el beneficio de un tizón encendido se encontró un catabre⁸¹⁵ grande, lleno de púas de madera o pijiguay mui dura de a 6 pulgadas de largo, muy aguzadas por una punta y por la otra

⁸¹⁵ N. T. Cacimba: “Agujero o pozo que los navegantes hacen en las playas a fin de buscar agua dulce” Adolfo de Castro, *Gran diccionario de la lengua española* (Madrid: Oficinas y Establecimiento Tipográfico del Semanario Pintoresco y de la Ilustración, 1852), 455.

Folio 49r

no tanto, que ponen los yndios en los pasos y caminos, enterradas verticalmente dejando una corta parte fuera y por la mañana se halló otro mucho más pequeño *que* tenía 1428 púas como las antecedentes, que serían de doce a trece mil.

Martes 9

A las 5 de la mañana se hizo a la vela la balandra Cordoveza que ba destinada a mantenerse de guardia en la boca del río Caymán y conduce *para* aquel establecimiento cinco mil raciones, cien gallinas, doce botijuelas de manteca y una caja de medicina.

Se han empezado a desembarcar los pertrechos y explanadas del tren de artillería.

Han venido oy algunos yndios a vender plátanos, cacao, aves y huebos, y entre ellos Quiribe. Se le manifestaron las púas y hecho conocer que en esto se obraba de mala fe, faltando a lo que han prometido, exponiéndose a ser castigados y para dar satisfacción ofreció solicitaría quien había sido y lo traería al campamento, pero se le libró de este empeño prebiniéndole se contubiesen, no dándonos motivos de

Folio 49v

que tengan que arrepentirse después.

A las 4 de la tarde salió de este puerto para ir al de Cartagena, la goleta particular *Nuestra Señora* de la Popa.

Han venido por el río varias barquetas de yndios a vender plátanos.

Miércoles 10

A las 12 ½ del día dio fondo en este puerto el balahú *Don Quijote* que viene de Cartagena con *algunos* víveres y tablas.

Se lebantó el plano del terreno que ocupa el campamento y el contiguo de sus inmediaciones.

Se ha reconocido el terreno contiguo a la ensenada del puerto en que está el surgidero más resguardado de la ysla del Oro, para ver si había alguna parte a propósito más cerca de él que el que ocupa el campamento para hacer el nuevo establecimiento y no se ha hallado. En dicho parage hay varios pozos, estacadas y pequeños atrincheramientos formados de troncos de árboles con tragantes *para* pedreros hechos *por* los yndios *para* defender el desembarco.

A las 4 de la tarde salieron de este puerto las galeotas *Santa Elena* y la *Flecha*, la 1^o mandada *por* Camilo que ba a dar noticia al comandante de la Concepción, a los

Folio 50r

capitanes Guaiture, Damacio y el *governador* Guaicali de haberse verificado *nuestro* desembarco y estar de paz estos yndios y para que vengan a hablar conmigo como han ofrecido y saber de ellos algunas noticias. Y la 2° por Alberto de Vargas destinada a servir a la orden del *comandante* de dicho *extablecimiento*, a quien se le ha mandado que emplee dicha galeota y la balandra de *Su Majestad* el Santiago en reconocer las ensenadas, puertos, calas, yslas y cayos de aquella costa sin mantenerse fondeadas en ninguna parte, más que el tiempo preciso para su *reconocimiento*, hacer aguada, leña o participar a su *comandante* lo que hubiere resultado.

Entran en este río las lanchas a hacer aguada.

Se despachó oy al Chocó la galeota Liebre a regresar los 26 yndios que condujo a esta expedición por no ser ya necesarios.

Esta noche se hará a la vela el bergantín de *Su Majestad* Princesa para mantener el cruzero entre este puerto, la Punta de San Blas y la ensenada de Mandinga, para evitar el trato ilícito con extranjeros e yndios.

Al mismo tiempo saldrá de él la galeota Chula a re-

Folio 50v

conocer el puerto de Gandi al expresado efecto.

El balahú *Don Quijote*, la galeota *Dulcinea* y la goleta *Nuestra Señora* del Carmen saldrán igualmente para ir a Cartagena.

Se ha continuado desembarcando los efectos de el tren, equipages y demás del ejército.

Han conducido plátanos y otras cosas los yndios al campo en sus barquetas por el río.

Campo de la Carolina del Darién a 11 de agosto de 1785. Antonio de Arévalo.

Sigue el

Estado de la fuerza que tiene el ejército libre para el servicio

Regimientos	Sargentos	Tambores	Cavos	Soldados	Total
Fixo de Cartagena	1	1	6	47	55
Ydem. de Panamá	3	0	3	29	35
Ydem. de Santa Fe	7	5	15	121	148
Voluntarios blancos de Cartagena	4	1	10	86	101
Granaderos pardos de Natá	0	1	7	31	39
Cazadores de Ydem	2	1	7	30	40
Destacamento de Chepo	1	1	2	33	37
Totales	18	10	50	377	455

Nota
Que además de la fuerza que manifiesta este estado tie-

Folio 51r

ne 60 plazas la compañía del *general*, y 87 la de granaderos del Fijo de Santa Fe, cuias compañías no se incluyen por hacer su servicio separados de las demás del ejército. Carolina del Darién 1° de agosto de 1785. Juan Antonio de la Mata

Viernes 12 de agosto de 1785

Por no haber tenido ayer viento favorable para salir del puerto a sus destinos el *vergantín* Princesa, el *Don Quijote*, la galeota Dulcinea y la goleta Carmen, lo han ejecutado oy.

Se ha reconocido el terreno del cerro contiguo al surgidero del puerto en el qual se debe hacer una batería de cañones del grueso calibre de a 24 para su defensa y se ha empezado a cortar las malezas y árboles que hay en él y en el llano de su pie para colocarlos en éste provisionalmente, interín se ponen en su lugar en la cumbre de aquel, allanada y rebajada.

Continuaron las barquetas a bajar con plátano por el río.

Se pusieron diez pedreros *para* seguridad del campo y se trabajó en el desmante de su inmediación y se han armado bugios para almacenes de víveres y pertrechos y tres *para* las guardias abanzadas del campo.

Folio 51v

Sábado 13

Se continuó el desmante del zerro mencionado ayer, el del campamento y bugios y el desembarco de varios efectos y pertrechos.

Han bajado *por* el río varias barquetas a vender plátanos y cocos.

Domingo 14

Se celebró el *santo* sacrificio de la misa y al tiempo de la elevación del señor se isó la bandera, concluida se hizo el saludo con descarga *general* del ejército y la *correspondiente* de la artillería de marina y del campo, diciéndolo siete veces: “Viva el rey”.

Se continuaron las mismas faenas *que* el día de ayer.

Vino Quiribe *por* el río con una barqueta cargada de plátanos y caña dulce a venderlos.

Lunes 15

Vino Quiribe con otros yndios a vender frutos y a comprar algunas cosas que necesitan.

Se ha continuado en las mismas faenas *que* el día anterior y se ha dado principio a desembarcar la artillería.

Folio 52r

En la tarde de este día sale de este puerto *para* el de Cartagena la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados a traer víveres. Campo de la Carolina del Darién a 15 de agosto de 1785. Antonio de Arévalo.

Lunes 15

Después de haver despachado al *excelentísimo señor* virrey el diario antecedente n°2, se presentó al *comandante* de la expedición el *capitán* del bergantín particular el Alexandro, Don Pablo Julia, a darle parte que el yndio Quiribe estuvo ayer a su bordo, en donde durmió acompañado de otros yndios la noche del 14 a 15, que habiendo advertido un compañero de Quiribe que él hablaba ynglés y un muchacho *que* tiene a bordo, conceptuando que eran yngleses, le pregunté a Julia Quiribe, por medio del compañero, si eran yngleses los marineros. A que le respondió que algunos lo eran, que había dos españoles y los demás portugueses, olandeses y otros. Con este motivo le pidió le vendiese pólvora y balas, a que le respondió que no tenía balas y que la pólvora era muy mala.

Continuaron la conversación y le dijo Quiribe que los yngleses les habían dicho *que* los españoles

Folio 52v

vendrían aquí y que ellos vendrían también para ayudarlos, que en viniendo se juntarían con ellos todos los yndios y que nos degollarían.

Salieron de este puerto la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados, el Ganguil y el Alexandro como se dijo en el diario N° 2 en este día.

Martes 16

Se han desembarcado tres cañones de a 24, cuatro de a 8 y dos de a 4 y sus cureñas.

Se han continuado los desmontes y los tendales *para* los cuerpos de guardia y demás.

Se ha trazado parte del fuerte en el terreno ocupado con el campamento.

Se ha puesto una guardia de un *sargento* y 12 hombres *para* custodiar la artillería y cureñas conducidos para la batería del zerro, auxiliada de noche de las tres cañoneras.

Dio fondo en este puerto la goleta Chula que se despachó el día 11 a reconocer el puerto de Gandi y dar a los yndios la noticia de estar estos reducidos y pacificados. Dice su *capitán* que no halló en él embarcación

Folio 53r

alguna, que los yndios pusieron en tierra una vander blanca pero no se atrebieron a benir a su bordo, sin duda porque no echó su canoa al agua para que ellos hicieran lo mismo con alguna piragua, desconfiando unos de otros recíprocamente.

En viniendo el capitán Guaiture y el *governador* Guaycali, irá la galeota *Santa Elena* a tratar al capitán Bernardo de Gandi para tratar con ellos y el *comandante* de la expedición.

Miércoles 17

Se continuaron las faenas de desmonte, tendales y demás y se acabó de trazar el fuerte.

Se ha conducido a él la artillería y cureñas.

Jueves 18

Se ha empezado a hacer la estacada del recinto, del fuerte.

Se han montado y puesto en su lugar siete cañones de a 8 y se ha continuado en los desmontes.

Viernes 19

Por notarse tarde en haber buelto de su comisión a este puerto la galeota *Santa Elena*, que salió de él el día 10 dirigida a traer al *governador* Guaycali y al capitán

Folio 53v

Guaiture, se despachó oy a las 5 de la mañana a buscarla la goleta Chula, prebenido su capitán de lo que debe hacer, conduciendo a su bordo un yntérprete por si fuese necesario para hablar con los yndios.

A las 3 de la tarde dio fondo en este puerto la balandra de *Su Majestad* el San Miguel que trae diez y siete mil raciones para Mandinga y Concepción.

Se ha despachado la cañonera San Juan a Concepción para que se quede allí y baya a Mandinga la galeota Flecha a mantenerse en aquel puerto para lo que se ofrezca de su servicio.

Se ha continuado la estacada del recinto del fuerte y el desmonte del cerro en cuiá falda se ha abierto un camino para subir a su cumbre la artillería y dé comunicación a la campaña y el puerto.

Sábado 20

Se han trasbordado al bergantín de *Su Majestad* el Coro los víveres que condujo la balandra San Miguel para llebarlos a sus destinos y recorrer la costa, cayos, yslas y puerto del cruzero entre este y la punta de San Blas, a cuió efecto se hará a la vela

Folio 54r

esta noche.

Lo mismo ejecutará el bergantín Gemelos para ir a Caymán a conducir 80 hombres con sus *ofiziales* de las milicias blancas disciplinadas de Cartagena para relevar otros tantos de las de la misma plaza.

La balandra San Miguel se hará a la vela al mismo *tiempo que* los bergantines *para* restituirse a Cartagena.

Se ha continuado la estacada del recinto del fuerte y en los desmontes del cerro.

Campo de la Carolina del Darién 20 de agosto de 1785. Antonio de Arévalo.

Siguen las
órdenes y prebenciones dadas *por* el *comandante general* del
ejército de operaciones de la Carolina del Darién que
se deben obserbar en el desembarco que ha de ejecutar
el día [espacio] de agosto de 1785.

El desembarco debe hacerse en el parage que se demuestre con una galeota delante de las lanchas que condujesen la tropa.

En las que destinare el mayor de la esquadra se embarcará la tropa quando se ponga la señal indi-

Folio 54v

cada en la orden *para* ello distribuida en tres divisiones, según se explica en la relación adjunta.

Desembarcada que sea la 1^o división, abanzarán los batidores del *general* a hacer la descubierta, internándose sólo un tiro de fusil de la playa, en donde harán alto, ocupando el frente del monte bajo que está entre el río del pie del cerro de la izquierda y el monte alto de la derecha que sigue hasta el río de esta parte, que es la avenida de los yndios.

Nombrarán, desembarcada *que* sea la 1^o división, un *sargento* o *cavo* de la mayor actividad y zelo en cada una de las lanchas particulares porque no se retarde el desembarco de las demás divisiones.

Al mismo *tiempo* la tropa restante de la 1^o división formará en batalla, en la misma playa, despachando las lanchas por la segunda.

Seguidamente desembarcarán los gastadores para emplearse en los desmontes de la maleza y árboles bien re-picados.

Si hubiere espacio competente en el terreno *para* que desembarque la 2^o división, lo ejecutará en

Folio 55r

los mismos términos que la 1^o formando la línea con arreglo al plan del campamento.

Del mismo modo lo ejecutará la tercera.

Al paso que se baya adelantando el desmante, abanzarán los batidores a la distancia predicha ocupando la línea el terreno que halle desmontado, cubriendo sus costados y continuando esta operación hasta tener descubierta la campaña necesaria para formar el campamento y abanzadas para su seguridad.

Preveniones.

Los comandantes cuidarán que la tropa se acomode en las lanchas quanto mejor se pueda.

Encargarán mantenga el mayor silencio impidiendo bullicios y alborotos que a nada conducen.

Zelarán obserben con la mayor exactitud y orden quanto se les mande.

No obstante *que* el referido desembarco se ba a ejecutar con el consentimiento de los yndios del país que quieren vivir de buena correspondencia con nosotros, se prebiene a toda la oficialidad proceda con la mayor vigilancia y cuidado en los mismos términos *que* si fuese

Folio 55v

en tierra de enemigos pero sin hacer daño a ninguno, hasta que, viendo por experiencia propia, lo han empezado a hacer los yndios a la tropa abanzada se viesen en la necesidad de defenderse; bien entendido que aunque el comandante de las partidas abanzadas ni el de la línea oyga uno o dos tiros de fusil, no hará movimiento alguno, solo si dará parte de ello al comandante de la línea que le dará al de la expedición, quien, con vista de lo ocurrido, mandará lo que se haya de ejecutar sin pérdida de tiempo, que si fuese el de defenderse, lo ejecutará con el toque de cala-cuerda, hasta un redoble largo que serbirá para suspenderlo, retirándose a este toque a incorporarse en la línea las partidas abanzadas con prebención de que por el mencionado toque de cala-cuerda solo entenderán el de hacer fuego, como queda expresado, ocupando la línea el terreno desmontado y de ningún modo cargar al enemigo, a menos que el comandante expresa y distintamente se lo mande, en cuyo caso deberá hacerlo en la sola distancia de estar sobstenida por la tropa de reserva; en esto se entiende que debe hacer alto la tropa en las

Folio 56r

cercanías de la playa en donde desembarcó, a fin de no embarazar el uso de la artillería de los buques que para el efecto se apostarán en la inmediación de la costa, el que importa sea pronto y vivo *que* empezará tocada la retirada de la tropa, por medio de la seña que lo indique quando estén incorporados en la línea. Carolina del Darién, al ancla en el bergantín de *Su Majestad* la Amistad a 7 de agosto de 1785. Antonio de Arévalo.

Nº 4 Domingo 21 de agosto de 1785

Se ha continuado el recinto de estacada del fuerte de San Fernando, el desmonte del cerro y demás faenas.

Haviendo notado que todos los yndios *que* se han visto hasta ahora son mozos, que en los días anteriores han venido al campo pocos yndios, congeturando *que* los viejos son los consejeros y que tal vez podía haber alguna novedad con la tardanza de Camilo, se le preguntó a Benito, vezino de Carreto, que si no había yndios viejos y porqué no venían al campo, respondió que sí había y que no venían porque quando estaban de guerra, estaban abajo y ahora biven arriba. Debía ser al contrario. Lo mismo

Folio 56v

se le preguntó a Suriba que con otros vino a vender plátanos, caña y maíz y respondió *que* ya se iban arrimando.

Se le levantó el plano particular del cerro de San Fulgencio, mencionado en los días anteriores.

Quiribe mandó decir por Suliba al comandante de la expedición que mañana vendría al campo, que no lo había hecho por ayer, como había ofrecido, porque está con Catarro.

Lunes 22

Se sacaron quatro cañones de a 4 del bergantín de *Su Majestad Nuestra Señora* de la Pastora y se pusieron montados en el fuerte de San Fernando. Se continuó en lo mismo que ayer.

Se sacaron los perfiles y vista del cerro de San Fulgencio y se dio principio a rebajar parte de su cumbre en donde se ha de hacer la batería *que* defienda el surgidero del puerto.

Vino Quiribe con otros yndios a vender plátanos y maíz. Preguntándole por los yndios a Sucubti, responde *que* luego subirá a verlos, *que* ha estado enfermo y ellos también.

A las 12 del día entró en este puerto la Chula con carta de Camilo que está a 4 leguas distante de él. Dice *que* vendrá mañana, que se ha detenido por haber anclado

Folio 57r

en todos los pueblos de los yndios, de ida y buelta, para tantearlos y ver si había en ellos alguna mutación pero que no la ha hallado, que han ido a su bordo muchos más que antes, que Guaycali *governador* de este Darién está enfermo aun y ha quedado con él en presentarse al *comandante* de la expedición con varios capitanes, en estando bueno, y traerán algo que vender, que en Napagandí le han ofrecido solicitar le entreguen en Chacharagandi una muchacha que tienen del río Sinú y de no conseguirlo se la quitarán a su amo el sele y capitán Dioscan, que los yndios del Playón ban a la Concepción con mucha frecuencia a vender plátanos y zerdos. Lo mismo escribe aquel *comandante*.

Martes 23

Se continuó en los mismos trabajos que ayer. En reparar un bugio o casa para hospital y empezar dos; uno de ellos *para* el zirujano y cocina *para* los enfermos, que en el día son sólo 16, para sacarlos del bergantín Pastora y traerlos a tierra.

Se han trazado algunos edificios interiores en el fuerte San Fernando.

Folio 57v

Vinieron Suliba, Tepi y otros yndios a vender frutos.

También vinieron tres piraguas del río Banana con 9 yndios a vender plátanos y zerdos, entre ellos uno mozo de buen aspecto, de edad como de 20 años, nombrado San Fin (nombre ynglés) cuyo ydioma habla con perfección porque ha estado en Jamayca quatro años y hace otros quatro que vino a esta costa, según en aquel ydioma ha *dicho* a Nicolás Bernal, timonel de la Amistad, y en el suio natibo al *teniente* del Darién Don Orencio. Dice que bino oy a ber qué novedades había aquí, que tenía rezelo no le hiziéramos algún daño.

Con este motibo reconociendo en él alguna ynstrucción, indispuesto su ánimo contra nosotros, se le dijo en ydioma, estando presentes sus 8 compañeros, que a estos yndios de la Carolina no habíamos hecho daño alguno porque ellos no nos lo habían hecho, que toda esta tierra es del REY, como lo es Cartagena, el Chocó, Panamá y Portovelo, que los yngleses han venido a esta costa a comerciar con ellos diciendo que es tierra suya, que compraron a los yndios antiguos, pero

Folio 58r

que no es así porque ni los yngleses pudieron comprar, ni los yndios vender lo que es del rey. Que por ser de *Su Majestad* hemos venido aquí, que tanto en Caymán como en Mandinga y Concepción hemos hecho establecimientos por dicha razón, que la que ha havido para hacer fuego con el fusil y artillería a aquellos yndios y que ellos huyesen dejándonos en pazífica posesión, ha sido porque ellos hicieron fuego primero. Que interín estos yndios y otros estén de buena correspondencia con nosotros y no hagan daño a ningún español, que no se les hará a ellos. Respondió quedaba enterado de todo, que se alegraba conocer al *comandante* y que su *capitán* Yaques deseaba lo mismo. Que se irá esta noche en saliendo la luna y que bolberá pasados quatro días con su capitán.

Pidió un machete y se le respondió que en bolbiendo se le daría y se haría una relación de lo que dijere su capitán necesitan para traerlo de Cartagena, la que no se ha hecho hasta ahora esperando al capitán Guaiture y al *governador* Guaicali para ejecutarlo según

Folio 58v

lo que dijeran.

Miércoles 24

A las 6 de la mañana de este día, dio fondo en este puerto la galeota *Santa Elena*, mandada por su capitán Don Bartolomé Camilo García. Dice este que haviéndole dicho a Guaicali, que está en río Monos, que él había llegado a aquel puerto, que iba para la Concepción, que bolbería luego, le ofreció que quando llegara a su buelta, se embarcaría con él, y habiéndose verificado su regreso, le dijeron los yndios, que estaba tierra adentro y que había prebenido dijeron a Camilo disparara un pedrero, que bajaría luego que le oyera, así lo ejecutó uno y otro, llegando Guaicali a las casas que están en la misma playa y dando aviso de estar allí a Camilo. A cuio tiempo fue a tierra el yndio Baptista y después de dos horas de estar en ella bolbió a bordo (en donde estaba el hijo de Guaicali y otros esperando a su padre) diciendo que Guaicali no podía venir porque estaba enfermo, a lo que le replicó Camilo que si estaba enfermo cómo había bajado a su casa. Replicó que había bajado para avisarle lo mismo, que después vendría en sus botes a hablarle con el co-

Folio 59r

mandante. De que puede inferirse que por influjos de Baptista no cumplió su palabra dando largas para más adelante.

También dice Camilo que al pasar por el Playón de la Concepción para ir al establecimiento de este nombre estaba Guaiture en su casa, acabado de llegar de allá con su muger, que vinieron dos yndios a su bordo y mandó a tierra su yntérprete Don Cayetano con ellos y Baptista para decirle cómo lo hizo, que viniera a bordo para quedar de acuerdo en que estuviera pronto para embarcarse a su buelta y venir a hablar con el comandante a lo que contextó por medio de Don Cayetano que antes de ejecutarlo quería ir a las cabezeras del río Bayano para tratar con aquellos yndios su reducción, añadiendo que no quería venir a decir mentiras, reze-
loso que no subcediese lo que al capitán Bernardo de Gandí, que ofreció al señor virrey (Flórez) poblar en Urabá y no haberlo cumplido por no querer ir allá los yndios.

Con esta respuesta siguió Camilo para la Concepción, quedándose en tierra Baptista. A su buelta

Folio 59v

llegó al playón para dar noticia o aviso a Guaiture biniese a su bodo; pero luego, luego, lo hizo Baptista con otro yndio a decir a Camilo que Guaiture estaba enfermo arriba en su pueblo (a medio día de camino de la playa) que él le había estado allí aguardando.

En vista de esto mandó Camilo al compañero 1 de Baptista fuese a decirle al hermano de Guaiture que quería hablarle, que sabía que su hermano no estaba enfermo y lo suponía. Vino con efecto y recombinándole, que como su hermano, habiendo quedado tantas vezes en venir a hablar con el comandante se escusaba diciendo que estaba enfermo no siendo así; a que respondió que no sabía la causa y que bastantemente le había aconsejado que cumpliera su palabra y ofreció que de no hacerlo ahora en la galeota, él lo traería luego con algunos yndios en sus piraguas, después de lo qual se despidió y se embarcó Baptista para restituirse aquí y dejó en Navagandí al yndio Francisco Xavier porque se ha retirado allí con los yndios de la Concepción y queda encargado de avisar las novedades que ocurrieren.

A los influxos de este desagradecido yndio (como

Folio 60r

todos) se atribuye la mudanza de Guaiture, como la de Guaicali, pero hay esperanza de que el hermano de Guaiture venza a este porque es enemigo de los yngleses, de cuiu mano está señalado en una de las suyas cortados los dedos y varias cicatrices en el cuerpo. El tiempo manifestará si ha sido temor o precaución de Guaiture para venir en sus piraguas (y no estrechado a presentarse en la galeota) a imponerse de estos yndios del modo en que procedemos con ellos para tomar su partido o si por los influxos de Baptista lo dilata más de lo que corresponde a sólo precaberse, teniendo adelantado *para* hacer un juicio arreglado de su intención, haber dicho el mismo Guaiture al *comandante* de la Concepción, según expone el citado Camilo, que ya estaban hechas las pazes de ellos con nosotros, que quitasen a Camilo de la costa y que qué hacían allí con los cañones, a lo que respondió que todavía habían de traer más.

Los yndios de Napagandi dieron *por* respuesta a Camilo que el Sele de Chacharagandi no quiso entregar la muchacha del río del Sinú, que primero la mataría y que haría lo mismo con qualquiera de sus yndios,

Folio 60v

que hiciera pazes con los españoles, que les respondió le dijieran que si no la entregaba iría allá a quemar todas sus casas. Fue el *capitán* de Napagandi con 6 yndios a ber de coger a la muchacha pero bolbieron sin ella, diciendo que luego que el Sele los descubrió, se huyó al monte con todas sus mugeres. Por lo qual les dijo Camilo *que* iba a ejecutar lo que había dicho. No lo hizo porque se lo pidieron ofreciendo que ellos berían de componerlo todo o de robar a la muchacha y se despidió pasando a dar fondo al pueblo del Sele en donde no bio yndio alguno.

Han bajado *por* el río Aglatomate varias barquetas a bender frutos y han ido también otras al río Aglasenicua.

Se continuó el recinto del fuerte, la rebaja del cerro y demás faenas.

A las 3 de la tarde entró en este puerto la balandra Cordovesa. Conduce de Caymán al *teniente* de milicias del Chocó, comisionado *para* tratar con los yndios de Tuarequi y facilitar *por* su medio la reducción de los de las inmediaciones de aquel nuevo extablecimiento y pocas horas después salió de él *para* pasar a Cartagena a donde

Folio 61r

lleva 6 yndios de Tuarequi que solicitan que el *excelentísimo señor* virrey les nombre cura, cacique y capitán para su pueblo.

Por haber perdido el bote esta balandra con un uracán se le dio la lancha que era de la Amistad.

Jueves 25

A las 10 de la mañana, después de un aguacero, que empezó a las 4 se aclaró el horizonte y se descubrió desde el fuerte San Fernando al norte de él, por la punta de la Ysla del Oro, a distancia de dos leguas, una goleta a la vela, con viento escaso y proa al sudeste, con una vanderita al tope del palo mayor de campo encarnado, cuyo escudo no se pudo conocer si sería ynglesa o española, por lo que, y tener la proa dirigida a separarse de la costa, salió a vela y remó la goleta Chula, mandada por el *mayor general* de esta esquadra a reconocerla y luego, luego, se lebó el bergantín Amistad para darla caza, saliendo a la vela remolcado de las dos cañoneras San Juan y San Josef por falta de viento.

A las 11 hizo seña la Chula por medio de un tiro de cañón ser *nuestra* y en su virtud se bolbió la Amistad a su fondeadero.

Folio 61v

A las 2 de la tarde vino el expresado mayor a dar parte ser la goleta particular *Nuestra Señora* de la Popa que salió de Cartagena con víveres para Caymán y por llevar roto el zuncho en que se asegura el gancho de la votavara, arribó a este puerto.

A las 4 dio fondo la mencionada goleta.

Se ha continuado el recinto del fuerte y puesto en él algunas explanadas y en el allanamiento de la cumbre del cerro y demás faenas.

Han venido barquetas de yndios a vender plátanos.

Esta noche salió de este puerto la goleta Chula para pasar a Caympan a mantenerse allí hasta que la Cordovesa vuelva de Cartagena.

También salió la galeota Santa Elena con Quiribe en ella para traer al capitán Bernardo, que lo es de Gandí, para tratar con él de los asuntos pendientes de pazificación; llebó a Baptista para dejarle en su casa.

Salió a tierra el comandante que ba a mandar el establecimiento de Caymán.

Viernes 26

Se ha con-

Folio 62r

tinuado en las mismas faenas que en los días anteriores y se ha trabajado en reparar el daño de la goleta *Nuestra Señora* de la Popa.

Han venido a vender plátanos y otras cosas varias barquetas de la costa del *sureste* de este puerto.

Sábado 27

Se acabó de reparar el daño de la goleta *Nuestra Señora* de la Popa y se hizo a la vela *para* su destino de Caymán con el *comandante* de este nuevo establecimiento, bien instruido de lo que debe ejecutar *para* atraer y pazificar a los yndios de las cavezeras del río y otros. Todo lo que combendrá observar *para* solicitar y conseguir la sanidad de la tropa y vecindario.

Se ha continuado en hacer el recinto de estacada del fuerte, en cortar y conducir estacas para él, en poner algunas explanadas *para* la artillería, en trazar y formar los edificios interiores, en cortar y conducir maderas *para* estos y en el allanamiento del cerro de *San Fulgencio*.

Han venido barquetas con plátanos por el río y por la costa.

Folio 62v

Domingo 28

Se ha continuado en todas las faenas del día de ayer y han venido varias barquetas de yndios por la costa y el río a vender dos de ellas y algunos frutos.

Se pasaron al hospital del fuerte 16 enfermos que había en él del vergantín *Pastora* y todo lo perteneciente a él.

Lunes 29

Se continuó en las mismas faenas *que* en los días anteriores.

Vinieron barquetas de yndios a vender frutos.

A las 2 de la tarde se descubrió desde este fuerte al *Su Excelencia* de él, una embarcación de dos palos a la vela, a distancia de 2 ½ a 3 leguas, fuese acercando al puerto y reconociendo que no se dirigía a entrar en él, salieron a la 3 el alférez de fragata *Don Juan Bienpica* con una cañonera y un bote, por dentro por la canal de *Sardini*, a salir a *Ysla de Pinos* y el alférez graduado *Don Josef Coppola*, por fuera de la *Ysla del Oro*, con otra cañonera y la lancha de la *Amistad*, todos para ver qué embarcación era, prebenidos de lo que debían hacer. Llegaron a reconocer era una piragua grande con

Folio 63r

4 yndios que entró en Navagandi a vela y remo al fin de la tarde.

Se continua en las mismas faenas que en los días antecedentes y vinieron varias barquetas con frutos.

Martes 30

A las 3 de la tarde dio fondo en este puerto la galeota *Santa Elena*, que viene de Gandi, de la diligencia que se dijo el día 25.

Dice Camilo, su *comandante*, que la piragua de yndios a *quien* se dio caza ayer es de Chamogandi en que iba su capitán Chaquete, que salió de Gandi estando él allí dado fondo. Que en el *tiempo* de dos días, que se mantubo allí Chaquete no vino a su bordo yndio alguno y que al siguiente lo ejecutaron muchos de resultar de haber mandado a tierra a Don Cayetano y a un marinero, que Chequi, su *capitán*, está imposible de caminar *por* tener una pierna medio podrida, que Bernardo lo está en estola de una quijada, que Chequi le mandó a decir con Don Cayetano que no se había atrevido a ir a bordo *porque* habían faltado a la palabra que el *capitán* Bernadro dio al *Excelentísimo Señor* virrey (Flórez) de ir a poblar a Urabá, que ellos son vasallos del rey, que allí están aquellas tierras para lo que el rey quisiere,

Folio 63v

y que a fin de que no le faltasen los víveres y que se logre hablar con Bernardo y conseguir sacar a una muger y un muchacho del río del Sinú que tienen allí, dejó en tierra al *citado* Don Cayetano y el marinero José Arrieta a solicitud de Chequi *para* que hablen con el *capitán* Bernardo, que está en el río Estola, y con el Lere, que vive en las cavezeras de Gandi *para* que este entregue la muger y muchacho arriba referido, ofreciendo él quitárselos y entregarlos a Camilo a su buelta allí, sino los quisieren dar. Que los referidos Don Cayetano y Arrieta quedaron encargados de reconocer el terreno y averiguar qué número de yndios hay en aquel río, tanto de sus vecinos antiguos como *nuebamente* extablecidos y de los de Cerete, de los cuales vieron a dos con sus mugeres, para lo qual tiene el Don Cayetano adelantado el haber estado en Gandi cinco meses con su padre el cazique de Molineca, antes *que* los cogieran en la Loma de las Pulgas y remitieron presos a Cartagena. Que estando fondeado en Gandi entraron en este río una piragua y un bote con 16 yndios y 5 yndias con sus hijos de Caymán y preguntándole a Chequi *porque* benían aquellos yndios allí, respondió que antes

Folio 64r

de estos habían venido 60 y 20 de Ariquia (cerca de Tarena) pero respecto de que estos yndios de la Carolina y ellos se habían entregado de paz, haría se fuesen a Caymán los que son de allí, en lo que quedaron combenidos *para* que se efectuase a su buelta a los seis días *para que* se haga la traslación de los yndios de Caymán a sus tierras, cacaguales y platanares, se les propondrá que si quisieren se les dará embarcaciones en *qué* hacerlo o bien en las suias, comboyados con la galeota *Santa Elena para* su seguridad, dándoles las noticias de haber ido los 6 de Juarequi a presentarse al *Excelentísimo Señor* virrey y las demás *que* combengan para atraerlos y combencerlos a que lo ejecuten.

Chequi tiene algún cacao ensacado y dice lo venderá a los españoles *porque* ya no vendrán los yngleses a comprarlo.

Se continuaron las mismas faenas *que* en los días *antecedentes*.

Vinieron barquetas de yndios con frutos.

Miércoles 31

Se ha continuado en los mismos trabajos que en los días anteriores.

Han venido barquetas *por* el río a vender frutos.

Septiembre jueves 1°

Se ha

Folio 64v

continuado en la estacada del recinto del fuerte de *San Fernando* y la construcción de los edificios interiores y se han puesto en el frente del mar seis cañones de a 8 sobre explanadas de madera *para* la defensa del puerto.

Se ha continuado el *allanamiento* de parte de la cumbre del cerro de *San Fulgencio para* la erección de una batería de seis de a 24 para el mismo fin.

Han venido varias barquetas de yndios a vender plátanos. Dicen que Quiribe está enfermo de la boca.

Viernes 2

Se ha continuado en las mismas faenas *que* ayer y en buscar tierra adentro nuevos palmares *para* cubrir los edificios, de los *que* se ha empezado a traer palma *para* ellos.

Han venido varios yndios con barquetas de plátanos, entre ellos Suliba, que bolberá pasado mañana *para* llebar al *teniente* del Darién *Don* Orencio, a hablar con Quiribe sobre varios asuntos.

A las 3 de la tarde dio fondo en este puerto la fragata particular *Nuestra Señora* de los Desamparados que trae víveres y otras cosas de Cartagena. Su *capitán* dice que ha visto dado fondo en el canal de cayo olandés el vergan-

Folio 65r

Coro, el qual se hizo a la vela luego que la descubrió para darla caza y *quando* la reconoció, se bolbió a su surgidero.

Sábado 3

Se han empezado a descargar los víveres de la fragata almacenándolos en el edificio hecho para este efecto.

A las 4 ½ de la tarde dio fondo en este puerto el vergantín de *Su Majestad* el Coro de regreso de Mandinga, desde cuyo puerto remitió a la Concepción los víveres que llevaba allí, en la balandra del rey el Santiago, que andaba reconociendo los puertos, calas y cayos de la costa, para evitar el trato ilícito y debía restituirse a aquel establecimiento manteniéndose fondeado en la entrada de tierra firme por Cayo Olandés para el mismo fin, cuyo destino tiene actualmente el vergantín Princesa.

Conduce el diario que remite el comandante de Mandinga, en él asegura que el Sele o ministro de la ley del río Cardí y uno de sus cavalleros ofrecen vivir de paz con los españoles, los quales y el capitán del playón Guilón en errem luitom exponiendo para justificarse de los daños que nos han hecho con su sublevación, sin darnos quartel, que en Portovelo quando iban de amistad les

Folio 65v

extrahían sus frutos y les engañaban en todo lo que no han experimentado con los yngleses, pero que ya cesó el espíritu de venganza que les mobía y dicen que se olviden de una y otra parte los agrabios, sin rezelar que ellos falten a su palabra.

Propone el Sele, que tiene todo valimento entre los yndios, que irá a Cartagena llebando consigo al sagala⁸¹⁶ Guaicali, que es comandante de seis o siete pueblos y también al del playón y Carolina para hablar con el *excelentísimo señor* virrey cuiu propuesta se admitirá y se solicitará la cumplan, si de resultas de venir luego a la Carolina el capitán Bernardo de Gandi, no se consiguiere que Guaiture y Guaicali se resuelban a benir bolbiendo por ellos Camilo, luego que se restituya de Gandi, para cuyo parage saldrá esta noche.

Entró también una piragua con 5 hombres que se remite de Cartagena para pescar con un chinchorro a beneficio de este nuevo establecimiento.

Se ha continuado en las mismas faenas que en los anteriores días y han venido varias barquetas de yndios a vender plátanos.

Domingo 4

A las 3 de la

⁸¹⁶ N.T. Se refiere a Zagal: “el mozo fuerte, animoso y valiente”, RAE, *Diccionario de la lengua castellana* (1780), 946.

Folio 66r

mañana salió de este puerto la galeota *Santa Elena* para ir a río Gandhi a traer a Don Cayetano, al capitán Bernardo y a Chequi, para que estos dos bayan a Cartagena dejando en su lugar, hasta su vuelta, para asegurarse de ella uno, dos o más marineros, los cuales obserbarán quanto pasa y hagan los yndios, alguna atención saber.

Se ha continuado la descarga de la fragata y en las faenas de este fuerte, en el qual se han puesto en sus explanadas dos cañones de a 24, para la defensa del puerto ocho de a 8, seis de a 4 y veinte y cinco pedreros en tragantes.

Salió Don Orencio con [tachado: Quiribe] Suliba para hablar con Quiribe y bolberse a la tarde pero no ha buelto oy.

Lunes 5

Combate del ejército de operaciones de la Carolina del Darién con los yndios enemigos de sus contornos.

A las 3 ½ de la mañana me senté a la puerta de mi alojamiento, el qual es también del comandante del fuerte, del mayor general, del quartel *maestre*, del sargento mayor del ejército, quatro ayudantes y otros yndibiduos.

Reconociendo cerca de las 5 que empezaba a ma-

Folio 66v

nifestarse la claridad del día, mandé romper el nombre con un tiro de cañón y el toque de la diana.

Un quarto de hora después mandé tocar a fagina para que la gente de trabajo se presentase a pasar lista y salir del fuerte los destinados al cerro para continuar el allanamiento y rebajo en que se ha de establecer la batería de San Fulgencio y cortar algunas estacas que faltan para cerrar la última cortina que es la de la parte del mar, estando lo demás del recinto concluido y con su artillería sobre explanadas.

Al mismo tiempo fui a prebenir al sobre estante y capatazes de lo que debían hacer en el día, no obstante tener ya esta orden desde las 8 de esta noche pasada y haciendo falta algunas pariguelas de cajón para conducir tierra, se llamaron a los forzados que ya iban de marcha al cerro para que las condujeran, las que se andubieron buscando y juntando, a cuió tiempo, que eran las 5 ½ hoy dos tiros de fusil, al tercero que fue seguido a los dos, conocí que había yndios en la inmediación del fuerte y luego, luego mandé tocar la generala, que se hizo con toda prontitud y con ella todos concurrieron a tomar las

Folio 67r

armas y a batir a los enemigos, dirigidos de los oficiales que se habían introducido hasta la inmediación del fuerte, entre esta y la mar, y en la inmediación de mi alojamiento gritando “Arévalo, Arévalo” dirigiéndose a entrar en él, que tenían conocido, alguno de ellos, y entre él y el río, mezclados con *nuestra* tropa, que aún estaba en las tiendas y barracas, por haber sorprendido a la guardia de la izquierda, en que estaba el capitán Don Cristoval Ramirez, entrando barriga en tierra, matando con flechas de paletilla a las dos zentinelas y herido de muerte al oficial, relevado por Don Augustín del Frago teniente de granaderos del Batallón Fixo de Panamá y a 6 granaderos de él, de 12 que había de guardia, saliendo heridos 3 de los 6 restantes, habiendo hecho lo mismo en la guardia del frente en que estaba de comandante Don José Caravallo, cadete del Batallón Fixo, avilitado de oficial, matando al centinela de la avenida y al de las armas que inmediatamente se retiraron al fuerte, introduciéndose en él los enemigos hasta llegar a la guardia del general, en donde mataron al centinela de las armas sin haber dañado al que estaba al pie del asta de vanderá, inmediato al aloja-

Folio 67v

miento de los oficiales referidos porque aunque estuvieron muy cerca de él, como se vieron prontamente cercados por todas partes, se retiraron con precipitación unos de la parte opuesta del río y otros al monte del frente, en donde se mantubieron haciendo fuego y recibiendo el *nuestro* hasta las 10 que fue muy vivo y de el qual se han visto muchos arrastraderos y rastros de sangre, reconocidos por el teniente de granaderos del Fixo de Santafé Don Manuel de Peñas, que pasó el río con una partida de 80 hombres y reconoció la campaña de aquella parte y por Martín Bonilla, capitán de los artilleros morenos de Panamá, que lo hizo de lo restante con su compañía desde el río al puerto del desembarco.

En este tiempo fue a bordo de los bergantines el ayudante del general, capitán Don Vizente Ulloa, que es del Fixo de Santafé, echándose al agua para embarcarse a conducir municiones, armas y otros pertrechos, providenciando hacer cartuchos de fusil para proveer y remplazar los que se gastasen de los nueve mil que se distribuyeron el día del desembarco.

Cerca del medio día bolbieron los yndios a hacer

Folio 68r

fuego y se les respondió con viveza, cesando poco después sin que en el resto del día pareciesen en esta intermediación y sólo si en el cerro de San Fulgencio, en donde les batieron las cañoneras San José y San Juan que desde las 6 ½ tenían a su bordo la guardia que custodiaba los cañones, cureñas, explanadas y herramientas del allanamiento y desmonte y la fragata Nuestra Señora de los Desamparados, como también los bergantines Amistad y Coro, que lo hicieron en el intermedio de los dos puestos.

Al fin de esta acción se han hallado de nuestra parte 19 muertos, entre ellos el capitán Don Cristoval Ramírez y 44 heridos de los cuales han muerto cuatro, según la relación adjunta.

De los yndios se han juntado 13 muertos, unos dentro del fuerte, en donde se apresó a uno por los cabellos y otros cerca de su recinto, sin los que han arrastrado de la orilla opuesta del río y de la parte de acá para llevarlos, como acostumbran, para ocultar sus pérdidas, de lo que se infiere que la que han tenido hoy es considerable, tanto por esto como porque el fuego que se les ha hecho ha sido mucho, graneado y a cuerpo descubierto a la

Folio 68v

orilla del río, estando ellos ocultos en el monte la mayor parte y detrás del peñón de su boca, dejándose ver solo para mudarse de una parte a otra, expuestos a nuestro fuego que les obligó a retirarse, dejando a los defensores con la satisfacción que su espíritu y genial buena conducta les prometía, a satisfacción de todos los oficiales que han contribuido a conseguir triunfar de los enemigos.

Se recogieron 511 flechas de varias hechuras y chuzos: 27 de ellas de paletilla y dos lanzas una de ellas de buena hechura y en un calabozo o concolón un poco de ropa y un turbante, vincha o cerco de plumas coloradas de Guazale, que trajo puesta en la cabeza días pasados el teniente de capitán Quiribe.

El teniente Don Orencio no ha parecido, se cree que lo habrán muerto o lo tendrán amarrado porque no viniera a dar noticia de la novedad que hallaría del ataque que premeditaban y habían resuelto.

Se quitaron todas las tiendas y barracas exteriores y se pusieron dentro del fuerte y se cerraron las puertas de las cortinas.

Se destinaron las dos lanchas cañoneras San Josef

Folio 69r

y San Juan, mandadas por el alférez de fragata Don Josef Coppola para custodiar y defender que los enemigos no intenten hacer algún daño a la artillería y explanadas destinadas para la batería de San Fulgencio que están en aquella inmediación y al mismo fin se arri-mó allí la fragata particular Nuestra Señora de los Desamparados, con cuyos fuegos se ha conseguido el fin de que no lleguen a ellas.

Exército de operaciones de la Carolina del Darién

Estado que manifiesta el número de muertos y heridos que ha tenido este ejército en el ataque, que dieron los yndios, oy día de la fecha

<u>Reximientos</u>	<u>Muertos</u>	<u>Heridos</u>
Real Artillería	0	4
Fixo de Cartagena	1	2
Ydem. Panamá	6	2
Ydem. de Santa Fe	11	19
Compañía del general	0	3
Ydem de Chepo	1	3
Ydem de Granaderos de Natá	4	4
Forzados	0	3
Total	23	40

Folio 69v

Nota

En el número de muertos ba comprendido el capitán del Reximiento Fixo de Santafé Don Cristóval Ramírez, que fue retirado gravemente herido de la guardia avanzada de San Carlos, en que se hallaba, y falleció como tres horas después.

Yualmente ban inclusos en el mismo número quatro hombres de tropa que murieron a poco tiempo de haver sido heridos y los diez y ocho restantes quedaron en la acción.

De los quarenta hombres de tropa heridos, los diez lo están grabemente y sin experanza, pero los treinta restantes, aunque de heridas de flecha, bala de fusil y alguna palanqueta, prometen curación.

Campo de la Carolina del Darién 5 de septiembre de 1785.
Gerónimo de Segovia.

Martes 6

Para contener el orgullo de estos enemigos, castigar sus delitos y hacerles conocer que se desea llegar con ellos a las manos, se hizo una salida a las 10 de la mañana con 100 hombres compuestos de la compa-

Folio 70r

ña del general y gente de Chepo, mandada por Don Celedonio Villareal, capitán de milicias blancas de Panamá, para ir al pueblo de la falda de la montaña, distante de este fuerte una hora de camino, llebando de práctico de él a Manuel Crisanto Ramos, que es el que el día 24 de junio último se pasó de entre ellos al vergantín Coro.

Llegó la partida a la inmediación del pueblo y habiendo oído hablar a Quiribe con otros yndios en la orilla opuesta del río, hicieron alto y se apostaron emboscados. Poco tiempo después, estando reconociendo una casa que estaba más arriba, en donde antes de ahora tenían un pedrero, bió la partida que benían bajando por el río como 50 yndios, a los quales hicieron fuego obligándolos a huir y ocultarse en el monte, disparando contra ella dos pedreros que tienen en una altura contigua.

Estando batiendo a los enemigos la partida, mandó su comandante a dar parte que los tenía cercados y a las 12 $\frac{3}{4}$ se retiró conduciendo 3 lanzas y 36 flechas, entre ellas 11 de fierro, y dice el capitán y tropa de la partida han muerto de 6 a 8 yndios.

Por nuestra parte ha havido un herido leblemente

Folio 70v

de postas y perdigones gruesos, y un marinero del Coro de alguna gravedad.

A las 9 $\frac{1}{2}$ de la noche se tocó la generala por haberse sentido que los yndios habían abanzado y llegado hasta la inmediación del fuerte, con cuió motivo se les hizo fuego de fusilería y artillería a metralla, ejecutando lo mismo con la suya los vergantines Amistad y Coro a los parages señalados a prebención con faroles.

Miércoles 7

A las 2 $\frac{1}{2}$ de la mañana se repitió el toque de generala para ahuientar a los yndios que hicieron fuego de la parte del río con postas y perdigones gruesos que pegaron en la estacada del recinto y en la cerca de cañas del alojamiento de los oficiales referidos arriba.

No siendo posible por ahora continuar en todos los trabajos emprehendidos y pendientes de la perfección del fuerte y conclusión de sus edificios interiores y el de la batería de San Fulgencio, por aumentarse la fatiga de la tropa con las partidas que es preciso salgan a la campaña a sobstener el corte y conducción de ma-

Folio 71r

deras y palma para aquel y ejecutar lo mismo para el allanamiento del terreno y construcción de esta, sin que se concluya lo principal del nuevo establecimiento, teniendo en este intermedio ocupadas las cañoneras por lo menos en el referido destino. Se ha tenido por más combeniente retirar al fuerte la artillería, cureñas y explanadas que mantenerlas donde están. A este fin se destinó una partida de 80 hombres de la tropa de Panamá con sus oficiales mandada por el capitán del fixo de Santafé Don Vizente Ulloa que la condujo a las 5 de la mañana en quatro lanchas con este auxilio y el de las cañoneras y fragata regresó a las 9 ½ con las cureñas y explanadas.

En la descubierta de la campaña, que se hizo con la claridad del día, se halló un rastro de sangre de yndio herido.

A las 2 de la tarde dio fondo en este puerto el vergantín Princesa y la cañonera San Antonio, que vienen de la Concepción, por el canal últimamente descubierto y sabido por la cañonera, que viene a conducir por él al vergantín.

Folio 71v

A las 4 de la tarde dio fondo también la galeota Santa Elena, mandada por Don Bartolomé Camilo García de regreso de Gandi, en donde estuvo anclado día y medio sin ber un yndio desde el día 4 a las 10 de la mañana hasta el 5 al medio día, que descubrió quatro muchachos entre unas matas, lo que le causó nobedad, y benía a dar parte de ella.

Al tiempo de llegar a la 1 de la noche del 6 al 7 a la punta de Asunachucuna se dio fondo a distancia de una legua de la tierra y al mismo tiempo descubrió una piragua, que creyó ser de yndios, la llamó a su bordo y viendo que no obedecía se le bó y la dio caza a distancia de media legua de donde estaba, dado fondo la alcanzó y la metió dentro de la galeota a 8 yndios que iban en ella, reprehendiéndoles porque huhían de la galeota, respondió el yndio Quincel, patrón de la piragua que crehían era ynglés, que ellos eran de Gandi. Preguntole por Don Cayetano, y el marinero, rezeloso de que no les hubieran matado y respondió que estaban en Gandi, pero diciéndoles que benía de allá y que no había pasado a bordo ni visto yndio alguno, respondió que le aguar-

Folio 72r

daban a él, con la piragua en que iba (que se la quitaron a Camilo en Caymán dos años hace) *para* entregársela.

En este *tiempo* adbirtió que llebaban un fusil de la tropa de Santafé mui limpio con su portafusil y otros 3 de los suios y una docena de flechas y que estaba uno de ellos con ademán de echar al agua el fusil español (porque no se descubrieran sus delitos) a cuió *tiempo* se le quitó y siguió a Gandi a instancias de Quincel, ofreciendo que a su llegada vendría Don Cayetano y el marinero y habiéndole preguntado quién le había dado aquel fusil, respondió que era de la tropa de la corona que se lo había vendido el capitán Sebastián.

Creído de su relación, bolbió a Gandi y cerca de allí descubrió a las 9 de la mañana del día de ayer 3 piraguas de yndios y un bote que iban llegando allá y se metieron en el río, a cuió *tiempo* salieron a la plaza como 100 yndios.

Mandó a tierra un botecito con un yndio pequeño que llebaba consigo y otro idem de los cogidos *para* que Don Cayetano viniera a bordo y echar en tierra a los 7 yndios. Trajeron *por* respuesta *que* a la tarde

Folio 72v

vendría, que estaba arriba con el capitán y *que* mandase al enfermo que estaba a bordo y como ya tenía noticia de que había uno que decía tenía calentura y se mantenía cubierto y que una mancha de sangre de la manga de la camisa era de haberse herido con un arpón, lo reconoció y descubrió *que* era bala y no lo mandó a tierra.

Bolbió a mandar el botecito *para* que viniera Don Cayetano y habiendo esperado *hasta* las 7 de la noche sin que se verificase, se aseguró en *que* podría haber sucedido alguna traición en este establecimiento y resolbió asegurar con prisiones a los 7 yndios y traerlos a este, como lo ha ejecutado, pesaroso de no hallarse instruido del motibo de la retirada de las 3 piraguas y el bote *para* haberlos apresado o destruído.

Con la vista de los 7 yndios presos, de los quales habían estado aquí antes algunos, se agolpaba la tropa en tanto número en donde estaban que aun tocando la generala *para* que cada uno ocupase el puesto que tiene señalado en el recinto, conociendo que era con el fin de que despejasen el terreno, se movían lentamente, quando en los casos de alarma

Folio 73r

para abanzar los enemigos ban bolando. Por lo que mandé llebarlos al bergantín Coro y que allí se les tomase declaraciones, *que* son las adjuntas.

Jueves 8

Se ha continuado la descarga de la fragata y se han cortado y conducido madera *para* los edificios interiores del fuerte y estacada de su recinto.

Salió la cañonera *San Antonio para* restituirse a la Concepción. Lleba mil pesos, dos cajones de tabaco y quince botijuelas de manteca y azeite y a su *comandante*, y el de Mandinga, la noticia del abanze de los yndios el día 5 para su gobierno.

En dos al-arms *que* ha havido oy y una a la 1 de la noche, de este día al 9 se han descubierto algunos yndios *siempre* por entre los árboles y en el raso con la oscuridad de la noche.

También salió la galeota *Santa Elena* a llebar al comandante de Caymán la noticia del mencionado abanze.

Viernes 9

Se ha continuado el desmonte de árboles y

Folio 73v

malezas más cercanas al fuerte y se cerró la cortina que restaba.

Sábado 10

Se han cortado y conducido maderas para los edificios referidos.

Se han traído al fuerte dos cañones de a 24 de los destinados a la batería de *San Fulgencio* por las razones expuestas el día 7.

Se probeyó de víveres al bergantín Coro para salir a mantener el cruzero de la costa y cayos y conduce a Portovelo 14 enfermos y heridos y al gobernador del Chiloé.

Se concluyó la descarga de la fragata de los víveres y demás.

A las 9 de la noche dio fondo al costado de la Amistad la galeota *Dulcinea que* viene de Cartagena.

Domingo 11

A las 9 de la mañana salió la galeota *Dulcinea* a recorrer la costa hasta la Concepción con carta *para* aquel comandante.

A las 3 de la tarde dio fondo al costado de la

Folio 74r

Amistad la galeota Liebre, que se restituye del Chocó, a donde fue a llebar a los yndios de él. Ha tocado en Caymán y no hay nobedad, según escribe aquel comandante. Viene en ella Don Manuel Junguito a dar aviso de que algunos yndios de la parte del golfo han subido con armas de fuego a las inmediaciones del pueblo el Guadual, que está en el camino que baja a las sabanas de Tolú. Los que se discurre se- an de los que se retiraron días hace de las cercanías de Caymán, porque de los de la costa de esta provincia no se tiene noticia hayan salido de ella.

Se ha continuado en las faenas de los edificios de el fuerte.

A las 9 de la noche dio fondo en este puerto la balandra de *Su Majestad* el San Miguel con víveres para la esquadra.

Lunes 12

Debe salir del puerto *para* ir a Cartagena la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados, si el *tiempo* no lo impide como ayer, *que* debió verificarlo. Fuerte de San Fernando de la Carolina del Darién 12 de *septiembre* de 1785. Antonio de Arévalo.

Folio 74v

Nº5 Septiembre lunes 12 de 1785

A las 5 de la tarde se hizo a la vela *para* ir a Cartagena la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados.

Se ha continuado en la construcción de los edificios interiores de este fuerte.

Martes 13

Se condujeron al fuerte dos cañones de los destinados a la batería de San Fulgencio.

Se han cortado y conducido maderas *para* un almacén de pólvora y estacas *para* cerrar con estacada las puertas provisionales del fuerte.

Miércoles 14

Se han conducido al fuerte los dos cañones restantes de los destinados a la batería de San Fulgencio y se ha empezado a labrar madera *para* construir el almacén para pólvora.

Jueves 15

Se ha cortado y conducido palma de la parte opuesta del río *para* cubrir un edificio del fuerte, custodiados los trabajadores de una partida de 55 hombres sin haber descubierto enemigos.

A las

Folio 75r

A las 2 de la tarde salió de este puerto la balandra de *Su Majestad* el San Miguel *para* continuar el cruzero desde el Cayo Majo hasta Gandi, auxiliada de la galeota Dulcinea, a cuyo destino pasará luego que se restituya de la Concepción.

A las 4 entró en él la balandra de *Su Majestad* el Santiago, que viene de la Concepción con un oficial, un sargento de artillería y dos soldados enfermos *para* pasar a Cartagena a recorrer las costuras y dar sebo.

En esta noche del 15 al 16 dio fondo al costado de la Amistad la galeota Dulcinea *que* se restituye de la Concepción en donde no hay novedad alguna, continuando aquellos yndios en llevar plátanos, aunque no en tanto número como en los días anteriores al del abanze de los yndios a este fuerte en el 5.

Al pasar por Samogandi dio caza esta galeota a un cayuco con dos hombres que estaban pescando cerca de tierra. Amparose de un manglar y los yndios la hicieron fuego, a que les respondió con dos tiros de cañón y siete de pedrero a metralla y siguió su viage.

Folio 75v

Viernes 16

A las 6 de la mañana dio fondo junto a la playa de este fuerte la galeota *Santa Elena* que se restituye de Caymán, cuyo comandante da parte de no haber novedad de yndios, antes bien están esperando con sinceros deseos de gozar de la paz a los de Tuarequi, que fueron a Cartagena, confiados en *nuestra* amistad verse libres de las tiranías de los yndios de Gandi y demás de la costa.

Don José Escala, el capitán y la tripulación de la galeota Dulcinea se han pasado a la *Santa Elena* y el de esta Camilo y la suya a aquella.

Se ha continuado el corte y conducción de maderas *para* los edificios del fuerte y en labrar las del almacén para pólvora.

En la noche de este día al 17 salen de este puerto las galeotas *Santa Elena*, la Liebre y la Dulcinea. La primera *para* ir a Cayo Majo a la orden del capitán de la balandra San Miguel, la segunda *para* llegar hasta la Concepción y bolberse, y la tercera a buscar al yndio Francisco Xavier *para* que pase a su bordo y seguir con

Folio 76r

él a hablar con Guaicali y el Sele de Mandinga con el fin de reducirlos a que bayan a Cartagena concediéndoles las seguridades que les parezca suficientes para la de sus personas hasta la buelta a sus casas, después de haberse presentado al *Excelentísimo Señor* virrey y ofreciendo su obediencia y vasallage a Su Magestad cuia orden tienen también los comandantes de Concepción y Mandinga *para* el mismo efecto.

Las tres galeotas salen juntas a la orden de Camilo con el fin de llegar a Samogandi con gran sigilo en la obscuridad de la noche y hacer fuego a tiempo con su artillería y pedreros cargados a metralla a las casas del pueblo situado cerca de la playa y seguir la 1° y 3° a sus destinos, y la 2° restituirse a este puerto.

Fuerte de *San Fernando* de la Carolina del Darién 16 de *septiembre* de 1785. Antonio de Arévalo.

N° 6 *septiembre* sábado 17 de 1785

En la noche del 16 al 17 salió de este puerto la balandra de *Su Magestad* *para* ir a Cartagena a recorrer sus costuras y dar sebo.

Folio 76v

Se han continuado la construcción de los edificios del fuerte, conducción [sic] y corte de palma en las cañoneras de una ysla próxima a la de Pinos.

Domingo 18

El bergantín *Princesa* se hizo oy a la vela para mantener el cruzero de la costa, según le está mandado a su *comandante*.

Se han cortado y conducido maderas *para* los edificios y se ha continuado la construcción del almacén para pólvora.

Lunes 19

Se han cortado y conducido estacas de la ysla de Pinos *para* reforzar la estacada del recinto del fuerte en las partes más expuestas al fuego de los enemigos, con otra estacada interior, arrimada a la existente que queda exterior, cerrando los claros *que* entre sí tienen las de esta con las de aquella, suetas ambas con cintas y mordazas.

Martes 20

A las 7 de la mañana entró en este puerto el Sele de Mandinga que lo remite el *comandante* de aquel nuevo exta-

Folio 77r

blecimiento en la galeota la Liebre para que pase a Cartagena a ofrecer su obediencia y la de sus yndios al rey *Nuestro Señor* en manos del *Excelentísimo Señor* virrey, a cuyo efecto saldrá luego de este puerto.

El *teniente* Don Francisco Ayala que viene encargado de su custodia dice que Guaicali estaba en el Playón al tiempo que él llegó allí, en donde estaba Camilo comisionado para traerlo, que le propuso viniese a su bordo para acompañar en su viage al Sele a Cartagena, que su respuesta fue que saltara a tierra el Sele y el yntérprete para tratar con él, pero aunque se le ofreció que iría alguno para que lo efectuase con seguridad presentándose para ello Ayala manifestó su desconfianza por el atentado cometido por sus yndios de esta Carolina el día 5 en el abanze general que dieron a este nuevo establecimiento y del que salieron bien escarmentados y dispersos, al mismo tiempo de estarse tratando de su reducción y con rehenes en Gandi sus más íntimos amigos.

Fuerte de San Fernando de la Carolina del Darién a 20 de *septiembre* de 1785. Antonio de Arévalo.

Folio 77v

Nº 7 *septiembre* martes 20 de 1785

A las 4 de la tarde dio fondo en este puerto la ballandra de *Su Majestad* la Cordovesa que viene de Cartagena con víveres para la esquadra.

A las 6 salió de él la galeota la Liebre para conducir a Cartagena al Sele de Mandinga.

Se ha conducido madera para los edificios interiores del fuerte. Se ha trabajado en formar y empalmar parte de ellos y en adelantar la construcción del almacén de pólvora y en reformar interiormente la estacada del recinto.

Miércoles 21

Se ha cortado y conducido palma y se ha continuado en las mismas faenas que ayer.

Jueves 22

Se ha continuado el corte y conducción de maderas de la Ysla del Oro y se ha desmontado parte de las malezas y árboles de las cercanías del fuerte por la avenida del camino del pueblo.

Viernes 23

Se han cortado los árboles y malezas de la ori-

Folio 78r

lla opuesta del río, en una buena parte de aquel terreno en el qual se han hallado hoy una cartuchera del auxiliar de Santafé, que quitaron con 17 cartuchos a un zentinel que mataron de la guardia del río, dos chifles con pólvora, una baqueta ynglesa, una paletilla y 4 flechas que dejaron los yndios el día 5 y varias balas de cañón y pedreros halladas en el suelo y clabadas en los árboles.

Se ha continuado en todas las faenas que los días antecedentes.

Sábado 24

Se ha continuado en las mismas faenas que en los días anteriores y se ha cortado y conducido palma de los palmares próximos a la Ysla de Pinos.

Se han empezado a poner las explanadas para los seis cañones de a 24 retirados al fuerte en la cortina de la parte del puerto para la defensa de su entrada, cuió frente quedará con ocho cañones de a 24 y 6 de a 8.

Domingo 25

Se ha continuado en lo mismo que se hizo ayer

Lunes 26

Ydem como

Folio 78v

ayer y se hizo corte y conducción [sic] de palma en la campaña de las inmediaciones del fuerte, sin haber visto yndio alguno, ni en los días de las dos semanas antecedentes los han descubierto seis jornaleros que diariamente ban al corte de bejuco y andan por los platanares y cacaguales.

Se han pasado al bergantín la Divina Pastora diez enfermos de simples calenturas de resfriado para su curación.

Martes 27

A las 8 de la mañana dieron fondo en este puerto las galeotas Dulcinea mandada por Camilo y la Flecha por Alberto de Bargas, vienen de Mandinga y Concepción conduciendo en la 1^o trece yndios presos que remite el comandante de la 1^o los quales por ser de aquella inmediación 11 de ellos y 2 de la montaña y estar su Sele en Cartagena se buelben a remitir libres, gustosos y gratificados a sus casas, haviendo conocido que la equibocación que se ha padecido en su prisión por yndios de la montaña ha sido ocasionada del atrebimiento que tubieron los yndios de esta costa hasta el Playón y los de aquella de haver acometido en crecido número a este extablecimiento el día

Folio 79r

5 del corriente mes, estándose tratando de paz y consentido en ella sus capitanes, creiendo *que* eran de ella por los dos que había entre ellos, a los quales se les deja ir libres por respeto al Sele. No admite duda alguna creer que si en lugar de la palabra de paz que den o se admita de estos yndios, fuese de algunos de ellos en rehenes con que la asegurasen que sería más permanente la obserbancia de lo combenido por el riesgo a que en su concepto exponían a las prendas entregadas por fiadores y del mismo modo lo serían estos, que se restituyen a sus casas por haber ido a Cartagena el Sele, si este no hubiera querido ir allá pues interín se tubieran presos, como estaban, serbiría de contención a los demás de qualquiera parte que fuesen porque todos son ynteresados recíprocamente en su conserbación.

Se ha continuado en el corte y conducción de palma, en cubrir los quarteles *para* la tropa, lo *que* han ocupado oy el resto de la de *Santafé*, en continuar la construcción del almacén de pólvora y en poner las esplanadas de la cortina.

Dice Camilo que estuvo en río Mono el yndio

Folio 79v

Francisco Xavier, en donde se hallaba Guaycali, que proposito a este viniese aquí en su galeota *para* hablar con el *comandante* y que respondió que quando bolbiese allá Francisco Xavier y se informe el *comandante* y el sobrino del *señor* virrey, vendría porque se había dicho allí que los habían muerto y es porque lo solicitaban. Lo mismo ofreció Damaso capitán del río Coco, hermano de Francisco Xavier (como se dice en el día 7 de agosto) en la misma creencia que Guaycali pero es dudable que cumpla su palabra, por el rezelo que le asiste como el día 20 expuso.

El yndio Francisco Xavier, que el día 24 de agosto se quedó en Navagandi, dice que no avisó de lo *que* trataban los yndios sobre el abanze que querían dar porque no pasó por allí a quien decírselo y él no podría venir solo a darle. Dice que habiendo concurrido en casa de Quiribe algunos capitanes y cavalleros de la costa, al principio de *nuestro* extablecimiento, aquí se quejó de *nuestra* vecindad diciendo no quería reducirse a vivir con nosotros ni que ninguno de los yndios viviese.

Que después se juntaron los capitanes y cavalleros de Estola, Gandi, Armira, Osuna Chucuna, Carreto,

Folio 80r

Navagandi, Río Coco, el Playón y Sucubti. De Sucubti, Urruchurchu y Chuspán; Chaqueta, de Samogandi; Sebastián de Putrugandi. Todos muy malos. Chiguili y Checoros, de río Coco; Guaycali y Guayture, del Playón; y Chuyo de Navagandi; Capitán Bernardo y Chequi, de Estola; y Gandi y Baptista de Osuna Chucuna; quienes resolvieron dar el abance para echarnos de aquí porque el teniente del Darién Don Orencio les había dicho que se haría aquí una población de *nuestra* gente, que de los yndios se harían otras y que el *señor* virrey nombraría capitanes y caziques con sueldo, lo que no quisieron admitir y si llamar a Don Orencio y matarlo para que no gozase del premio que le tocaría.

Añade que Chaqueta fue diciendo que él había muerto al *comandante general* y al sobrino del *señor* virrey, que a él le decían que si venía aquí, le cortaríamos la cabeza, que en la función 1° había muerto 17 yndios y muchos heridos, la mayor parte de los de Quiribe, que los que vinieron de auxiliares se retiraron luego, temerosos de que los fueran a buscar, que en la 2° función del Cascajal (nombre propio del parage en donde sucedió) tubieron 10 muertos

Folio 80v

y muchos heridos los yndios y que se han retirado a la montaña.

Miércoles 28

Se ha cortado y conducido palma de una ysla próxima de la tierra firme, en la inmediación de la Ysla de Pinos para cubrir los cuarteles para la tropa y se ha continuado en lo demás relativo a ellos y otros edificios.

Salió la galeota Flecha a conducir a Mandinga los 13 yndios, y la Dulcinea a la Concepción para traer aquel *comandante* que está enfermo, cuyo mando quedará al cargo de el *capitán* Don Francisco Carrera, interín llega el que debe mandar en propiedad el nuevo establecimiento.

Se han hallado tierra adentro en una orilla del río una barqueta y un cayuco de los yndios, amarrados en aquella, se conoce por las varias manchas de sangre que aún tiene en la proa, en los costados, por la parte interior, en la borda y en un canaleta que la emplearon en retirar heridos o muertos.

Jueves 29

Se ha continuado la construcción de los cuarteles para la tropa y conducido materiales para ellos.

Folio 81r

También se han continuado las demás faenas.

Viernes 30

Se ha continuado en lo mismo *que* se hizo ayer.

Se ha hecho una estacada desde el ángulo flanqueado del baluarte de *San Luis* a la barranca del río, junto a la qual se ha pasado el cuerpo de guardia, que descubre la avenida por él, situado *para* el mismo efecto y la del camino de tierra al pueblo, cortando el paso a la playa intermedia del fuerte y el río, todo flanqueado y defendido con sus fuegos de fusil y artillería.

Se restituyó de Caymán aquí la goleta Chula.

Octubre sábado 1° de 1785

Se ha continuado en lo mismo que ayer.

Domingo 2

Se hizo una salida con 90 hombres de armas y 20 sin ellas, mandada por Don Joaquín Velázquez para conducir unos y otros plátanos de los plataneros que están en el camino del pueblo del pie de la montaña, cuyo capitán es Quiribe.

No han visto yndio alguno ni rastro de ellos.

Quemaron 4 casas, dos de ellas grandes en *que* halla-

Folio 81v

ron varios humildes muebles y se retiraron.

Se ha continuado en lo mismo *que* ayer y se ha cortado y conducido palma en las cañoneras y la Chula.

Lunes 3

Se ha continuado en las mismas faenas *que* ayer y en el desmonte de la parte opuesta del río.

Se dio principio a hacer un muelle sobre cavalletes o borriquetes de pilotage *para* facilitar el embarco y desembarco en la playa próxima al fuerte.

Martes 4

Se ha continuado en las mismas faenas que en los días *anteriores* y se ha cortado y conducido palma.

Miércoles 5

Se ha continuado en las mismas faenas *que* ayer y se ha cortado y conducido madera *para* los edificios y muelle y dos durmientes *para* una esplanada de a 24.

Al medio día dio fondo en este puerto la galeota *Santa Elena* que viene de Mandinga y Concepción, remitida por el capitán de la balandra *San Miguel* *para* repararla de los daños que le han descubierto, la que se reconocerá esta tarde.

Trae carta de Camilo

Folio 82r

escrita en la Concepción en que dice que fue anclado en los pueblos de Ocoganti, Río Mono y Playón y que de todos fueron a su bordo muchos yndios, a los que trató como anteriormente.

El capitán de la galeota Santa Elena dice que al venir aquí estuvo en Cuití y Río Mono en donde fueron los yndios a vender pescado y plátanos y que en dos pueblos que están más acá (cuios nombres no saben) pusieron vanderas blancas encima de las casas pero que no fueron a tierra.

El comandante de la Concepción dice que llegaron allí los 13 yndios que llegan a Mandinga y que iban muy gustosos.

Jueves 6

Se ha continuado como en los días antecedentes el almacén para pólvora, los edificios para cuarteles, el corte y conducción de palma, el muelle y el desmonte de la parte opuesta del río.

El daño que se reconoció en la galeota es de poca consideración.

Viernes 7

Se continuó el trabajo en todo como ayer.

Folio 82v

Sábado 8

Ydem como ayer en todo.

Se montaron y pusieron en batería cinco cañones de a 24 sobre explanadas de madera, en la cortina de la parte del puerto de este fuerte para la defensa a la entrada de aquel.

Domingo 9

Salió del puerto la galeota Santa Elena para ir al río del Sinú a conducir gallinas para las dietas del hospital.

Entró en él el vergantín particular los Gemelos que viene de Mandinga de haber conducido allí víveres para la guarnición.

Se continuó el trabajo en los edificios interiores del fuerte y en el muelle.

Lunes 10

Se continuó en lo mismo que ayer y en el desmonte de árboles y malezas de la parte opuesta del río.

Se han cortado y conducido dos durmientes que faltaban para concluir la última explanada de a 24 y montar en ella el cañón de este calibre.

Martes 11

Se ha

Folio 83r

continuado en los edificios y demás como ayer.

Para concluir *enteramente* los edificios interiores del fuerte, destinados *para* cuarteles de la tropa, cuerpos de guardia, *alojamiento* de oficiales, hospital y almacenes, solo faltan dos de ellos; uno está armado y en estado de recibir la palma, falta otro, y la yglesia *enteramente* y rematar el almacén *para* pólvora.

Entró en este puerto la galeota Dulcinea *que* viene de la Concepción y conduce enfermo a su *comandante*.

El de la galeota Don Bartolomé García dice que ha dado fondo en el Playón, en río Mono, río Coco y Chamogandi.

En río Mono dejó al yndio Francisco Xavier quando pasó por allí para ir a la Concepción y ahora a su buelta llegó *para* ver si le daba alguna noticia y con efecto le dice que Don Andrés de Ariza llegó al río de Chucunaque en cuiá orilla había dos yndios, los quales huieron luego que descubrieron subían por el río unas piraguas, que dieron esta noticia a 5 de los matadores de aquí, que subieron a la montaña, y se estaban bañando a la sazón. Que luego que

Folio 83v

oyeron la noticia dijeron “pues bamos a matar” pero recombenidos de los dos que era imposible, se retiraron y fueron a dar aviso y combidar a los de Moreti, Morti y Vayano, diciendo que no necesitaban de los de la costa para matar a los españoles, que ellos habían empezado matando y que seguirían así hasta morir.

Que Damaso capitán de Río Coco estuvo a su borde, que dijo que un hermano suyo concurrió con otros de la costa el día 5 de septiembre al abanze que dieron y que no ha buuelto y le cree muerto. Dijo que le había aconsejado no fuese y *que* no quiso obedecerle.

Que lo que sienten en el caso de reducirse, como queremos, es que los pongan juntos en un pueblo, como han sabido se quiere hacer sacándolos de donde están.

Que los de Chamogandi pusieron vanderá *quando* vieron la galeota, a cuió bordo pasaron dos caballeros diciendo que estaban arrepentidos de lo *que* habían hecho contra nosotros y que ofrecen reducirse.

También ha entrado en este

Folio 84r

puerto la galeota Flecha que viene de Mandinga a buscar algunos auxilios que necesita.

Ygualmente ha entrado la galeota Liebre que viene de Cartagena con pliegos de oficio y conduce al Sele de Mandinga.

Oy saldrá de este puerto para el de Cartagena el bergantín Gemelos.

Desde el día 8 de septiembre hasta oy no se ha visto yndio alguno ni rastro de ellos en todas las inmediaciones de este fuerte. De San Fernando de la Carolina del Darién a 11 de octubre de 1785. Antonio de Arévalo.

Nº 8 Continuación del diario de las operaciones ejecutadas en el fuerte de San Fernando y demás ocurrido en el puerto y costa de la Carolina del Darién, con el qual se concluye el de la expedición de las nuevas fundaciones de la costa de la provincia y golfo del mismo nombre para los altos fines del Real Servicio a que se destinan.

Martes 11 de octubre de 1785

A las 10 ½ de la noche salió de este puerto para

Folio 84v

el de Cartagena el bergantín Gemelos. Conduce al coronel Don Félix Martínez Malo, comandante de este fuerte, y al de la Concepción el teniente coronel e yngeniero en 2º Don Juan Baptista de Bea.

Miércoles 12

Se continuaron los edificios interiores y se condujo palma para ellos, igualmente el desmonte de la parte opuesta del río.

Jueves 13

Ydem como ayer en todo.

Viernes 14

Salió de este puerto la galeota la Liebre para conducir a Mandinga al Seele de aquellos pueblos. Fue prebenido de decir a Cheque, capitán de Chamogandi, que de aquellos palmares mandase palma con sus yndios a vender a la Carolina y que de no hacerlo en el término de 8 días irían las galeotas por ella y le quemarían el pueblo porque se negó a que se fuese a cortar allí, la que faltaba para cubrir el último edificio del fuerte.

Se remitió orden al comandante del bergantín Princesa para que venga al puerto de la Carolina a quedar de guardia en lugar de la Amistad que debe restituirse luego a Cartagena.

Folio 85r

Ydem como ayer y se condujeron maderas para concluir los edificios.

Entró en el puerto la balandra *San Miguel* que viene recorriendo la costa y pasa a la del golfo.

También entró la goleta *Nuestra Señora* de la Popa que conduce víveres de Cartagena.

Salió de él la galeota Flecha que pasa a Lórica con 8 enfermos de ella y la Dulcinea y a traer su relebo.

Sábado 15

Se montó y puso en batería sobre explanada de madera el último cañón de a 24.

Se pusieron sobre sus explanadas dos morteros de a 8 en dos baluartes.

Se continuaron los edificios, el muelle y el desmonte.

Domingo 16

Los víveres que condujo la goleta *Nuestra Señora* de la Popa se han trasbordado a la balandra *San Miguel* que pasa a reconocer la costa de Gandí y el Golfo, y los lleva a Caymán por si los necesitan.

Salió también del puerto la galeota Dulcinea

Folio 85v

a conducir a la vigía al teniente de corregidor del Chocó.

Se ha continuado en la construcción de los edificios, en la del muelle y en el desmonte de la parte opuesta del río.

Lunes 17

Entró en el puerto el balahú *Don Quixote* con víveres para la esquadra, algún *aguardiente* y tabaco y 12 hombres de esta guarnición.

Se continuaron los trabajos en la misma forma que ayer.

Martes 18

Entró en este puerto la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados con víveres para este establecimiento y el reemplazo de 26 hombres y un subalterno.

Se empezó a descargar el *Don Quixote* y la fragata.

Se continuaron los trabajos en la misma forma que ayer y quedan concluidos todos los cuarteles y edificios interiores del fuerte, a excepción de uno y parte de otro que le falta cubrir de palma.

Miércoles 19

Se continuó en lo mismo que ayer.

Folio 86r

Jueves 20

Ydem, como ayer.

Entró el ganguil y conduce de Cartagena estacas para las obras y ocho terneros para el hospital.

Se embarcaron en el bergantín de *Su Majestad* la Amistad el comandante de la expedición, el mayor *general*, el quartel *maestre* y otros oficiales del ejército para restituirse a Cartagena, para cuio efecto salieron a las 5 de la tarde continuando su navegación hasta dar fondo en este de Cartagena a las 3 ½ de la tarde el día 22 del presente mes de octubre de 1785. Antonio de Arévalo.

Folio 86v

[En blanco]

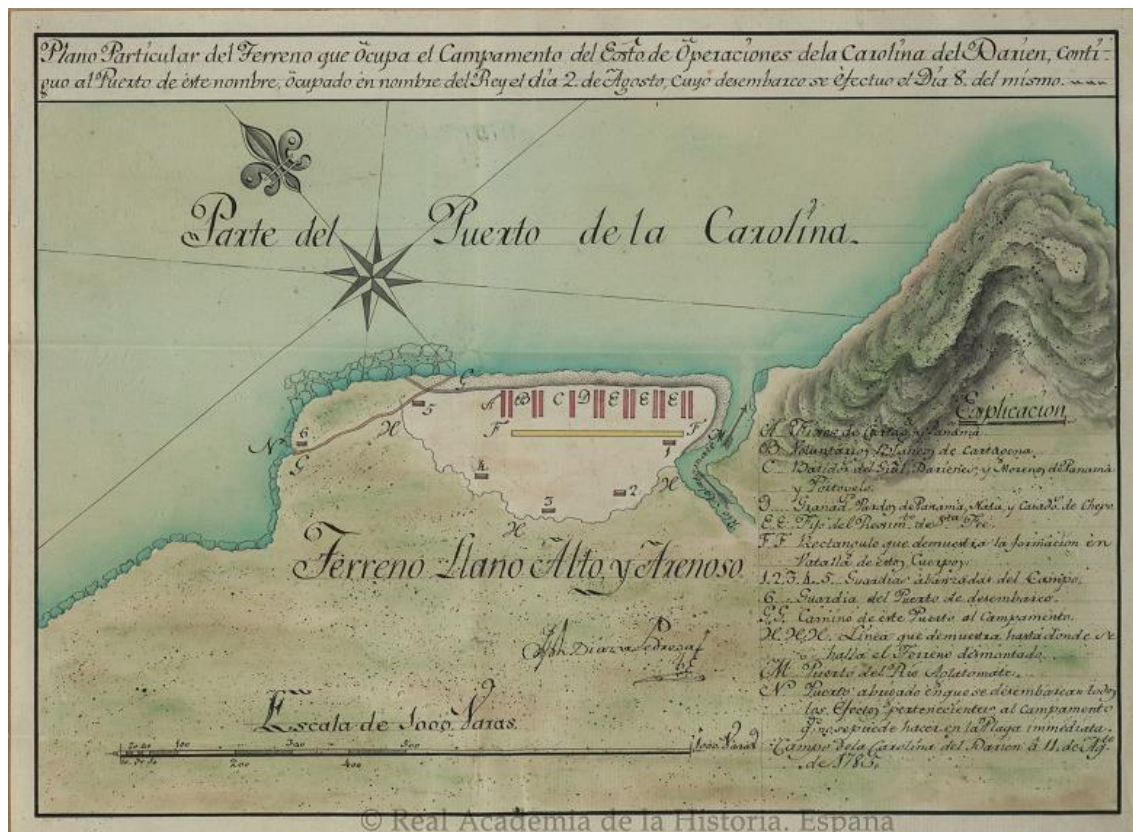
Folio 87r

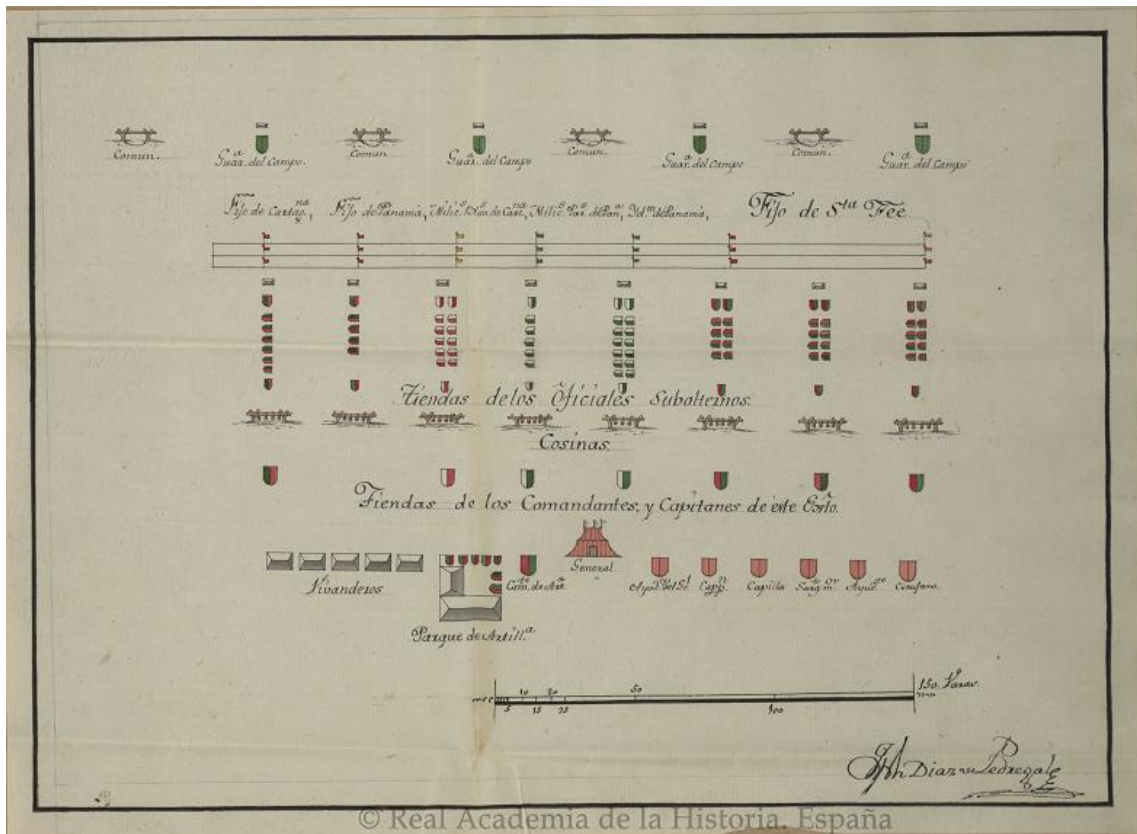
Plano particular del terreno que ocupa el campamento del ejército de operaciones de la Carolina del Darién contiguo al puerto de este nombre, ocupado en nombre del Rey el día 2 de agosto, cuyo desembarco se efectuó el día 8 del mismo.

9. PLANO. 1785 - PLANO PARTICULAR DEL TERRENO QUE OCUPA EL CAMPAMENTO DEL EXÉRCITO DE OPERACIONES DE LA CAROLINA DEL DARIÉN

Explicación

Fixos de Cartagena y Panamá
 Voluntarios blancos de Cartagena
 Batidores del general, darienes y morenos de Panamá y Portovelo.
 Granaderos pardos de Panamá, Nata y casadores de Chepo.
 EE. Fijo del reximiento de Santafé.
 FF. Rectángulo que demuestra la formación en vatalla de estos cuerpos.
 1.2.3.4.5. Guardias abanzadas del campo.
 6. Guardia del puerto al campamento.
 GG. Camino de este puerto al campamento.
 HHH. Línea que demuestra hasta donde se halla el terreno desmontado.
 M. Puerto del río Aglatomate.
 N. Puerto abrigado en que se desembarcan todos los efectos pertenecientes al campamento quando no se puede hacer en la playa inmediata.
 Campo de la Carolina del Darién a 11 de agosto de 1785.





© Real Academia de la Historia, España

7. MANUSCRITO. 1786 - ÓRDENES AL GOBERNADOR DEL DARIÉN AVISÁNDOLE EL AUXILIO DE 150 HOMBRES QUE SE LE ENVÍA AL MANDO DEL TENIENTE CORONEL DON LUIS DE LA CARRERA

Ubicación: BRAH, 9/6271(6), folios 1R-5V (foliación asignada).

Título atribuido: M-RAH. 9/6271(6). Diario de lo ocurrido en la expedición y ocupación de Calidonia [i. e. Caledonia] y Carolina de Darién [Manuscrito] / por el Br. Ign^o Director de Cartagena don Antonio Arévalo.

Título del documento: [Copia] *Órdenes al gobernador del Darién avisándole el auxilio de 150 hombres que se le envía al mando del teniente coronel Don Luis de la Carrera, 1786*

Folio 1r

Órdenes

Al gobernador del Darién avisándole el auxilio de 150 hombres que se le envía al mando del teniente coronel Don Luis de la Carrera capitán de granaderos del regimiento de la Princesa y ayudante de campo del excelentísimo señor virrey.

Folio 1v

Siendo uno de los objetos más interesantes al servicio concluir pronta y felizmente *nuestras* operaciones en el Darién y con particularidad las que se dirijan por *vuestra merced* a abrir la deseada comunicación con Carolina por los medios y desde el parage de que ya *vuestra merced* está instruido, he resuelto salga de esta plaza una *compañía* de granaderos y un piquete del regimiento de ynfantería de la Princesa, compuesto todo de 150 hombres con sus respectivos oficiales y a las *órdenes* del capitán de aquella, graduado de teniente coronel Don Luis de la Carrera para dirigirse por Portovelo y Panamá al destino en que *vuestra merced* se hallare, pues estando a las *órdenes* de *vuestra merced* y procediendo con arreglo a las

Folio 2r

ynstrucciones *que* llebara el proprio comandante, podrá *vuestra merced* disponer de la tropa según exijan las circunstancias y venga al logro del importante fin *para que* se destina, a que contribuirá *exempcialmente* [sic] la armonía y correspondencia con quien procurará acordar, no obstante ser *vuestra merced* el gefe principal e inmediatamente encargado en la dirección y método *para* esta empresa, teniendo *vuestra merced* presente *que* la tropa se embía no más *que para* sostener sus operaciones y hacer respetar contra los yndios bárbaros las armas del rey, cuiá conservación ha de atender *vuestra merced* eficazmente como *que siempre* ha de ser este destacamento el cuerpo *principal que* intimide a los enemigos y auxilie las ydeas y pasos indispensables al mejor suceso de ella.

Por la enfermedad *que* actualmente padece el coronel Don Anastasio Zejudo

Folio 2v

he nombrado *para* sustituirle en el mando y comandancia *que* estaba a su cargo de las nuebas poblaciones del Darién y con las propias facultades y extensión que a este al yngeniero ordinario graduado de teniente coronel Don Francisco Fersen, lo *que* aviso a *vuestra merced* *para* su inteligencia y *que* pueda entenderse con este oficial (que ha de residir en Carolina) en quanto convenga e interse [sic] al mismo objeto y a fin de facilitar a *vuestra merced* los demás recursos indispensables *para* el mejor servicio de su comisión, mando con esta fecha al *governador* y oficiales reales de Panamá no escaseen los que pendan de sus facultades y *vuestra merced* necesite precedido el correspondiente aviso.

No dudo de la actividad y acreditado celo de *vuestra merced* lo empeñe con la eficacia *que* interesa el Real Servicio, singularmente *para* el importante *que* deve

Folio 3r

resultar al rey del que se ha fiado
a la conducta e inteligencia de *vuestra merced*
cuya brevedad y feliz suceso llenará
en esta parte sus soberanas intenciones.
Dios guarde etcétera Cartagena 30 de enero de 1786
El arzobispo virrey de Santafé. Señor Don
Andrés de Ariza.

Sin embargo de lo resuelto por *Su Majestad* en
Real Orden de 24 de enero del año *próximo pasado* en que
se sirve aprovar el dictamen de *vuestra merced* re-
lativo a la extinción de los yndios rebel-
des darienes y calidonios, he recibido la *que*
incluyo a *vuestra merced* con fecha de 1° de agosto del
mismo año y respecto de *que* en ella es el
Real ánimo de *Su Majestad* yo altere o mande
lo *que* tenga por conveniente y *que* llegando
ahora el caso de tratar con inmediación
los casos en las operaciones *que* le he

Folio 3v

confiado a *vuestra merced* puede con mejor conoci-
miento variar su primer concepto o mo-
dificarle según sea más conveniente al ser-
vicio del Rey, me lo comunicará y
si lo pidiere la importancia de la materia
le prevendrá *vuestra merced* al gobernador de Panamá para
que dirija a mis manos prontamente sus oficios
sin suspender por eso la egecución de lo
que tenga *vuestra merced* a bien efectuar por la
confianza *que* me asiste de su prudencia
y celo con *que* sabrá elegir lo mejor.
Dios guarde etcétera Cartagena febrero 9 de 1786. Señor
Don Andrés de Ariza.

Aunque la *orden que* comuniqué a *vuestra merced*
con fecha de 30 del pasado queda *siempre*
en su misma fuerza sobre acordar con
el teniente coronel Don Luis de la Carrera
comandante del destacamento de los

Folio 4r

150 hombres que se embían a las órdenes de *vuestra merced* para auxiliar sus operaciones, buelvo a repetirle *que* como *gefe principal que es vuestra merced* y particularmente encargado en ellas, puede y deve resolver por sí en las ocurrencias egecutivas que se ofrezcan durante el curso de su comisión, acordando las providencias y medios oportunos para el completo éxito de todo, *siempre que* las circunstancias lo permitan con el *comandante* de los nuevos establecimientos del Darién el *teniente coronel Don Francisco Fersen*.

También confiero a *vuestra merced* las facultades necesarias *para* que disponga de los oficiales y tropa de su mando según y en los términos *que* convenga al mejor servicio del Rey, sin que el *governador* de Panamá pueda retirar los que tenga *vuestra merced* empleados con este objeto, ni impedirle alguna livertad de alentar a la

Folio 4v

tropa y trabajadores con las gratificaciones que juzgue *vuestra merced* convenientes quedando al cuidado de *vuestra merced* asegurar a la oficialidad *que* sus servicios, y con especialidad los de que se distinga, serán puestos en la real consideración *para* el justo premio y recompensa *que* merecieren y noticiar a esta superioridad *quanto* se obrare y dispusiese en *orden* del propio fin.

El uso de estas facultades lo libro enteramente a la prudencia y talento de *vuestra merced* con el que sabrá evitar todo motivo de disgusto, contestaciones y disputas *que* incomodan los ánimos y arrasan por lo común el suceso de las comisiones interesantes al servicio.

Dios *guarde etcétera* Cartagena 9 de febrero de 86.
El arzobispo virrey de Santafé. *Señor Don Andrés de Ariza*.

Folio 5r

Se remitieron en esta ocasión a Ariza 8 pedreros con la dotación de 100 plazas.

Se dieron las órdenes relativas al asunto al *governador* y oficiales *Reales* de Cartagena, al de Portovelo, al de Panamá *para que* le facilitase los trabajadores útiles, armas, municiones y quanto necesitase y lo mismo a los Oficiales Reales.

Se escribió al mismo Ariza confidencialmente, encargándole la buena armonía *que* deve tener con Carrera, respecto ser un oficial de inteligencia en el arte militar *que* ha estado tres años y medio recibiendo las sartas de Bombay y granadas *que* se arrojaron desde Gibraltar sobre *nuestra* línea donde ha

Folio 5v

sido maior de trinchera desde el primer día al último, por cuias circunstancias y otras debe este oficial a *Su Excelencia* la mayor estimación y confianza.

8. MANUSCRITO. 1787 - DIARIOS N° 3 Y N° 6 SOBRE LOS ESTABLECIMIENTOS EN EL DARIÉN POR ANTONIO DE ARÉVALO

Ubicación: AGN, Sección: Colonia, Fondo: Milicias y Marina, Tomo 140, Documento 72, folios 680R – 695R.

Título atribuido: Expedición al Darién : diario de Antonio de Arévalo sobre incidencias de ella.

Título del documento: [Copia] *Diarios N°3 y N°6 sobre los establecimientos en el Darién por Antonio de Arévalo, 1787.*

Folio 680r

Número 3°

Continuación del diario de la quarte salida a los nuevos establecimientos del Darién del comandante general de ellos.

Miércoles 16

Haviendo pasado la lancha cañonera *San Antonio* a hacer aguada al río Aglaseniqua que desagua en este puerto de la Carolina, a las 12 del día descubrió su tripulación tres yndios que havían salido a la playa que hay entre él y el cerro de San Fulxencio.

Uno de los marineros nombrado Manuel López fue hazía ellos creyendo que eran de los del Chocó, que están en el fuerte, y se halló que eran enemigos cuyo idioma no entendía, pero sí hablaron por señas y le presentaron por el capitán cheque (que es Yach el de Gandi) y les respondió que estava en el fuerte hacipendoles señas para que fueran con él allá. Caminaron un buen trecho y no se atrebieron a seguir retrocediendo a buscar los compañeros que dijeron heran hasta dies y aunque solisitaran que les siguiera López, se escusó no obstante haver advertido que no tenían armas, receloso de que no les hicieran algún daño.

Jueves 17

Se apostaron el lenguarás Cecilio Ramos y otro compañero desde por la mañana temprano en parage en donde pudieran descubrir a los yndios si salieran al parage que ayer, pero se retiraron por la tarde sin haverlos descubierto.

Viernes 18

Practicó Cecilio las mismas diligencias que ayer

Folio 680v

sin haver logrado lo que solicitava.

A las 6 de la tarde entró en este puerto la goleta la Amistad del mando de *Don Henrique Hooper*, que regresa de Gandi.

El capitán *Don Antonio Dubernet* que viene en ella salió a tierra a dar parte al comandante general. Dice que vienen en la goleta el general Bernardo capitán de Estola, *Don Joseph Díaz Ripples* de la población de una parte del río Gandi, que habla bien el castellano en lugar de Yach o Cheque, el capitán Yorge Chachi y otros tres yndios de la población de la parte opuesta de él y Baptista que lo es de Osunachucuna, cumpliendo la palabra que dieron el día 10 de bolber a los ocho días.

Dice también que Quilibe estuvo en Gandi dies días con varios yndios de la montaña en el tiempo que la goleta andubo de Carolina a Putrugandi y el Playón y que quando bolbió a Gandi había dos días, que se había retirado con los yndios, quedando convenido con Bernardo en que daría su consentimiento a lo que él ajustare.

También dice que Cheque le entregué a *Don Henrique* 620 pesos que tenía en una botija producidos de varios efectos que en enero de 1785 le dejó por no haver buuelto a Gandi desde entonces.

Sávado 19

Se desembarcaron a las 6 de la mañana los yndios ¿? capitanes Bernardo, Ripples, Jorge, Baptista y demás acompañados de Hooper y Dubernet, en la ysla de la Ascención, en donde los recibió y agazajó el comandante general, hasta las 3 de la tarde que se restituyeron a su buque mui gustosos: de este tiempo

Folio 681r

se empleó mucha parte en traerles a la memoria los varios exemplares que ha havido y de que tienen noticia, de los yndios que hemos aprisionado y sin hacerles daño se les ha puesto en libertad, en que están comprehendidos Bernardo cogido dos veces, Cheque y Baptista, el primero y segundo gratificados por el *Excelentísimo Señor* virrey Don Manuel Antonio de Flóres, con su vestido galoneado y todos los cavos correspondientes con bastones y nombramientos de cazique general a Bernardo y de capitán a Cheque y el tercero por el *Excelentísimo Señor* virrey y Don Antonio Cavallero y Góngora, colmado de veneficios, siendo contraria la conducta que han tenido con nosotros y otras cosas a este tenor, para hir disponiendo y combenciendo los ánimos, inclinándolos a combenir en las condiciones que sean regulares, quando a la llegada de los capitanes que se esperan de la costa del Oeste y la montaña, se trate del ajuste de su reclusión.

Domingo 20

Asistieron a missa los yndios referidos ayer en la ysla de San Agustín, después pasaron a la de la Ascensión en donde se mantubieron hasta las dos y media de la tarde que se fueron a bañar al río Aglaseniqua y bolvieron a la goleta. Se trató con ellos de lo mismo que en el día de ayer y han manifestado satisfacción, agradecidos a nuestro afable trato.

A las 5 ½ de la tarde llegó a bordo de la goleta la Amistad, Hael capitán de Putru-

Folio 681v

gandi en una barqueta con tres yndios, cargada de plátanos, caco, ñames y otras frutas, cumpliendo lo que ofreció debolver a los diés días.

Lunes 21

Vinieron a la ysla de la Ascensión Bernardo y sus yndios, y el capitán Hael de Putrugandi.

En la conferencia de este día empezó Bernardo y dijo que combenía mandar aviso a los capitanes de la montaña, para que concurriesen al convenio de su reducción y condiciones de que tratamos al presente y cómo esto mismo es lo que se les había prevenido y en que combinieron Cheque y los demás capitanes el día 10, quando se despidieron se les respondió que hera preciso fuese como decía para que en adelante no se ofrezcan dificultades que se opongan a una buena y recíproca correspondencia y resolvió fuese el capitán Jorge con un muchacho de los que trageron, añadiendo Bernardo que él no puede ya andar por las montañas, porque es mui viejo, cuya edad será de más de 70 años.

Se le avilitó a Jorge de lo necesario para el viaje y fue esta mañana a entrar por el río Aglaseniqua para salir a Aglatomate y subir por él a la montaña en las cavezeras del río Chucunaque, ofreciendo podrá estar acá de buelta a los seis días.

Se regresó a Putrugandi la piragua que

Folio 682r

trajo al capitán Hael después de haver [¿venido?] los frutos que condujo en ella.

Vinieron dos piraguas cargadas de cacao y plátanos del mismo capitán Hael.

Martes 22

El capitán Hael refiere que fue a la montaña de la parte del río Bayano quando salió de aquí el día 10 y que habiendo juntado como cien yndios y dícholes como tratavan con nosotros de su reducción respondieron que estaba bien, que después vendrían ellos a presentarse, manifestándole sentimiento de que se estaba abriendo (assí dijo) un camino en la montaña y que oían tiros de cañón de Ocubtii o el Príncipe, a lo que se le respondió que hecho el convenio general de su reducción se daría orden a Portovelo, Panamá, al comandante de Ocubti, del Príncipe, etcétera, como a los guardacostas y demás embarcaciones de Cartagena y otros puntos para que no se hagan daño y se dispuso, concurriendo Bernardo y los demás en que Hael (que ya se había ofrecido) pase a Matunagandí que es el pueblo principal de los de la montaña, situado en el río del mismo nombre que desagua en el de Bayano para decir a aquel capitán que con algunos otros venga luego aquí para concurrir con estos de la costa al convenio que deve efectuarse, proviniéndole Bernardo que como mozo que es puede hir y bolber breve y quedó en hacerlo assí, trayen-

Folio 682v

do la respuesta a los quatro días, poniéndose hoy en viaje a las diez del día con los yndios de las dos piraguas que vinieron ayer, deviendo hacer su marcha desde Putrugandi a la montaña, en donde hará noche y al día siguiente llegará a Matunagandi con cuya diligencia y la que está practicando Jorge por las cavezeras del río Chucunaque aunque podrá salir por Matunagandi a la costa para avisar a todos los capitanes de la montaña de que no hay seguridad, no dañará este duplicado aviso, con lo que se asegura esta precisa diligencia.

A la misma hora se fue el capitán Baptista a Osunachucuna por haverle dado algunas calenturas.

A las 5 ½ de la tarde se bolbieron a la goleta Amistad Bernardo y sus yndios para dormir en ella.

Miércoles 23

Amaneció en este puerto fondeada la valandra particular *Doña* Rodríguez con víveres de venta que condujo del río del Sinú a Caymán y de aquel establecimiento ha pasado a este.

Da parte aquel comandante que los yndios de Suraba y Tuarequi llevan todos los días a vender allí sus frutos, manifestando complacencia en su trato y que los de Ocobo han ofrecido bajarán luego.

Se dio principio a desmontar la isla

Folio 683r

Florida para el establecimiento de platanares que sean suficientes a mantener de este pan la guarnición de este establecimiento.

Bolvió el cazique Bernardo de la ysla de la Ascención como en los antecedentes por mañana. Se le impuso de la razón que hay en todas las potencias para mantener guardacostas y la necesidad que existe de tenerlos en esta, aun quando no huviera yndios en ella, a fin de que quando se junten los capitanes que se esperan para tratar del combenio de su reducción, como que él es el principal agente de la nación, sirva de contención en la solisitud que tienen de que las galeotas no frecuenten las vicitas en esta.

A las 3 de la tarde se fue al río Aglaseni-qua y de allí al nuebo establecimiento a donde acavaba de llegar el capitán Jorge de regreso de su comisión de la montaña a que salió de esta ysla el día 21 para avisar a los capitanes de los pueblos de esta parte vajasen a este puerto para los fines que se dice en el sitado día.

El cazique Bernardo, el capitán Jorge Chachi y los demás yndios se fueron a dormir a la goleta. Dieron noticia al comandante *general* de la llegada del segundo y que pasarían por la mañana del día siguiente a informarle de lo que havía resultado.

Folio 683v

A las 6 de la mañana vino a la referida ysla el cazique general Bernardo, el capitán Yorge Chachi y demás.

Ympuesto Bernardo de lo que le ha informado Yorge, dice que éste llegó a la casa de Urruchurchu, alias Chuspán, que vive en Sucubti, para hablar con él. Que no le halló en casa, pero que fueron a buscarlo y quando vino a casa le dijo la comisión que llevaba, de estar los yndios de la costa convenidos con nosotros de vivir en paz, sin hacerse daño alguno unos a otros: a lo que le respondió que allí habían tenido noticia de que havíamos apresado a los capitanes de Gandi y otros que habían venido aquí. Que cómo podía ser lo que decía de estar de paz, quando no havia tres meces que la gente de Ocubti le havían matado tres hombres quando entraron por Sucubti abriendo un camino por tres partes. Asegurole ser verdad lo que le decía y que bien reconocía hera falsa la noticia que les habían dado de la prisión de los capitanes, pues él hera uno de ellos, de que resultó que dándole crédito pasó a dar estos avisos a los yndios de los pueblos de la montaña.

Por lo que respecta a la dificultad que puso Chuspán, se le respondió a Bernardo que en quedando todos reducidos y convenidos a vivir en paz, se escribiría a Ocubti, Panamá y Portovelo para que no les hicieran daño, pero que interín no tendrían de qué quejarse si todo recibieran algún daño pues no estábamos convenidos en esto con

Folio 684r

los de la montaña como con los de la costa. Poco tiempo después llegó Juan Seli en una piragua con tres yndios cargada de plátanos, uno de los que estuvieron aquí el día 10, y se fue a Samagandi. Dice *que* subió de allí a la montaña: que estuvo en Matunagandi, que luego que llegó se juntaron varios yndios y les dijo el convenio que tenía hecho con nosotros de vivir en paz y que ninguno le respondió; que lo repitió por tres veces y a la última le dijeron que estaba muy bien, que ellos bajarían después a presentarse en los mismos términos *que* lo han hecho los de la costa.

Añaden que querían que *Don Henrique Hooper*, que ha venido para hacer la pacificación, que le conocen desde que era muchacho, que ha comerciado con ellos, que continúe como hasta aquí, que es lo mismo que propuso Yack o Cheque el día 10, y los respondió a esta lo que a aquel (haciendo memoria de lo que se dice de los guardacostas el día 23) y es que si Hooper se queda de vecino en Cartagena, que no habrá dificultad en *que* como tal continúe su trato, pero que pasando a Jamaica no podía ser que viniese a la costa.

Dice también Juan Seli que Guaycali subió de río Mono a Matunagandi a la misma diligencia que él y que no ha venido todavía porque como es viejo se ha estropeado los pies y no puede andar.

En la piragua que condujo a Baptista a su casa ha venido un yndio que dice es de los de Mandinga, que se vino a esta costa quando se hizo el desembarco para formar aquel establecimiento. No tiene nom-

Folio 684v

bre y solo se conose por el de su padre Mateo.

Viene a pedir licencia para hir a pescar carey a las yslas Mulatas con otros tres que quedaron en Osunachucuna, a donde solisita bolber con algún cayuco que ofrece traer quando pase por aquí, porque no hay ninguna que darle.

Dio fondo en este puerto el balahú *Don Quixote* que viene de Caymán. No trahe novedad alguna.

También fondeo en él la goleta de *Don Luis Gómez* que viene de Portovelo, Mandinga y Concepción, a donde fue para venderla un comisionado y al tiempo de entrar aquí baró en unas piedras en donde padeció bastante quebranto.

Ygualmente fondeó la *Casildea* cargada de palma de la Ysleta Fuerte para cubrir de nuevo un hospital de la de San Agustín que está fuera de servicio por falta de ella.

Se ha continuado el desmonte de la Ysleta Florida. Se bolvió a bordo de la goleta el cazique Bernardo con los demás yndios a dormir en ella.

Se habló hoy con ellos de varios asuntos alusivos al de que se trata en el día, particularmente de la diferencia de la ynhumanidad que han usado con los españoles que han cogido, quando han visto que nosotros no hemos hecho daño a los yndios que han caído en nuestras manos, lo que confesó Bernardo manifestando teníamos razón en esta fundada queja y mucho agradecimiento por su parte y la de los demás, asegurando que

Folio 685r

en lo subsesivo veremos su enmienda y contención por todas partes, y solicitando saver los nombres de los capitanes de los pueblos de la montaña, dijo Bernardo que solo hay capitanes en los de la costa, que los pusieron los yngleses, de los quales hay algunos bacantes, y que en la montaña no los pusieron y sólo se gobiernan por cavalleros, pero es vajo la orden del cazique Bernardo, según se dice y se comprehende por lo que se ve prácticamente.

Viernes 25

Se continuó el desmante de la ysla Florida y se dio principio a reparar el hospital.

Vino a la ysla Ascención el cazique Bernardo y los varios yndios que le acompañan citados en los dos días anteriores y se bolbieron por la tarde a la goleta como en los antecedentes.

Sábado 26

Se continuó el desmante de la ysla Florida.

Vino a la ysla de la Ascención el cazique Bernardo y su acompañamiento.

A las 9 de la mañana llegaron a esta ysla dos barquetas de Putrugandi con frutos remitidos por aquel capitán Hael, que salió de ella el día 22 con orden del cazique Bernardo para hir a Matunagandi, para decir a aquellos yndios que vengan algunos aquí para que se hallen al convenio de su reducción.

Da avizo al citado cazique que puso en egecución su orden pero que suviendo por el río

Folio 685v

le resultó con el frío y haverse mojado, que la llaga que tenía en la pierna se le había puesto tan mala que no pudo proseguir y se bolvió a su casa.

Con esta noticia dispuso luego el cazique que fuese el capitán Juan Sele, que lo es de Samogandi, luego sin pérdida de tiempo a los pueblos Nargandi y Matunagandi a decir a aquellos yndios que vinieran acá algunos y que de allí despachen aviso a Sucubti para que vengan también otros, lo que puso en ejecución acompañado de otro yndio y salió a las 10 haviéndole avilitado de lo necesario para el camino.

Ha quedado en volver con la respuesta y algunos yndios de aquí a dose días, en cuyo tiempo ha dispuesto el cazique hir a dar una buelta a su cassa y traer algo que vender, ofreciendo no hacer falta para el día citado que se hallará en esta ysla, en lo que ha combenido el comandante general, en la esperanza de que así lo cumplirá por el deceso que manifiesta de que se verifique la reclusión de los yndios.

Con este motivo ha solicitado *Don Henrique Hooper* no hacer más dilatado su regreso a Cartagena y como ya no se empleava en otra cosa con su goleta que en recibir a su bordo para dormir en ella al mencionado cazique y sus yndios, se le ha concedido su pretención pasando por Gandi para dejar allí al cazique y sus yndios que se fueron hoy a las 3 de la tarde a su dormitorio.

Don Henrique Hooper entregó

Folio 686r

al segundo comandante *general* algunos géneros, hachas, abalorios y espejos que dice le restan de lo que se le dio en Cartagena de orden del *Excelentísimo Señor* virrey para gratificar a los yndios.

Dió fondo en este puerto el ganguil de *Su Magestad* que viene del río del Sinú con maíz, manteca, 20 reses y 600 gallinas para este establecimiento.

Domingo 27

Los géneros, abalorios y espejos que entregó ayer *Don Henrique Hopper*, con más seis hachas y seis machetes, se han dado hoy al cazique *Don Bernardo* para que lo distribuya entre los yndios (que es el destino que le dió *Su Excelencia*) según su voluntad, en lo que ha manifestado mucha satisfacción.

Sale luego de este puerto el referido *Don Henrique* con su goleta, conduciendo en ella al cazique y sus yndios para dejarlos en Gandi, como se dijo el día de ayer.

También sale de él el comandante general en el balahú *Don Quixote* para hir a Caymán y bolber por Gandi y avisar al cazique para que venga a concluir el convenio de la pacificación de los yndios al tiempo señalado que se dice en el día 26 que será para el 7 de junio. Ysla de la Asención del puerto de la Carolina del Darién 27 de mayo de 1787.

Antonio de Arévalo [firmado]

Folio 693r

Número 6

Continuación del diario de la quarta salida de Cartagena a los nuevos establecimientos del Darién del comandante *general* de ellos y conclusión de la reducción y pasificación de los yndios.

Martes 19 de junio de 1787

Se ha dado fuego y quemado parte de lo desmontado en la ysla Florida para hir preparando el terreno para el plantío del platanar.

A las 4 ½ de la tarde llegó a esta ysla de la Asunción la lancha cañonera *San Antonio* que viene de la Concepción a conducir preso al que dió el bofetón al yndio en aquella playa. Se disculpa que fue jugando, pero no devió porque estava prevenido, como todos los demás de aquellas guarnición de que es individuo.

Al pasar por el Playón la cañonera, fueron a bordo los yndios a ver si trahía el preso.

Dice aquel comandante que desde el día 4 del corriente mes van allí los más de los días varios yndios a vender sus frutos a quienes gratifica para que salgan gustosos, como se verifica a execión del caso anterior.

El patrón de la cañonera y el capellán del vergantín *Princesa* que viene en ella dicen que en la Playa, cayos e yslas andan muchos cayucos y canoytas pescando carey, que tienen varios ranchos y ramadas y muchas candeladas de noche. Lo mismo dijo antes el capitán de la

Folio 693v

galeota Flecha Don Alberto de Bargas.

Vinieron 3 yndios de Samogandi a traer 6 langostas para Hooper.

Miércoles 20

Fue la cañonera San Antonio a Caymán a conducir dos yndios de los del Chocó para que se empleen en hacer las nuevas casas como las de su provincia.

Vinieron dos yndios de Cuiti a vender plátanos. Se hizo a la vela la canoa de Blanco para hir a Portovelo y dejar al paso por Concepción y Mandinga las órdenes del *Excelentísimo Señor* virrey de 5 del corriente junio.

No se continuó el trabajo de la ysla Florida por mal tiempo.

Jueves 21

Se continuó el desmonte de la ysla.

Salió de este puerto el Guayro *Nuestra Señora* del Carmen por hir a la rada de Caymán a vender víveres.

Viernes 22

Vino la galeota del Playón grande con su capitán, Cutilete y Ocaya de Matunagandi y otros 3 yndios.

Aseguran estos capitanes que los de Matunagandi y demás de aquellas inmediaciones se ofrecen a vivir de paz y buena correspondencia con los españoles, que quieren comerciar en la costa y en la parte del sur y que tanto ellos, como nosotros, caminan sin riesgo por qualquiera parte y que no se opondrá a la abertura del camino por donde quiera llegar.

Vino Guil Hael capitán de Putrugandi para hir a Cartagena.

Se restituyeron a sus casas Cutilete y Ocaya con

Folio 694r

sus yndios.

Sábado 23

Se continuó el desmonte de la ysla Florida.

A las 3 de la tarde se embarcaron en el bala-
hú *Don Quixote* el comandante general, el cazique Don
Bernardo con su hijo, el coronel Guicali y Urruchur-
chu para hir a Cartagena y Guil Hael para lo
mismo en la goleta de Hooper.

Domingo 24

Se continuó la navegación y a las 8 de la noche di-
mos fondo en la rada de Gandi y Estola, para dejar
el hijo del cazique y recibir otros yndios *para* llevar
a Cartagena.

Lunes 25

Se condujo a tierra el hijo del cazique y vinieron a
bordo varios yndios de los ríos de Estola y Gandi *que*
desaguan a corta distancia por una habra *que* dejan
los cerros de la costa, retirándose después formando
una grande ensenada en donde están establecidos
los pueblos que tienen su nombre.

A las 9 de la mañana fue a tierra el cazique
y Guicali para venir mañana a las dos de la tarde
y embarcarse para hacernos a la vela.

Ofrece trahéra un hijo suyo, en lugar de Vicente
que se queda enfermo, para que lo conosca el *Excelentísimo*
Señor virrey.

También va encargado de que venga Cha-
chi capitán de Gandi como lo ofreció quando se
vino de Carolina y que se traiga a Don *Joseph* Díaz
Riples que habla bastante bien el castellano y
es de buena índole para que *Su Excelencia* pueda hablar

Folio 694v

con él lo que le combenga.

Quando el cazique se fue a tierra hizo instancia para que le acompañasen el capitán del buque, el contador, el capitán *Don Antonio Espitalete*, *Cecilio Ramos* y algunos otros, y así lo hizieron. Entraron con la lancha por la boca del río Estola que sigue un buen trecho para arriba la playa, continuando en ella mientras lo permitió el fondo que atracaron a tierra y fueron por una bereda a la cassa del cazique en donde se mantubieron como hora y media y vajaron embarcados en una piragua para seguir en la lancha a bordo, a donde llegaron a las 5 de la tarde.

Antes habían estado en él los capitanes de *Gandi*, *Cheque* y *Chachi*; el 1° llevó una hija suya mui preciosa de unos 8 años, mui cargada de sartas de coral para que la conosiese el *comandante general*, a quien expresó que por no poder hir él a *Cartagena* por la gran llaga que tienen en su pierna, se había exforzado a vajar trayanado a *Riples* para que lo execute en su nombre, autorizándolo con su bastón que anteriormente no había hecho, con el fin de que, como habla español, pueda saver la voluntad de *Su Excelencia* sin necesidad de intérprete y despidiéndose para retirarse a su casa, lo hizo dejando a bordo de la goleta de *Hooper* a *Chachi* y *Riples*.

Dio la queja del bofetín que pegaron al yndio en la *Concepción*, manifestando recelo de que no dejarán de ofrecerse semejantes lances, pero se le satisfizo diciéndole que se había remediado y asegurándole que se cuidara de que no acontexca otro

Folio 695r

caso porque están bien prevenidos los comandantes de celar sobre ello y que el *Excelentísimo Señor* virrey lo mandará luego.

A las 6 de la tarde de este día se levó e hizo a la vela para hir a Cartagena la goleta de *Don Henrique Hooper* en donde van los capitanes de Gandhi y el de Putrugandi.

Vinieron varios yndios de Estola y Gandhi a vender caña dulce, plátanos y otras cosas.

Martes 26

Continuaron en venir varias barquetas de Estola y Gandhi a vender sus frutos.

A la 1 ½ de la tarde puso vanderá en la playa el cazique *Don Bernardo*, con cuya seña despachó la lancha para que lo condujese a bordo. Vinieron con él su hijo Thorivio y otro yndio nombrado Ciprián y el coronel Guicali para seguir a Cartagena, pero hizo presente *Don Bernardo* al comandante general que la noche antecedente había tenido calentura, sintiendo este acaesido por las resultas que puede tener y exforzándole que siguiese a Cartagena por haver sido y ser el principal motor que ha sostenido y autorizado para la reducción y pacificación general concluida, resolvió continuar el viaje.

Miércoles 27 y jueves 28

Se continuó la navegación para Cartagena.

Se continuó la navegación para Cartagena.

Viernes 29

A las 5 de la tarde de este día dimos fondo en Bocachica.

Cartagena 29 de junio de 1787.

Antonio de Arévalo. [firmado]

9. MANUSCRITO. 1787 - PACIFICACIÓN GENERAL DE LOS INDIOS DEL DARIÉN, CELEBRADA EN 21 JULIO DE 1787

Ubicación: BRAH, 9/4102 (Leg-3) n°39 [Sin Foliación]

Título atribuido: M-RAH. 9/4102 (Leg-3) n°39. Copia de un papel titulado "Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787" [Manuscrito]

Título del documento: [Copia] *Pacificación general de los indios del Darién, celebrada en 21 julio de 1787*, 1787

Folio 1r

Pacificación general de los yndios del Darién, celebrada en 21 de julio de 1787

Folio 1v

[En blanco]

Folio 2r

En el pueblo de Turbaco a los veinte y un días del mes de julio de mil setecientos ochenta y siete. Hallándose juntos en precencia del *excelentísimo e ilustrísimo señor virrey*, gobernador y capitán *general* de este reyno Don Antonio Cavallero y Góngora, el *señor* Don José Carrión y Andrade, gobernador de la plaza de Cartagena, el *señor* Don Juan Moreno de Abendaño, asesor *general* del virreynato, y oydor honorario de la *Real Audiencia* de Santafé, el *señor* Don José Antonio de Berríos de la de *Santo Domingo* y diferentes perzonas de calidad y distinción, entre ellos los *thenientes coroneles* Don Luis de la Carrera y Don Francisco Jersen, el Abate Don Luis Ruselete, el administrador de correos Don José Fuertes, el capitán Don Enrique Hooper y el presente secretario por *Su Majestad* de este virreynato, juntamente con los diferentes capitanes del Darién, que a instancia de este último se hallan en este pueblo y son el casique *general* Don Bernardo, que lo es de Estola; el capitán Guaycalí, de Río Monos; el capitán Guillermo Holo, de Prutugandí; el capitán Jorge de Acandi; el capitán Urruchurchu o Suspani de Sucubti; y como representante de los otros gefes de la cordillera y el capitán Yach, representando por José Días Robles a causa de hallarse enfermo y todos ellos y singularmente el casique *general* Don Bernardo, en nombre de todos y cada uno de los capitanes, gefes e yndios que componen las diferentes parcialidades de [inserto: parte del] norte el ysthmo del Darién, que cansados y fatigados ya de las ostilidades que han sufrido por parte de los españoles, han venido a pedir la paz y reconocer por legítimo dueño y soberano al *señor* Don Carlos Tercero (que Dios guarde) después de barias conferencias y arreglado a los preliminares establecidos en Carolina en los días nueve y trese del mes de junio con el *comandante general* de la costa del Darién, el mariscal de campo Don Antonio Arévalo, que por hallarse enfermo no ha ocurrido

Folio 2v

a este acto, todos de común acuerdo combencidos de sus yerros pasados, y para que tenga efecto la sugesión, vassallage y dominio que juran en la forma más análoga, y conforme a sus actuales usos, costumbres y religión han combenido en lo siguiente:

1º Prometen, y ofrecen su reducción y pacificación, viviendo con nosotros como buenos vasallos del rey, perdonándoseles todos los daños que han hecho en el tiempo pasado y los excesos que han cometidos los yndios del golfo, los de la costa y los de la montaña; bien entendido que en el caso de que falten a esto, se les perseguirá y tratará como a vasallos rebeldes.

2º Que por el mis hecho de quedar indultados de sus pasados crímenes y ya basallos del rey, no se hará daño ninguno ni molestará a los yndios de los citados paýses en sus pueblos, personas, rosas, platanares y cosechas; quedando ellos obligados a obserbar la misma conducta con los españoles y de más basallos del Rey, que se hallan allí establecidos, o que se establescan en los diefentes parages del ysthmo, quedando todos y cada uno de los casiques sin facultad para tomar la justicia por su mano, pues en el caso de que algún yndio de su parcialidad haia recibido algún daño, de qualesquiera clase que sea, se quejará inmediatamente al *comandante* de la población más inmediata; quien castigará al delincuente con el rigor que corresponda, en cumplimiento de las órdenes que el *excelentísimo señor* virrey dará sobre este asunto, haciéndoles resonzables de todas las resultas y si para la mayor satisfacción de los yndios, quisiere la parte agraviada venir a dar la queja a su *excelencia* desde luego se le concede el permiso y se mandará a los comandantes, les proporcionen pasaje en la primera embarcación que se presente, con el seguro de que será

Folio 3r

prontamente atendido, despachado y pagado, de todos los costos que hiziere por cuenta del comandante que no huviere procedido en justicia.

3° En mutua correspondencia de esto, siempre que algún comandante diere queja al casique *general* o *que* qualquiera de los capitanes de los pueblos, de que algún yndio ha hecho algún agravio a un español en su casa, perzona, muebles, rosas o sementeras, deberá dicho casique o capitán traer al delinquente para dar al comandante o persona agraviada la satisfacción que corresponda, procurando siempre cortar todas estas diferencias amigablemente para precaber, de este modo, todos los digustos [sic], quejas y motivos de discordias y desavenencia que pueden ocurrir entre yndios y españoles.

4° Respecto a que ya deben considerarse unos, por ser basallos de un mismo amo, yndios y españoles, podrán aquellos assí como estos, andar libremente por el golfo, por la costa, por los caños, ríos y vajos y por lo interior del país, sin que se les estorve buscar lo que nezesiten en la pezca o en la caza para su susistencia; comunicándose entre sí y haciendo sus rancherías, rosas y platanares, en donde mejor les combenga, sin que se obligue a los yndios a hazerlos en otros parages, que donde ellos mismos eligieren, con la facultad de gozarla, de darla o de venderla como propios dueños, dexando a su arbitrio que se establescan donde mejor les acomode, sea con inmediación o distante de nuestras poblaciones, bajo la segunda inteligencia de que, gozando los españoles de los mismo privilegios, exenciones y prerrogativas, tanto en el modo de establecerse, como en la propiedad de los vienes que adquieran y trabajen, protegerán a los yndios con toda su fuerza y en caso nezesario con las armas del rey y les proporcionarán semillas, hachas, hachetes y demas ynstrumentos de labor, ense-

Folio 3v

ñándoles el uso que deben hazer de todo para su mayor fomento.

5° Los yndios podrán bender sus frutos, frutas y cozechas, sus pezcas y conchas a los españoles, sea del ynterior o de los establecimientos o irlos a bender, si les acomoda, a Cartaxena, Portovelo, Panamá, el Chocó o qualesquiera otro de los dominios de *Su Majestad* dando aviso antes al *comandante* del establecimiento más inmediato para que les dé su licencia por escrito y les proporcione pasaje en la primera embarcación que salga, o les dé algún soldado de escolta, si lo necesitasen para que no se les ofrezca embarazo en el camino; y para mejor lograrlo, noticioso *Su Excelencia* que a los que quando bienen con sus efectos les ofrecen unos precios tan módicos y vajos que ellos se disgustan y se buelben a su casa sin venderlos, encarga particularíssimamente a los comandantes velen sobre la conducta de los compradores y vendedores y no permitan se les ofrezca por el carey, cacao, ollas, gallinas, etcétera y demás frutos precio que no sea razonable, justo, equitativo y corriente, tomando por regla el que les daban los yngleses quando trataban con ellos y de que han sacado conciderables ganancias, bien entendido que sino huviese gentes que comprasen los referidos frutos a los yndios en los términos dichos, los comprarán los comandantes por cuenta de *Su Majestad* y los remitirán para beneficiarlos a Cartagena, estando todos en la inteligencia a que se trató con el último rigor al que intente o haga monopodios de esta naturaleza, por las graves consecuencias que puede seguirse de ellos.

6° Deviendo los españoles gozar de los mismos derechos de establecerse, hazer sus rosas, cazas, pezca y havitaciones donde no perjudiquen a los establecimientos y rosas de los yndios, y andar por tierra, por mar y por los ríos en la misma forma y libertad que aquellos; se ha combenido, que assí unos como otros

Folio 4r

andarán sin armas, a escepción de la tropa, que tenga que ir a alguna comisión por mar o por tierra [tachado: y por los ríos] como se practica en todas partes y naciones para mantener el buen orden, en cuio caso darán los capitanes algunos yndios que puedan servirles de prácticos y como los destacamentos de Mandinga y Consepción deberán mudarse por tierra, se practicará la misma diligencia, pagando su trabajo a los yndios que les sirviessen de prácticos y encargando a los comandantes velen mucho en su tránsito, no se perjudiquen en lo más mínimo a los yndios y sus posesiones.

7° Le será libre a los yndios, como queda dicho, vender sus frutos entre sí o a los españoles, pero se prohíve todo género de comercio y comunicación con los estrangeros, en los mismo términos que lo está, lo ha estado y lo estará a los españoles, a cuio efecto están destinadas las galeotas, lanchas, cañoneras y demás buques del Rey, al modo que se practica en todas las costas del reyno y como lo executan los estrangeros en todas sus colonias y posesiones. Y para que nada haga falta a los yndios sea de herramientas o de otros efectos, siempre que gusten, a cambio de sus frutos o con el dinero que haia producido la venta de ellos, dispondrá el *excelentísimo señor* virrey, se traiga todo lo necesario con arreglo a la nota que se ha formado, según lo expuesto por el casique *general Don Bernardo*.

Como realmente es interesantísimo que se proceda a buena fé con estos nuebos basallos de *Su Majestad* y no se les engañe en sustratos, ni contratos, ni sobre el precio, se previene que no se podrá bender ni comprar a los yndios que no sea por los pesos y piedras y medidas arvitriarias: castigándose severamente por el comandante del establecimiento a qualesquiera que contraviniesse y para oviar todo género de engaño y mala versación, siempre que los yndios traygan a bender algo a los establecimientos y ocurriessen al comandante, les dará este un sujeto que presencie el contrato, a

Folio 4v

efecto de que no sean engañados y lo mismo se quisieren pasar a verificar sus compras y ventas a los barcos que estuviessen en los puertos y si de las ventas y compras que se puedan hazer en ríos y puertos donde están establecidos los yndios, resultare alguna queja, por no haver allí gefe nuestro que zele y vigile, la darán los yndios inmediatamente al del establecimiento más inmediato, para que les haga justucia, según queda combenido en el artículo 3°.

9° Haviendo reclamado los yndios los platanares que tenían en los parages que se hizieron los establecimientos, se les ha concedido se presenten los dueños de dichos platanares a los *comandantes* de los respectivos establecimientos para disfrutarlos por sí, con la libertad que les dá el ser basallos del Rey o para benderlos a *Su Majestad*, a cuió fin dará *Su Excelencia* las órdenes combenientes a dichos *comandantes*, previniéndoles la consideración con que deben proceder en este asunto y que en el caso de venta no sean perjudicados sus primitivos dueños.

10° Haviendo solisitado los yndios se les quitasen las galeotas y lanchas cañoneras, se ha declarado por *Su Excelencia* que nunca se verificará, respecto de ser unos buques destinados para conserbar el honor de las armas en tiempo de guerra y el buen orden y policía en tiempo de paz, pero si se les concede por ahora que no bayan estos buques a los ríos y establecimientos que tengan los yndios sobre la costa, a menos que para su protección no los pidiessen ellos mismos, en cuios casos los tendrían prontos los *comandantes* de los establecimientos para embiárselos y auxiliarles con ellos, lo mismo que a qualesquiera otros basallos de *Su Majestad*; también se ha concedido por ahora a los yndios puedan usar de la hacha y el hachete para sus labores y de las armas nesarias para su pezca y caza, bien entendido que todo esto se les ha de suministrar por nuestra mano, según queda arreglado en el artículo 7.

Folio 5r

11. Siendo un punto nesessario y ya acordado en el día 13 de junio entre el comandante *general* Don Antonio Arévalo y el capitán Viruchurchu, que lo es de Suguti, y los capitanes Aguaiteli, del Plaión grande y Ocay, de Montugandi y Narganti, en la apertura del camino que ha de atravesar desde la Mar del Norte, a la del Sur, para franquear el paso, y comercio de uno y otro mar a yndios y españoles se ha combenido ahora con todos los referidos capitanes, y especialmente con el capitán Viruchurchu, por sí, y en nombre de los casiques que gobiernan aquellas parcialidades, no sólo en el uso libre del tránsito de una y otra parte, sin temor ni recelo; sino también en la apertura del camino, por el parage más corto, que señalará el capitán Viruchurchu y por donde no se incomode a los establecimientos de los yndios por ninguna manera para obiar todo género de disputa. Y concurriendo el sitado Viruchurchu y los demás gefes con sus yndios [tachado: a fin de que puedan transportar sus frutos a Panamá, Portovelo, Carolina u otras partes] a la dicha apertura para ayudarnos en ella, por una y otra parte del ysthmo, a fin de que se haga con más prontitud, respecto de ser un punto interesantísimo para los mismos yndios, a fin de que puedan transportar sus frutos a Panamá, Portovelo, Carolina u otras partes.

12. En consecuencia de todo lo estipulado en esta pacificación y reducción *general*, da el *excelentísimo* señor virrey sus patentes respectivas al casique *general* Don Bernardo y a los demás capitanes que se hallan presentes y ofrece dárselas a los otros el dicho ysthmo, conforme baian biniendo a buscarlas. Respecto de que el casique *general* y demás capitanes por sí y como representantes de los actos, han combenido todos unánimemente y conformemente con la citada pacificación, reducción y reconocimiento de soberanía a *Nuestro* Catholico Monarca, como dueño del país que hasta ahora le han tenido usurpado, y en prueba de la realidad y buena fe con que ofrecen y prometen lo que queda combenido y estipulado, se obligan los expresados

Folio 5v

capitanes que se hallan próximos y con singularidad el casique Don Bernardo a recorrer por sí mismo, luego que lleguen a sus casas, todas las diferentes parcialidades que se hallan en el ysthmo, imponerles de esta combención echa por sí en su nombre y hazerles que bengan a su ratificación a Cartagena. Y en el caso de que alguno o algunos de los capitanes no quiziessen acceder a ella, ni sujetarse a lo combenido en todos y cada uno de los artículos expresados al *general Don Bernardo* y demás capitanes presentes, se obligan a auxiliarnos con sus yndios en número bastante hasta sugetar, develar y castigar a los rebeldes, poniéndoles por fuerza en los términos que estos han aceptado de buena volumptad; a cuio fin avisaron oportunamente de las yntenciones que tenga qualesquiera de aquellos capitanes para ocurrir con tiempo a su remedio.

13. Por último, y para dar la maior prueba de buena fe, y verdadera inclinación con que se ponen todos [inserto: estos] gefes por sí y en nombre de todas las parcialidades de yndios, bajo del suave yugo de *Su Majestad* ofrece el *general Don Bernardo* dejar un hijo, que ha traýdo con él, como una seguridad de lo prometido y contratado en casa del mariscal de campo Don Antonio Arévalo y no pudiendo hazer lo mismo los otros, por no haver traýdo los suyos, ofrezzen luego que haia escuela pública en Carolina embiar sus hijos y los de los otros casiques para su yns-trucción en ella, en la lengua española y demás que debe servirles en lo succesivo para su mayor fomento. Y para que todo lo expuesto en los trece artículos anteriores tengan el devido cumplimiento, de común acuerdo, y como ratificación en forma han firmado con *excelentísimo señor* virrey, por los referidos *general Don Bernardo* y demás capitanes, el *señor* gobernador de Cartaxena y demás sugetos que se han hallado presentes y concurrido a solemnizar esta combención en la que han servido de testigos.

Folio 6r

[En blanco]

Folio 6v

[En blanco]

SECCIÓN ANEXO 2
DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA (1769 - 1840)
TRASCRIPTACIONES
DON JUAN ANTONIO FERRO Y FONSECA

10. MANUSCRITO. 1769 - TABLAS DE LAS VARIACIONES DE LA AGUJA DESDE LOS PUERTOS DE CADIZ, Y FERROL A LOS DE LA CONCEPCION DE CHILE, Y CALLAO DE LIMA

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folio 44R.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 7.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Tablas de las variaciones de la Aguja desde los Puertos de Cadiz, y Ferrol a los de la Concepcion de Chile, y Callao de Lima. Contando sus Longitudes por primer Meridiano la Isla de Tenerife Observadas las mas en los años de 1758 hasta 1762.* [Manuscrito], 1769.

Folio 44r

[...]

Escrito por Blas Aniceto Fernández [superpuesto a Juan Antonio Ferro]. Embarcado en la fragata Rosalía en el puerto de Montevideo, año de 1769.

11. MANUSCRITO. 1771 - YNSTRUCCIÓN DE LO QUE HAN DE OBSERVAR LAS DOS EMBARCACIONES DE GUERRA, A SABER EL NAVÍO NOMBRADO SAN LORENZO Y LA FRAGATA DENOMINADA SANTA ROSALÍA, EN EL VIAJE QUE BAN A HACER DESDE ESTE PUERTO DEL CALLAO CON EL FIN DE REJISTRAR ALGUNAS ISLAS, Y COSTAS DE ESTE MAR DEL SUR CONFORME A LAS ÓRDENES DE SU MAJESTAD Y RESOLUCIONES DE ESTE SUPERIOR GOBIERNO DEL PERÚ, TOMADAS POR SÍ, Y CON DICTAMEN DEL REAL ACUERDO

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 114R-119V.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Ynstrucción de lo que han de observar las dos embarcaciones de guerra, a saber el navío nombrado San Lorenzo y la Fragata denominada Santa Rosalía, en el viaje que ban a hacer desde este puerto del Callao con el fin de registrar algunas islas, y costas de este Mar del Sur conforme a las órdenes de Su Majestad y resoluciones de este superior gobierno del Perú, tomadas por sí, y con dictamen del Real Acuerdo.* [Manuscrito], 1771.

Folio 114r

Ynstrucción de lo que han de observar las dos embarcaciones de guerra, a saber el navío nombrado San Lorenzo y la Fragata denominada *Santa Rosalía*, en el viaje que ban a hacer desde este puerto del Callao con el fin de registrar algunas islas, y costas de este Mar del Sur conforme a las órdenes de *Su Majestad* y resoluciones de este superior gobierno del Perú, tomadas por sí, y con dictamen del Real Acuerdo.

1º Será el primer objeto de la derrota de ambos buques navegar en demanda de las tierras o islas conocida con el nombre de *David*, que era el del capitán ynglés que se dice haverlas descubierto, en uno de los viajes que repitió a los mares australes, desde el año de mil seiscientos y ochenta en adelante.

2º Hallada que sea, es consiguiente bojearla, demarcar su verdadera situación y examinar prolijamente todos sus puertos, ensenadas y caletas; experimentar la calidad de su fondo, y practicar todas aquellas operaciones marítimas que conduzcan a fijar el mar perfecto y caval conocimiento del terreno, sus circunstancias, y calidades.

3º En virtud de estas diligencias o de otras (que no siendo aquellas bastantes obligue a promover la presencia de las cosas) elegirán el puerto que se conoce más oportuno para un cómodo y seguro desembarque de la jente que se crea suficiente a ymbestigar, y saber con evidencia si aquella tierra se halla poblada en alguna de sus partes, o está yerma, y desamparada de havitantes.

4º En este último caso de ser enteramente desierta se construirá en la forma posible algún pirámide, si otro monumento del qual

Folio 114v

conste en lo subcesivo la posesión solemne que deberán tomar en nombre del rey *nuestro* señor el que desde luego se ypondrá al primer puerto en que verificasen su desembarque vinculándose en él la memoria de *nuestro* soberano, estilo que se ha de observar en los restantes descubrimientos siguiendo el orden de los que goza la familia Real.

5° En el primer supuesto de existir en el territorio poblaciones o hallarse planificadas algunas, si esas fueren de naturales del país, esforzarán la sagacidad, a fin de tratarlos con la mayor dulzura y humanidad, ynstruyéndose de sus costumbres, ritos, y gobierno, así en tiempo de paz como en el de guerra, inquirirán del modo más asequible si los ynsulares mantienen algún comercio o comunicación con otras naciones europeas o de otro continente del mundo conocido, o si conservan alguna tradición de otros que hayan aportado, sin omitir la noticia que puedan tener de su origen y primer establecimiento: y dándoles a entender la protección de yncontestables *derechos* de *nuestro* católico rey, sobre todas las yslas adyacentes a estos bastos dominios que posee recabarán por medio de la suabidad inducir aquellos naturales a un racional acomodo en que acepten el tráfico con la nación española ofreciéndoles de parte de esta y de su benignísimo monarca todas las ventajas que para su subsistencia, y ponerse a cubierto de extrangeras imbaciones, se les presenta en el auxilio de tan poderoso brazo, con las demás reflexiones que ofrece la calidad de su situación para ser más comodamente abastecidos con preferencia a todos los del orbe de estos vasallos del rey de España; for-

Folio 115r

malizado por escrito todo quanto en el asunto estipularen para lo cual, y sus yncidencias, se les autoriza en nombre de Su Majestad (que Dios guarde).

6° Pero si las colonias o establecimientos fueren de otra nación advenediza toca a la prudencia y pericia militar del comandante meditar si se halla con fuerzas competentes para desalojarlos con seguridad, y aprehenderles las embarcaciones de guerra o transporte sin aventurar el honor de las armas, en cuya suposición les requerirá a que prontamente se transporten dentro del término que las señalare, y no ejecutándolo se valdrá de la fuerza y les atacará del modo que juzgare más combeniente a no malograr la empresa, cuyos despojos con los prisioneros conducirá esta capital.

7° Más si según toda apariencia no los comprehendiese en estado de medir las fuerzas, por ser las suyas superiores o que no deban las nuestras exponerse de las contingencias del subceso; entonces no hará otra demostración que recombenirles seriamente a que desalojen; protestándoles en nombre de Su Majestad Católica contra aquel atentado, opuesto a los más solemnes tratados vajo de las cuales se ha corrido hasta el día sin que potencia alguna deje de reputar por delincuente su alteración; y para más firme comprobante de esta diligencia entregará en mano propia del gobernador o comandante en jefe de la expedición marítima o establecimiento en tierra las cartas que a prebención lleva escritas en español y latín, haciendo testigos de ello a la oficialidad y equipaje.

Folio 115v

8° No es de recelar que nuestras embarcaciones acabadas de hacerse a la vela, bien equipadas y proveydas de toda especie de víveres, padezcan la dificultad que en la ynvencion de esta isla de David han sentido varios navíos extranjeros en las repetidas tentativas que desde fines del siglo pasado han hecho en solicitud, aunque sin fruto alguno, como lo refiere en sus viajes Bartolomé Sharp, en el que ymprimió en Londres año de 1699 y el almirante Roggevin en el que ymprimió en Aya año de 1739 con otros que recoje el autor de la Historia de las Navegaciones a las Tierras Australes, ympreso en París año de 1756 tomo 2. (48 y 229) por se creyble que quando aquellos viajeros penetraron estos climas, venían tan destituidos y poco menos fatigados que el navío el San Juan Bautista que acabó de arribar a este puerto del Callao desde el de Pondichery el día 8 de abril de este año al comando del capitán Juan Surbilt, quien a lo que consta de sus ynstrucciones salió de la Yndia con el destino de este mismo descubrimiento.

9° Lo que más podría influir al malogro de la expedición en esta parte es la discrepancia que se nota de la longitud en que colocan, situada esta tierra de David más de cincuenta cartas de diferentes naciones que se han tenido a la vista para formar esta ynstrucción, incluso la última derrota que trajo el enunciado navío San Juan Bautista desde las costas de Coromandel, porque no biniendo esta desi-

Folio 116r

gualdad de los distintos meridianos a quienes modernamente se les atribuye la graduación de primeros, que esa es mui fácil de reducir, se conoce en la materia delineación de los planos que sus A.A. no están convenidos en el lugar fijo y en el apartamento de tierra que a la referida ysla corresponde, y de aý nace la principal causa de no haver sido hallada con admiración, y espando de los que la buscaron después, como se explican los viajeros citados al numero 8°.

10° Sin embargo, estando como están todos acordes en el punto de la latitud que es de 27 a 28 grados, y teniendo nosotros la valiza segura del morro de Copiapó a cuió oeste demora si existe dicha ysla. Tomando por otra parte un medio de proporción entre las diversas longitudes, no será difícil encontrarla, o tocar el desengaño a cualquier navegante que salga del puerto del Callao, y tenga mediana práctica de este Mar del Sur y sus costas; a cuió fin y como parto de estas reflexiones, se acompaña también una derrota figurada con el ánimo no más de dar alguna ydea del pensamiento sin ceñir por eso ni obligar al comandante y pilotos a que la sigan con precisión: porque, al contrario este supuesto y la elección de rumbos, se deja enteramente a su arbitrio regulado por la pericia náutica y experiencias con que se les supone.

11° En dicha derrota figurada se trata también de otra isla descubierta el año pasado de 1767 por un piloto de los de esta

Folio 116v

carrera llamado don Silvestre Luján, quien navegando del puerto del Callao a Chiloé la demarcó en la *latitud* de 38 *grados* 3 *metros* y 29 *grados* 58 *metros* de *longitud* contada de meridiano del cavo corriente *Este Oeste* con la ysla de la Mocha y distante quinientas leguas largas, que viene a ser lo mismo que a los 269 *grados* de *longitud* del meridiano de Tenerife la cual deben yguualmente registrarse y reconocerse a su tiempo, practicando en ellas las mismas diligencias prevenidas en los números 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de esta ynstruccion, y estas propias han de ejecutarse en cualquiera otra isla, tierra, o continente de estas costas del Mar del Sur en que se encuentra algún establecimiento extranjero o población de naturales, como que es el objeto de esta campaña que se ba a hacer del orden de Su Majestad.

Por esa razón se escusa repetir esta advertencia *para* otra de las muchas yslas que es verosímil se descubran en el tramo de mar que precisamente han de atravesar viajando por alturas que ban mencionadas, y pueden ser a caso las mismas a que el comandante Biron tan *estudiosamente* ha suprimido dejando en blanco los *grados* de altura de polo en el viaje novísimo que hizo alrededor del mundo, traducido en español, y reympreso en Madrid el año proximo pasado de 1769, pues aunque en el asienta que tomando el punto de una de las yslas de Juan Fernández, llamada vulgarmente la de afuera, navegó al oeste, 37 días a cuió rumbo deben suponerse situadas las islas que fue

Folio 117r

descubriendo: pero en la relación de esta derrota parece que procedió con ygual cautela porque haviéndola terminado, como dice en la ysla de Tinian, que es una de las marianas o de los ladrones, mal se compadece este hecho sin que huviese abierto el ángulo al noroeste, para cortar la línea, y aportar a la citada ysla que demora en 15 o 16 *grados* de *latitud*: septentrional, como es fácil de demostrar sobre cualquier carta plana al menos experto pilotín.

13 Tiénese por ocioso prevenir que si en estos yntervalos, o parajes se encuentran algunas embarcaciones extranjeras que sin pasaporte y expresa licencia de Su Majestad católica anden entretenidas en estos descubrimientos o demarcaciones, o conduciendo pobladores, armas, o víveres, están sugetas a la misma represalia, y a practicar con ellas (según sus circunstancias), los mismos actos que quedan ynsinuados por lo respectivo de las yslas, que se abistaren o reconocieren observando la propia proporción con su fuerzas, si fueren mayores, yguales, o ynferiores, y solo en este último caso se procederá a su aprehención sin abenturar, como se ha dicho, el honor de las armas.

14 Si en efecto en las yslas o continente se halla alguna planificación bien robustecida y armada por mar, o por tierra, con fuerza conocidamente superior, o yguale, a la que llevan las dos embarcaciones a que sea consiguiente usar de arbitrio de las protestas, y requerimientos, entregados estos en la forma que se ha prevenido en el número 7 deberá en ese

Folio 117v

punto terminar el progreso en adelante y con la mayor celeridad a toda diligencia retornarán ambos buques a este puerto del Callao a dar cuenta de todo lo acaecido a este gobierno superior, para que por él se tomen las providencias ulteriores que en este lance corresponden.

15 Asimismo en el evento de no encontrar resistencia en los nuevos pobladores por allanarse estos a evacuar el territorio ocupado vajo de capitulaciones, no consentirá en alguna que tenga visos de protesta mediante la cual puedan en qualquier tiempo alegar la conservación de derechos imaginarios: y una vez que estén llanos a desalojar no contando con sola su palabra dispondrán que se verifique cuanto antes, y a su vista, de suerte que no quede duda de la translación y vuelta a Europa de aquellos detentadores.

16 Si después de la prolija y cuidadosa imbestigación no descubriesen yslas algunas (que es difícil) o las que encontraren no estén havitadas de nuevos huéspedes; o generalmente hablando no les sobrebenga algún imprevisto, e ynesperado motivo que les obligue a dar la vuelta al Callao con el fin de participarlo a este superior gobierno (lo cual se deja a la prudencia, y juicio del comandante para que tomando sobre sí esta deliberación, obre como que tiene la cosa presente) seguirá su campaña hasta la altura correspondiente a recalar a la ysla de la Madre de Dios situada a los 51 o 52 *grados* de latitud meridional, a corta distancia del continente de Chile; o tierras magallánicas, la que debere ygualmente

Folio 118r

reconocerse con todas su vecinas, sin omitir cuantas aberiguaciones puedan hacerse de los yndios chonos y otros havitadores de aquellos lugares con quienes han hablado y tratado distintos viajeros.

17. Desde este punto es menester advertir lo primero, que para semejantes reconocimientos que en lo que adelante (y aún en lo pasado) se ofrescan de sitios entretejidos de yslas, estrechos, o canales, no debe abenturarse el navío *San Lorenzo*, que por su mayor corpulencia es mar expuesto a un fracaso, y la fragata *Santa Rosalía*, por su menor buque y notoria agilidad, puede ser más a propósito hasta cierto término, en que jamás se empeñara a riesgo conocido: pues para cuando se ofrezcan un paso ynevitabile tienen mas proporción las lanchas y los botes. Lo segundo que aunque la estación en que les corresponde arivar a aquella altura sea la más benigna de aquel emisferio y las noches las más cortas del año con todo se necesita en esta situación y altura más que ordinaria precaución, y el proyecto por su naturaleza demanda ejecutarse con claridad bastante a descubrir los objetos que se solicitan. Lo tercero aunque desde la citada altura figuran todas las cartas de Europa, que aquella costa corre al norte seguidamente, pero por las obserbaciones del país se sabe que entre 46 y 48 *grados* sobresale una gran península, que prolongándose al oeste en muchas *leguas*, pende de un pequeño ysthmo que la une y ata con

Folio 118v

la tierra firme, y a los que naveguen sin esta reflexión para montarla a su tiempo, podría serbirles de embarazo considerable y aún su ruina.

18. Teniendo mi presente estas advertencias, deberá costearse, navegando al sur, siempre con atención a las yslas que desde esta altura demoran a sotavento y componen el ynmense archipiélago de las Huaytecas, que las cartas vulgarmente equibocan con el de Chiloé que está mucho más abajo, y en llegando a los 45 *grados* 15 *metros* de *latitud* deberá hacerse una visita al que se ha querido yntitular Puerto de Ynche o Inchín desde el arribo del pingüe Ana de la escuadra de Jorge Anson, siendo así que como él justamente recela, su equipaje y cirujano concibieron por tierra firme la cadena de yslas que demoran al leste, y de las otras que circumbalan aquella porción de mar, se forma el que tubieron por puerto, dándole la denominación tomada de lo que respondieron los dos yndios aprehendidos, creyendo que les preguntaban quiénes eran los dueños de aquel paraje, a que satisfacían diciendo Inche y/o Inchin cuando hablaban ambos, nosotros, que es todo el origen de la substancia y situación de aquel puerto ymaginario que se ha hecho tan famoso en este tiempo, copiándose parte de carta de aquel almirante, dibujada sobre las ynciertas noticias de los marineros que él mismo refiere.

19. Para este reconocimiento y el que hicieren hasta llegar

Folio 119r

al puerto de San Carlos en Chiloé, a más de los pilotos prácticos que llevan especialmente el mayor y alférez de fragata don Juan de Herber, servirá mucho el diario e ynstrucciones que llevó el oficial que pasó a registrar estos archipiélagos el año de 67 y son las que se yncluyen en el pliego cerrado que con este rótulo se le entrega al comandante del San Lorenzo.

20. Luego que den fondo en el citado puerto de San Carlos, ynquirirán de su gobernador las últimas noticias que hubiere adquirido de este ymportante asunto, mediante la posteriores diligencias practicadas de reconocimientos o las que por otras vías se huvieren verificado; y según ellas, obrarán con arreglo a lo dispuesto en esta ynstrucción y no encontrando novedad retornarán a dar cuenta de todo a este superior gobierno, con los exactos diarios, y cartas que formarán desde el día de su salida.

21. Tambien se previene por punto general que si se logra sorprehender a los enemigos por mar o por tierra, se ponga gran cuidado en recoger cuantos papeles, planos, y diarios se les encuentre, sin permitir vulganizarlos ni que se copien por persona alguna, guardando esta misma cautela con los que formaren de esta navegación y derrota en ynteligencia que unos, y otros como vinieren han de pasar a manos de Su Majestad.

22. Si algún accidente les detubiere más tiempo que el que se concibe para arreglo de seis meses de víveres, que se han embarcado

Folio 119v

a su bordo enviarán a tomarlos al puerto de Valparaíso del reyno de Chile y probeídos de los precisos para regresar, se harán luego a la vela en este del Callao.

23. El mando de esta expedición va al cargo de don Felipe González, capitán de fragata de la Real Armada y comandante del navío San Lorenzo, y por su defecto, mandará a don Antonio Domonte capitán de fragata también de la Real Armada, con destino en la Santa Rosalía quien entre tanto estará enteramente subordinado y a las órdenes del primero.

24. Últimamente a uno y otro, igualmente que a los oficiales y subalternos se les encarga, no solo el valor, constancia y empeño a que les ejecuta su propio amor y el de la nación, en la confianza que en nombre del rey nuestro señor se hace de sus personas para esta expedición, a cuyo cumplimiento se espera que correspondan con ventaja sino que principalmente se les previene bajo de la más seria responsabilidad, que guarden armonía y recíproca correspondencia entre sí y con los pilotos desterrando de todo punto el espíritu de parcialidad y emulación, sin permitir que el capricho tenga parte en las resoluciones, a cuyo ynfujo se deben las funestas resultas que con dolor se experimentan. Lima, cinco de octubre de mil setecientos y setenta años. Don Manuel de Amat.

Escrita en la fragata Santa Rosalía surta en el puerto de San Carlos en la ysla de Chiloe el 1º de enero de 1771. Día de la circunsición por la mañana

Blas Aniceto Fernández [firmado y rubricado] [Escrito sobre la firma de Juan Antonio Ferro]

12. MANUSCRITO(S). 1773 A 1788 - LIBROS DE TRIPULACIONES Y CONTADURIA. LIBROS MATRICES DE PILOTOS DE LA ARMADA EN CARTAGENA [DE LEVANTE]

Ubicación: AHNCL, Libros de Tripulaciones y Contaduría. Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagea [de Levante].

ARCHIVO HISTÓRICO NAVAL DE CARTAGENA DE LEVANTE			
Libros de tripulaciones	Caja 421 Jabeque Gamo 20 de May de 1772 a 31 May 1775	Libro 3. 14 mayo 1773 a 26 may 1774	
		- Meritorio de la escuela de navegación. Alistado en 13 de octubre de 1773.	
		- Asigna en Cartagena [de Levante] la mitad de su sueldo a su madre Florentina Fonseca 1 noviembre de 1773.	
		- El 17 de diciembre de 1773 el director general de la armada lo nombra pilotín con destino en este departamento.	
		- Cesó la asignación en 1 de enero de 1774. Se desembarca en Cartagena en 31 del referido mes, se pasa el estado de sus haberes a la lista de desembarcados de esta clase.	
	Caja 142 Jabeque El Atrevido May 1773 a Sep 1775	Libro 16. 15 de Mayo de 1773 a 23 de Agosto 1774	
		- Lista de los oficiales mayores, guardias marina, oficiales de mar, artilleros idem, marineros, grumetes y pajes y criados que sirven en el jabeque de Su Majestad nombrado el Atrevido	
		- Pilotín: Juan Antonio Ferro. Hallase desembarcado y en 22 de agosto de 1774 que se destino servir en este Javeque. Se forma el asiento. Se halla pagado su sueldo hasta final de julio anterior y socorrido con tres pagas avance de 1° de agosto.	
		Libro 17. 24 Agos 1774 a 31 May 1775	
		- Lista de los oficiales mayores, guardias marina, oficiales de mar, artilleros idem, marineros, grumetes y pajes y criados que sirven en el jabeque de Su Majestad nombrado el Atrevido	
- Pilotín: Juan Antonio Ferro. Pagado y no tiene descuento de asignación y socorro con tres pagas a vencer de 1 de agosto siguiente			
Contaduría Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagena [de Levante]	Caja 878 Departamento marítimo, personal, cuerpo de pilotos 1 Ene - 1773 a 31 de Oct 1781	Libro 10 - 1 Mar 1773 a 31 Mar 1776	
		Real Orden 21/7/1750. Se manda permanecer en la plaza de Cartagena 10 pilotos de altura, 10 segundos, 15 pilotines, 4 pilotos de costa. R. O. 12/2/1757 En cada uno de los jabeques no se embarque más de un piloto práctico. R. O. 17/2/1761 Que se anime la aplicación de los pilotos de la armada promoviendo y admitiendo al real servicio los que lo merezcan.	(Lista de pilotines)
		- Embarcado en el jabeque el Gamo de 13 de octubre de 1773 como artillero de mar (meritorio de la escuadra de navegación)	
		- Desembarcó del Gamo en 31 de enero de 1774, acreedor del sueldo de artillero de mar	
		- Embarcado en el jabeque el Atrevido en 22 de agosto de 1774.	
		- Se asigna dos tercios de su sueldo de enero de 1775 a Florentina Fonseca (madre)	
		- Traslado al navío Velasco en 13 de mayo de 1775	
		Libro 11 - 1 abr 1776 a 30 Abr 1779	
		Real Orden 21/7/1750. Se manda permanecer en la plaza de Cartagena 10 pilotos de altura, 10 segundos, 15 pilotines, 4 pilotos de costa. R. O. 12/2/1757 En cada uno de los jabeques no se embarque más de un piloto práctico. R. O. 17/2/1761 Que se anime la aplicación de los pilotos de la armada promoviendo y admitiendo al real servicio los que lo merezcan.	
		- Embarcó en el navío Velasco.	
- Oficio y relación de 27 mayo de 1776 - Destinado en 8 de mayo de 1776 para América en el navío España.			
- Oficio de la contaduría Real de Cadiz de 11 de agosto del 78 - Pilotín trasbordo al paquebot San Joaquín en la Habana 26 de febrero 1778			

ARCHIVO HISTÓRICO NAVAL DE CARTAGENA DE LEVANTE			
Contaduría Libros matrices de pilotos de la Armada en Cartagena [de Levante]	Caja 878 Departamento marítimo, personal, cuerpo de pilotos 1 Ene - 1773 a 31 de Oct 1781	Libro 12 - 1 May 1779 a 31 Oct 1781 - Nota al margen: Satisfecha su asignación de 2 de sueldo para su mujer Florentina Fonseca. - Embarcado en el paquebot San Joaquin	(Pilotines de 15 escudos de vellón al mes)
	Caja 879 1 Nov 1781 a 31 Ene 1788	Libro 14 - 1 Nov 1781 a 14 Abr 1784 - Salió para América en el paquebot San Joaquin y tiene asignados 2/3 de su sueldo a plata a su muger Florentina Fonseca	(Segundos pilotos con 25 escudos de vellón de sueldo al mes y 36 pesos en América)
		Libro 15 - 15 Abr 1784 a 31 May 1786 - Tiene asignados dos tercios de su sueldo a su madre Doña Florentina Fonseca	
		- Por noticias de los oficios generales de la isla de León (23/09/1785) consta que asiente a segundo piloto el 27 de abril de 178[5] y que existe en Cartagena de Indias	(Pilotines con 15 escudos de vellón de sueldo con descuento de inbalides)
		- Cesó la asignación a su madre por fallecimiento en 1º de enero de 1786.	
		- Pase este asiento a la clase de segundos pilotos 1º de enero de 1786.	
		- El 12 de enero de 1788 se notificó al ministerio de Cartagena de Indias el cese de la asignación que cita este asiento en contestación a oficio de 1º octubre de 1787	
		- Se forma el asiento por haber ascendido en 27/4/1781. En 1785 se halla embarcado en América en el paquebot San Joaquin. Se corta la asignación de los 2/3 de su sueldo por haber fallecido la asignataria.	(Segundos pilotos con 25 escudos de vellón de sueldo al mes y 36 pesos en América)
		Libro 16 - 1 Jun 1786 a 31 Ene 1788 - Extracto de reales órdenes. 2/5/1781 Que todos los individuos del cuerpo de pilotos de armada sean tratados con el distintivo de Don. - Por Real Orden de 15/06/1786 se le confiere a este segundo piloto por el Ministerio de Indias el cargo de teniente de capitán de mar y guerra separándolo del cuerpo de la armada. - Hallase en América embarcado en el paquebot San Julián parece de la lista antecedente.	

13. MANUSCRITO. 1788 - TRATADO DE NAVEGACIÓN

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 170R-208R.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Tratado de navegación*. [Manuscrito], 1778.

Folio 170r

Sección primera

De modo de maniobrar en los tiempos malos

y precauciones que se deben tomar en estos tiempos

1º Dispondrá en Santa Bárbara dos aparejos, y una auja de marear para gobernar por ellos en caso de que le falten los guardias del timón, que deberá poner inmediatamente.

En este intermedio, estarán repartidos los pilotos, pilotines, y timoneles en las bocas de las escotillas, y escalas del alcázar y entre – puentes, para pasar la voz del oficial o piloto que mande el gobierno.

2º Para mayor alivio de los palos y masteleros pasará las maretas de la medianía de los obenques mayores, y gavias; y echar abajo vergas masteleros de juanetes, botalones de rasteros a las y foque, y lo pondrá en el combes; y en caso de un desarbolo hallará con que formar sus vahándolas.

3º Se abozarán todos los obenques y brandales de proa de medio y de popa a los remates de los barraganetes del castillo, alcázar y toldilla, por si hubiere algún desarbolo, poder cortar las jarcias con mas satisfacción y menos conjunción con que se logrará despedir el palo del costado con promptitud.

4º Se tendrán prevenidas cuantas hachas, hachuelas, u otras armas cortantes hubiere abordo por si llegare a desarbolar, y se repartirán en el alcázar y castillo, en la popa y proa del bote.

5º Se clavarán los encerados de las escotillas del (comb?) y todos los enjaretados para que el agua que entrare de un golpe de mar, o la que lloviera no vaya al entre-puentes; pero si es navío de guerra, a mas de esto en el entre-puentes inmediato a los trancaniles, se harán abrir diferentes rumbos o barras para que las agua que entran de la portería o escotillas, todas vayan a la bodega; teniendo el cuidado de sondar en tiempo en tiempo para ver el agua que hace el navío, o la que aumenta, con la que entra por los referidos sitios y los escobenes; a los cuales se pondrán sus tacos y mangueretones, para evitar el que entre mucha agua: Esta en los navíos del rey cae en la caja del agua y sale por los imbornales que en sus costados tiene; para la de la

Folio 170v

Bodega debe tener dispuestas en todos tiempos las cuatro bombas; si el tiempo carga y se teme desarbolar, se mandarán a cerrar las dos que hay a la taz del palo a raíz de la cubierta.

6º Respecto de que en estos tiempos trabajan mucho los costados con la artillería, se pondrán en las ruedas traseras de las cureñas, los cabriones para mayor sujeción en los balances y redarán las trincas de joya, y culata a los cañones del entrepuentes y la última a los del combes.

A más de todo lo expresado, los ingleses acostumbren para la seguridad de la artillería pasar una guindaleza de popa en proa dándola una vuelta redonda en todos los cascabeles de los cañones haciendo firmes sus chicotes en proa y popa, después de vientazos; y los senos que hay entre cañón y cañón se tesan, dando unos rebenques o badernas a las argollas que hay en el costado, con los que se excusa de otra sujeción; siendo esta la más breve en cualquier tiempo.

7º Daránse tres tortores de porta a porta primero en la cuadra al pie de la mesana; el segundo al pie del palo mayor, y el tercero en la amura; a más de esto en el castillo al pie del trinquete se dará otro para la sujeción de estos costados que con el peso de las anclas trabajan muchos; y si la lancha de antemano no tuviere dado sus cuatro tortores que son dos de cada costado se le darán; como también dos barrenos se le abrirá un rumbo para que si entrare algún golpe de mar, pueda desaguar y quitarle ese peso de encima. Esto mismo se hará con las demás embarcaciones que están en el (comb?)

8º Dispondrá los falsos estays, de mayor y trinquete y así mismo dos o mas quintales en cada palo mayor: a saber dos inmediatos a los obenques proeles, y otros dos al andar de los popeses y en la mesana las estrelleras puestas a popa. Harán oficio de luinales.

9º Se deben dar a cada vela su contra-amura, es costar y contra-brazas, para ayuda de su respectivos cabos a fin de que por la falta de estos no se pierda la vela; convendrá también formarles una aspa de San Andrés con 2 paños de lona para refuerzo de la vela, poniéndola por fuera de ella, y no como usan algunos de tejido de meollar porque son perjudiciales.

Folio 171r

10° Cuando se ofrezca correr con estos tiempos a mas de todo lo prevenido, se deberá arriar la verga de mesana y la mayor hasta medio palo, donde se dejará sujeta de amantillos. Brazar, aparejos de roli y torca perro. Este sirve para unir los bastardos y quitarle que no juegue la verga.

11° Si continuare corriendo con le trinquete, antes que llegue la noche se embargará sobre la vela de trinquete una cabadera y si esta no la tuviere un velacho o gavia con los rizos tomados; y dejándola aferrada con sus escotas, y amura pasar donde les corresponde, por si le faltare el trinquete de noche se cargará este y cazará la cebadera, para continuar con ella.

12° Si el navío es de mal gobierno, deberá arriar y desaparecer el mastelero y verga de sobre-mesa para que al gobernar a popa, de menos guiñadas.

Capítulo 1°

Del modo de navegar sobre las mayores

El navegar con las tres mayores, preparadas de bolina, se llama navegar sobre los papahigos; esto se excusa, cuando el viento no da lugar a largar las gavias, y es preciso ceñir el viento para no descaecer de su derrota.

En este caso se procurará gobernar como si se llevarán las velas altas, lo que en algunos navíos será difícil, respecto de su gobierno, y la mucha mar de proa que le hace abatir para sotavento no obstante todo esto, es preciso andar con el timón para reparar no tome por abante, o no andar tocando con las velas; y para ayuda a su mejor gobierno, se podrá aferrar, o largar el contar fok vela de estay de mesana.

Siempre que se navegare con este aparejo, y aún con las dos gavias cazadas con los rizos tomados, se debe disponer de dos hombres de toda satisfacción, en la escota mayor, y escotines de sotavento para que sobre una jugada de viento, arríen la escota mayor escotines y carguen cualesquiera de estos puños y pasada la jugada, vuelvan a cazarlos.

Nota... Cuando se arría la escota mayor, o los escotines por los motivos expuestos, ha de ser sobre vuelta porque con la primera se expone a perder la vela, y romper la verga, y con la segunda se puede encapillar la vela en el penol, por lo que se haría preciso el cargarla.

Folio 171v

Capítulo 2

Del modo de marear estando sobre las tres mayores
Siempre que el viento fuere cediendo de su fuerza, se deberán largar las gavias, para sujetar el navío y respecto de que la mar no cede tan presto como el viento, se largarán las gavias con dos o mas rizos tomados, del que le corresponde al viento, y se izarán, de suerte que sus relingas no queden tesas, a fin de que no se rompa la verga por la mucha mar.

Cuando se navega sobre las tres mayores, y el viento carga tanto, que obliga a cargar alguna de las mayores, a esto llaman que quedarse a la capa o capear; hay varias opiniones tocante al mejor modo de ejecutarlo si con trinquete y mesana, o con mayor, y mesana y no atreviéndome a decidir esta cuestión, dejo a la prudencia de cada uno, el que según la embarcación con que navegue, elija el mas conveniente de los diversos modos; que voy a explicar con sus ventajas y nulidades.

Nota: Siempre que se navegue sobre las 3 mayores y fuere cediendo el viento la vela que primero debe largar, es la gavia sobre los rizos que se hallen por conveniente, pues el largar el velacho al mismo tiempo no conviene respecto de no ceder tan pronto la mar como el viento, y ser contingente desarbolar del masteleros por la continuación de cabezadas que le hace dar esta vela, y los balances respecto no puede mantener la proa lo que con la gavia evita todo esto.

Capítulo 3

De capear con trinquete y mesana

Teniendo preparado este aparejo para navegar de bolina y las demás velas bien aferradas, el timón cerrado a sotavento, el trinquete debe estar no muy cazado, para que tenga menos arribada y que en estas no trabaje el navío, con el continuo balancear porque la mar le cogerá de costado.

Algunos capean con el trinquete solo para hallarse mas pronto para arribar, en caso de recibir algunos golpes de mar, manobra que no se debe hacer por expuesta a tener la mar de costado de donde se reciben los golpes de mar, y con el continuo balancear esta expuesto a desarbolar, así es mas conveniente capear con el trinquete y mesana; pues se mantendrá mas al viento, no obstante que trabaja bastante sobre la cabezada con la fuerza de la vela que la hace oscilar.

Folio 172r

Nota... El capear con trinquete y mesana se debe ejecutar en dos ocasiones la 1ª cuando el viento es muy fuerte, y los horizontes están muy oscuros que se puede tener algún contraste, y este suele algunas veces venir yéndose escaseando el viento por lo que cargado la mesana se puede ir arribando conforme se vaya escareando: otras veces suele dar recalazón por lo que puede cargar el trinquete y quedarse con la mesana, porque con cambiar el timón tiene echo su aparejo.

La segunda debe ejecutarse hallándose en paraje que es crucero de embarcaciones de noche por hallarse pronto para arribar. Con trinquete solo no capeará en habiendo mar gruesa a menos que no tema se le llame el viento de proa por algún chubasco para hallarse pronto para arribar.

Capítulo 4º

Del modo de marear estando con trinquete y mesana
Para marear estando con este aparejo se deberá atender al mas o menos viento y mar que hubiere, y en siendo el viento menos, que la mas, se largara la gavia, para que sujete y arranque el navío con lo que hará que no trabaje tanto; pero si el viento es mas que la mar, deberá amurar, cazar, bracear, y bolinear la mayor, y gobernar, como queda prevenido en el capítulo 1º de esta sección; y según el viento fuere cediendo de su fuerza. irá largando vela.

Nota... Supuesto, que conforme va aumentando el viento, se va aferrando las velas altas, hasta quedarse con las mayores, así es regular cuando se mareé alguna vela estando con esta capa, que sea la mayor la primera y conforme ceda el viento las gavias: solo si es bueno quedarse con la gavia y no con la mayor, cuando el viento es fuerte, y aturbonado, por ser vela más manejable en la disposición que se hallará con los 3 rizos tomados.

Capítulo 5º

De capear con mayor, y mesana
Esto se ejecutará disponiendo este aparejo de bolina y según el viento lo permitiere, lo que será con el rizo tomado o sin el, las gavias bien aferradas y el trinquete bien cargado, y puesto en cruz, el timón cerrado que sotavento, y si en su mayor orilla hiciere tocar a la vela se podrá largar el contra fok, o bracear el trinquete por sotavento con lo que evitará sean grandes las orzadas; y de no largar el contra fok por el mucho viento podrá cargar la mesana.

Folio 172v

Siempre que con estos vientos, se hubiere de largar el contra fok se ra cazándole primero. De este modo de capear, se logra mantenga el navío si proa a la mar, y aunque en esta rompa, no le puedes introducir tanta agua, como por el costado; y respecto de que en sus orzadas se mantiene mucho, el balancear es menos y el cabecear mas suave por la falta de vela a proa.

Nota... Que la capa es mejor con la mayor sola, que con esta y la mesana la prueba es que con la mesana orza mar, que con sola la mayor, y por consiguiente la arribada es mayor; luego debe trabajar mas el navío: así mismo orzando mas con la mesana, y arribando, no puede mantener la proa tan recta aún rumbo, y es evidente, que cuanto más se mantenga a un rumbo, mas recto es el camino; y así se mantendrá mas a barlovento y andará mas lo que no sucederá abriendo mucho ángulo en las orzadas y arribadas, y estará menos expuesto a recibir ningún golpe de mar con la arribada; esta con la mayor en navíos finos llega a 20 grados en los otros a 35 aunque no es esta regla fija para todos de una y otra calidad.

Esta capa aunque es buena por lo expuesto y particularmente en embarcaciones largas por ceñirlas bien la mayor, tiene nulidades la 1ª hallándose de noche en crucero por lo que se ha dicho y no podrá maniobrar con prontitud para impedir un abordaje: lo 2º si le da contraste no poderla cargar, y ser preciso crugerearla?, para que la lleve el viento, que de lo contrario de lo contrario se expone a echar el palo abajo, y verse en un conflicto si se le introducen algo golpes de mar y particularmente es mas expuesta por no ver la oposición de los vientos por la oscuridad que siempre hay en estos y así siempre tendrá listo el puño de sotavento de trinquete para en caso de contraste hacer arribar al navío y si tardare lo mejor será cortar el palo de mesana, que se conseguirá mas breve y se libertará de los daños referidos.

Capítulo 6

Del modo de marear estando con mayor y mesana

Para marear estando con el expresado aparejo se esperará que el navío en su mayor orza y a este tiempo se pondrá la caña del timón a barlovento y en su arribada se amurará, y cazará el trinquete y preparándola según el viento con que se debe navegar se mandará reparar la arribada pues esta no ha de ser más que de dos cuartas si es para navegar de bolina y a ser mayor no se podrá a mirar bien el trinquete.

Nota... no hay necesidad de que sea en la arribada, a menos que no

Folio 173r

sea para navegar fuera de la bolina que entonces después de levantando el timón se mareará el puño de sotavento del trinquete, hasta ponerse al rumbo que le convenga.

Capítulo 7º

Del modo de capear con la mesana y velas de estays

1º Después de aferradas la mayor, y gaviás, y cargado el trinquete se pondrán las vergas en cruz y casando la mesana y su vela de estay, se meterá el timón a sotavento con lo que quedará a la capa.

2º A más de esas velas, se pueden largar la vela de estay mayor y el contra fok, con lo que estará mas sujeto el navío, y pronto para una arribada, pues cargado la mesana y arriando su vela de estay obedecerá el timón, si este se pone para arribar.

3º Este modo de capear no es el mejor, cuando hay mucha mar, respecto de la poca vela, para sujetar la embarcación; pero no siendo la mar mucha, y el tiempo vario de turbonadas, es el mas seguro y descansado; pues para cualquier viento, tiene echo su aparejo, y puesto siempre a la capa, con solo cambiar el timón.

Nota. No debe hacerse uso de esta capa solo si cuando se hallare inmediato a tierra que no se quiera hacer camino y por que en estos sitios no hay mucha mar, pues aunque sea en tiempos varios, no es el mejor respecto, que ha de cambiar las escotas de los estays, y se ra mejor siempre la capa de mesana sola, pues en cambiando el timón ya tiene su aparejo echo: esta capa la acostumbran algunos hacer navegando en conserva.

Capítulo 8

Del modo de marear, estando con la mesa y vela de estays

Para marear un navío, que esta con el expresado aparejo, se atenderá si es para capear con mas vela, o para navegar a viento en popa o largo.

1º Siendo para continuar capeando se dispondrá la vela mayor, y de trinquete como queda prevenido en la sección 1ª

Folio 173v

Capítulo 7º

Número 2 del tratado 1º y luego que el navío venga por su orzada, se dará principio, a amurar su mayor, y trinquete valiéndose para ello de las reflexiones y voces de la citada sección, y capítulo, desde el número 2º al 3º advirtiendo, que deberá tener el cuidado de reparar la orzada a fin de que no tome por abante y según viere, mandará reparar con el timón.

2º Siendo para navegar a viento largo, o en popa y estando con la mesana y su vela de estay se aferrará este y se cargará la otra, cuando el navío llegue a su mayor orzada, a cuyo tiempo se largará el contra fok y si está aferrado se braceará el trinquete por sotavento y sobre la misma arribada, se pondrá la caña del timón a barlovento, y se cazará y amurará el trinquete como queda expresado en la sección 1ª capítulo 7 número 2º del tratado 1º.

Si fuere para navegar a un largo, se deberá reparar la arribada con toda prontitud; pero si es para navegar en popa se ha de reparar la arribada, cuando le falten dos rumbos para llegar a poner a ponerse en derrota; a cuyo tiempo se dispondrá el aparejo según el viento con que navegare, gobernando como se prevendrá en el capítulo 12 de este tratado.

Capítulo 9

Del modo de capear con la gavia, mesana y contrafok, o a palo seco.

De este modo de capear, se debe usar siempre que fuere la mar mas que la que corresponde al viento, porque entre mar, y mar a las velas bajas faltan algún viento, por lo que no sujetan el navío, y se exponen a un desarboló por el mayor balance, o perder la vela por el viento, que recibe de golpe; pero teniendo las gaviás, o gavia larga, como estas siempre se mantienen con un viento, sacan a barlovento, y sujetan mas la embarcación según nos ha enseñado la siguiente experiencia.

En el año de 1734 en las costas del Ferrol, con el navío San Carlos, sobre la costa, precisado a capear con la mayor, su piloto le advirtió esta maniobra, que tenía experimentado en otra ocasión semejante, con la que pudieron libertarse de ir a la costa.

Luego que se cazare la gavia, se arriará la verga mayor, cuarto permita la relinga de el pujamen de su gavia, y braceando las dos vergas, se bolineará la vela, y con esto quedará preparada.

Previene, que para bracear estas vergas, se debe arriar el obenque. Proel de sotavento de su palo y mastelero, pues la embarcación

Folio 174r

está sujeta en el balance por la fuerza de la vela alta.
En este modo de capear, se tendrá la mayor satisfacción de mantenerse mucho más a barlovento que con la mayor.

Capítulo 10

Del modo de capear a palo seco, o a la Bretona

De este modo de capear se debe usar cuando no hay otro recurso, ya sea por la fuerza de viento, o por no hallarse con velas, como también por estar al abrigo de la tierra, donde haya bonanza de mar, no proporcionada al viento; pues de haber la correspondiente al viento, precisa alargar la vela, para sujetar la embarcación.

Dispondrase el aparejo de proa en cruz, y el de popa braceado por sotavento, y en este costado se pondrá la caña del timón, a ferrada la mayor y bien cargado el trinquete con sus trapas, y tomada la cruz, para que en cualquiera acontecimiento se pueda marear con prontitud.

Capitulo 11

El modo de marear, estando a la capa, como se previene en los capítulos 9 y 10

Para marear estando a la capa, como se previene en el capítulo 9 se deberá ejecutar del modo explicado en el capítulo 8 de esta sección del número 2º hasta el fin.

Para marear estando a la capa, como se previene en el capítulo 10 se deberá ejecutar, conforme se dijo en el capítulo 8 de esta sección.

Capítulo 12

Del modo de correr con mucho viento y mar

Llamare correr, el navegar en popa, con una o dos velas, porque la fuerza del viento no permitir llevar mas vela, eso se ejecuta durante la fuerza del viento, y en mares donde no hay peligro de tierra, o bajo por la proa: pues si le hubiere será preciso mantenerse a la capa con el aparejo, que mejor se adaptare a las circunstancias del tiempo: pero si fuere tan estable, que sea forzoso ir a la costa, se maniobrará como se dirá en la pregunta y respuesta 8 de la sección 4ª.

Diversos son los modos de correr y en ellos se deben tomar todas las precauciones, que quedan expresadas en esta sección desde el número 1º hasta el 12º inclusive

Siempre que el navío no sea de el mejor gobierno se deberá correr con el trinquete a la amura y cazado hasta el obenque popez.

Folio 174v

de sotavento, braceada la verga por barlovento todo cuanto se pueda y pasadas sus contra-brazas.

En esta disposición, se procurará gobernar lo mas recto, que se pueda, llevando el viento y la mar por el anca del costado, que está el trinquete amurado, y si sobre algún descuido o guiñada, pasare el viento al otro costando inmediatamente meterá todo el timón para reparar la arribada casará y braceará por redondo el trinquete y si continuará en la guiñada se llevará el trinquete a la amura para evitar, que tome el navío por a lua; pues el hacer cazado al mismo tiempo, le hará abatir y ponerse a camino.

Luego que se vea, que el navío va a ponerse en derrota se levantará el timón y se dispondrá el trinquete según estaba amurado y cazado y braceado procurando gobernar con la mayor atención y llevando siempre la mar por el anca dicha.

2ª Pero si el navío fuere de buen gobierno podrá correr con el trinquete cazado a dos puños y braceado en cruz; pero sus escotas han de estar un poco aventadas para que el viento derrame y no haga tanta fuerza de vela.

Procurará llevar el viento y la mar por la popa, gobernando para esto y para el otro modo de correr a la voz de los pilotos, que deberán observarlas mares, y según ellas dar la voz de estribor o babor; y al mismo tiempo se atenderá así obedece el timonel no sea que algún descuido suyo obligue a maniobrar como en el modo 1º queda prevenido.

Si el viento continuare, y fuere preciso correr de noche se embregará de ante mano una cebadera, como se ha dicho en esta sección.

Número 11 no obstante el uso contrario de nosotros antiguos por ser vela, que atormenta su palo, y este es la llave de los demás; y en caso de que falte el trinquete, se halla el navío con otra vela alta con que navegar, huyendo de las mares.

3ª Preparado el velacho con todos los rizos tomados arriada la verga de trinquete, e izado el velacho, como un codo, puede correr gobernando como queda dicho y en cualquier guiñada o descuido, se podrá maniobrar con más prontitud, y reparar el descuido.

Luego que reconocer no sea tanto el viento, y que puede largar mas vela, se ejecutará sin dilación, a fin de dar mas andar al navío y que no le atormente la mar; pero para largar la vela, se atenderá al gobierno del navío; pues si es duro de timón al arribar, deberá largar el velacho y en todos casos esta vela es menos engorrosa por hacerse su aparejo con el de trinquete a un mismo tiempo; y según fuere abonanzando se irán largando sus gavias, con la precaución de los rizos tomados, como queda prevenido

Folio 175r

en le capítulo 2 de esta sección y habiendo aparejado su palo de mesana y masteleros se quitarán todas las precauciones tomadas para este fin con lo que se concluirá la maniobra.

En esto, como en el modo de capear, el discreto marinero atenderá a su experiencia mediante la cual operará.

4º A mas de los tres expresados modos de correr se ofrece el de ejecutar a palo seco, ya sea porque no se puede largar vela, o porque no convenga navegar mucho. En este caso se gobernará llevando el viento, y la mar rectamente por la popa, para lo cual se atenderá a la voz de los pilotos que mandan, que deberán estar de observación en la escala de la toldilla; y de cualquier gobierno, que use, conviene desajustar el palo de mesana de sus masteleros y vergas, para que no tenga esta ventola, que har

ia el gobierno más trabajoso: y en caso de dar alguna guiñada, se reparará no solo con el timón, sino también con las vergas de proa bracedolas por la parte opuesta a la guiñada, y las del medio por la de la guiñada con cuya diligencia se pondrá en derrota la embarcación y luego que el viento permita largar vela, se maniobrará según queda expresado en el capítulo 2º de esta sección.

Capítulo 13

Del modo de maniobrar navegando con refregones y turbonadas.

1ª para navegar sobre la costa o paraje que es preciso forzar de vela para montar alguna punta, bajo, isla, arrecife, etc. con el viento, o refregones, se dispondrán marineros de satisfacción en la escota mayor, y escotines, para que sobre la jugada arrien y carguen los puños, y pasada la jugada, vuelvan a cazar; pero si llevare las gavias izadas, las arriará sin atender a los escotines, en caso de no ser tan fuerte la jugada que precise a aventar los escotines al mismo tiempo.

2ª Siempre que se navegare al abrigo de la tierra con precisión de buscar el puerto o fondear etc; y que el viento venga a refregones o jugadas se tendrá el cuidado de arriar las gavias sobre la jugada y parada esta izarlas otra vez, para no descaecer del puerto, o fondeadero; y no ejecutándolo así, habrá peligro de desarbolar de los masteleros: tendrase especial cuidado sobre la refegada, de hacer que toque el primero y segundo

Folio 175v

pañó de las mayores para que pierdan algún viento estas velas, a cuyo efecto es necesario tener buenos timoneles.

3ª Si navegando de noche con cualquiera de los expresados aparejos de correr, o capear, de improvisto se quedare el viento, se mandara al instante cargar la vela, o velas con que se navegare; y si tiene izadas las gavias las arriará, quedándose a esperar el contraste que es otro viento. Este vendrá con la misma fuerza que el que tenía antes; pero siendo de día se verá la oposición de los dos, y según fuere se podrá maniobrar.

4ª Si navegando con todo el aparejo, sea en popa a un largo y de bolina, se ve venir alguna turbonada, se aferrarán inmediatamente todas las velas menudas, y se cargará la mayor, quedándose con el trinquete y las gavias arriadas, o aferrándolas según reconociere el mas o menos viento que trae la turbonada; estando siempre pronto para cargar el trinquete por si la fuga fuere tanta, que obligue a ello o aventar las escotas.

Pero si por descuido te hallares con la turbonada encima navegando de bolina, y con todo el aparejo largo, inmediatamente aventará la escota mayor, los escotines de los juanetes, y las gavias y mandará arribar todo, hasta poner el viento a la cuadra: entonces arriará todas las velas, y aferrará las que conviniere debiéndose cargar primero la mayor.

Pero siendo el viento en popa, o a un largo, sin tener que arribar aventará los escotines de los juanetes, y las gavias, como las amuras de las alas, y arriando todas estas velas, asegurará sus masteleros; y luego que haya pasado la turbonada, marerará las velas, que tuviere por conveniente, para seguir su destino.

5ª Siempre que se viere la turbonada por sotavento, la esperará con la mesana cazada, y todas las velas cargadas pues de esta suerte se hallará libre de todo cuidado.

Capítulo 14

Del modo de maniobrar, con chubascos, y calmas

Siempre que hubiere tiempo variable de chubascos, de poco viento, o ventolinas conviene quedarse con la media cazada, los puños del trinquete cargadas y las gavias arriadas, y braceadas una contra otra; mediante lo cual para cualquiera ventonila, estará hecho su aparejo, pues como lo poner el timón a sotavento, se hallará el navío mareado.

Con estos tiempos, y calmas muchos suelen tener las gavias izadas, para aprovechar algo en su navegación; pero solo

Folio 176r

lograrán molestar la tripulación, romper cabos y velas o desgraciar un mastelero si hay alguna marejada.
Pero en hallándose en costa, bajo etc., donde pueda peligrar el navío, no debe omitirse la mas leve diligencia, pues para estas ocasiones son los palos, y velas.

Nota al Capítulo 12

Siempre que se corra con más vela, que e trinquete, será la gavia la que debe largar por ser la que hace mejor luego al gobierno; que el correr con el trinquete y velacho es exponerse a descabezar el palo, y aunque sea duro de arribar, se puede hacer cuartel con la gavia. No hay duda, que es mejor correr con el velacho solo que con el trinquete por estar libre de faltarle el viento cuando hay mucha mar y por esto atravesarse y tener una avería en los palos.

Sección Segunda

Del modo de maniobrar, en tiempos que experimente descalabro de jarcias, velas, vergas, palos, timón etc.

Capítulo Primero.

Del modo de remediar cuando le falta algunas jarcias principales o de labor.

1° Si navegando a un largo y de bolina, le faltare algo de las brazas de barlovento de las gavias o juanetes, a tiempo que va dando caza, y de huida, la podrá remediar sin arriar la verga, sujetando esta por la braza de sotavento contra sus obenques y por una boza que dará al obenque proel de barlovento. Pero siendo el viento fresco después de arriada su gavia sobre los amarillos braceará por sotavento, hasta que ciña bien sus obenques, y halando la bolina de barlovento a estos obenques, dará una boza, como llevo expresado, con lo que dejará en cuanto cabe sujeta la verga para que los marineros pasen la braza.

2° Pero si esta braza faltare sobre una fugada y al tiempo de arriar la gavia, y esta por la fuerza del viento está tan pegada

Folio 176v

a los obenques de sotavento, que no se pueda arriar, inmediatamente deberá arribar preparado su parejo a navegar viento en popa a este tiempo braceará la verga en cruz y se podrá arriar fácilmente, luego ceñirá el viento, y remediará el daño, que hubiere en la braza, sujetando la verga, como queda prevenido en el número 10.

3° Si fuere la braza de sotavento, la que hubiere faltado, y con tiempos bonancibles, se hará bracear de barlovento contra esta bolina cuanto pudiere: con lo cual y tesar los chafaldetes, se sujetará la verga para remediar la braza; pero con tiempos frescos después de haver arriado la verga, se braceará por barlovento, hasta poner la vela en facha y tesando los chafaldetes, contra la braza de barlovento, se dejará la verga sujeta, para que se pueda pasar nueva braza.

4° Con tiempos en popa y bonancibles, si faltare cualquiera de las brazas de gavia, se braceará la verga por la otra parte, hasta que la relinga de la caída de su vela esté bien tesa y sujetando la verga por el aparejo de rolí, se pasará, o remediará la braza por una costura flamenca: pero si fuere el viento fresco o faltare los juanetes, se deberá arriar la verga, y después de haberla sujetado, como queda prevenido en el número 1° de esta sección se remediará el daño.

5° Si faltare cualquiera de las brazas de trinquete se sujetará esta verga por sus contra-brazas; pero si fuere de la mayor y con viento en popa, se braceará por la otra, habiendo dado antes una boza a los obenques proeles de donde faltó la braza y sujetando el aparejo de Rolí, podrán los marineros pasar la braza con alguna satisfacción.

Si con tiempo de bolina, faltare cualquiera de las brazas mayores se sujetará la verga por medio de la otra, esto es, llevando la gavia mareada contra su bolina, si le faltare la de sotavento; y si la de barlovento, contra los obenques de sotavento, y llevando la mayor sola, se hará la misma faena faltando la de barlovento; y si faltare la de sotavento se dará una boza a estos obenques con lo que dejará sujeta la verga, y para mayor seguridad navegará a viento largo.

6° Si navegando con vientos escasos o contrarios, le faltare al bolina (que será la de barlovento) de cualquiera de las gavias o juanetes, después de arriarla la vela, cargará el puño de barlovento de ella, como queda prevenido en la sección 1ª del tratado 1°, y de encima de la verga remediará el daño; pero si faltare la de la mayor, o trinquete, podrá remediar del Pasamano, o bauprés,

Folio 177r

y en todos tiempos deberá navegar algo arribado para que esta vela no toque.

7° Navegando con todos viento bonancibles o frescos, si faltare la ustaga, o driza de cualquier verga de las gavias, o juanetes, luego que vino a bajo, mareará la vela, según el viento con que navegare para no perder camino; a este tiempo se tiramollarán los brioles, apagapenoles, y cruces, y cobrarán los chafaldetes, pasando inmediatamente otra ustaga o driza si la misma no pudiere servir.

Pero si usare dedos ustagas o dos drizas, por lo regular llegara a faltar la de barlovento, y quedará la verga mantenida por la de sotavento, en este caso se enmendará o pondrá otra ustaga sin arriar la verga de gavia o velacho, en que solo se usan dos ustagas y drizas. Siempre que el navío fuere de retirada o huida de algún enemigo y este le pueda cañonear, se sujetarán los amantillos, y contra-amantillos de mayor y trinquete como también los de las gavias y los escotines de los juanetes, sino los tiene cazados por si de una balazo faltaren sus drizas, queden arriba estas vergas por los expresados cabos, y sin perder camino pueda poner otras.

8° Siempre que faltare cualquiera de las drizas mayores que dará sostenida por las bozas, que se les pasa, siempre que sale a navegar por lo que sin arriar la verga, se enmienda la driza.

9° Si navegando a un largo de bolina o en popa, faltare la escota, o amura mayo o trinquete inmediatamente se cargará su puño, según queda explicado en la sección 1ª del tratado 1º; y siendo el de la amura, después de haber abozado el puño, se le quitará la ligadura y pasando por el puño la amura, si esta hacerla un ruido, se unirá luego con la gaza del motón de la escota y dando al puño nueva ligadura, quedará remediado el daño, y quitándole la boza, quedará pronta para amurar; pero siendo la escota la que falta después de cargado el puño, se pasará nueva escota sino es que pueda servir la misma con lo que estará remediado el daño.

10° Si faltare la escota de mesana y de alguna de las de estas se remediara la primera cargando la vela, y la otra arriandola, si es alguna de las rastreras o alas, habiéndolas aferrado de lo contrario hay peligro de perder el hombre que fuere al botalón a pasar una contra-amura y por haber perdido bolina, y escota en este caso se debe llevar el botalón para proa y arriando la amura y algo de la driza, llevará el viento la vela para proa, de donde

Folio 177v

se podrá recoger y remediar la escota y volverla a marear; pero si es la amura la que falta, podrá meterse dentro como queda dicho en la sección 2ª capítulo 10º tratado 1º y después de haber dado nueva amura se marcará como llevo expresado en el capítulo 9 de dicha 2ª sección.

11º Si navegando con todos vientos, se hallare el escotín rosado, después de haberle abozado el puño, se arriará el escotín y cortándole por donde está rozado, se pasará de nuevo por el punto y dándole un nudo, se cazará su escotín y quitándole la boza, quedará dispuesto.

Pero si faltare cualquiera de los escotines de las gavias inmediatamente se arriará esta vela, al mismo tiempo cargarán los chafalsetes, sin arriar del otro escotín; y luego que esté la verga sobre los amantillos y el puño abezar de su motón, se cargará de esta cruz, y apaga-penol, hasta cerrar la vela, entonces se meterá el puño en la cofa, donde se le pasará nuevo escotín, o el mismo que tenía, se le dará un nudo y un botón con lo que podrá marear su vela. Pero si dando caza, o huyendo del enemigo, faltare uno de los escotines, se procurará remediar el daño sin arriar la vela por que de lo contrario se pierde la mitad del andar; a saber, si con vientos en popa, u de bolina, faltare el escotín de sotavento, se cargará el puño, hasta que llegue abezar de su motón; pero si de bolina, y faltare el de barlovento, se cargara este puño, hasta que impida la bolinga a cuyo fin arribará algo para navegar en vela, e inmediatamente pasará por lo motones del escotín una guindaleza y el chicote de esta, llevará sobre la verga de la gavia, de donde se le hará una malla escurridiza, dejando en medio de ella el chafalsete y por este se dejará caer dicha malla, la que tomara el puño y tesando la guindaleza contra el chafaldete, quedará por escotín, por este se cazará el puño, arrimado de el chafaldete sin que impida el cazar y llegada a distancia, que se le pueda dar su boza, se dejará por ella sujeto el puño, al cual quitándole la ex presada guindaleza, se pasarán su escotín con esto se acabará de cazar la vela y quitará la boza y se ceñirá el viento, o na vegará según conviniere.

12º Si navegando de bolina, faltare sobre una cabeza uno de los estays principales, o los barbiquejos inmediatamente se pondrá a navegar viento en popa, tomando la mar por el anca; en cuyo intermedio si fuere estay, se llevarán los aparejos reales, y estrelleras de su palo a proa; a saber si es el trinquete los aparejos reales al bauprés y las estrelleras a las serviolas; si es el mayor, unos y otros a los portas que están a proa del ojo de la maura mayor de ambos costados; y tesándolos muy

Folio 178r

bien, quedará asegurando el palo en cuanto cabe, ínterin se pone nuevo estay de el chicote de un cable correspondiente a su grueso y poniendo los expresados aparejos en su lugar concluirá su faena.

Si son los barbiquejos inmediatamente se llevarán los aparejos de estrelleras y los reales a proa inmediatos unos y otros a las trincas del bauprés para ayuda del faso estay; y se procurará con la mayor prontitud dar al bauprés las contra-amuras de trinquete (con semejantes tiempos deben estar pasados por los motones de la pala del tajamar) donde estaban los barbiquejos y tesándolos bien, dejará asegurando este palo, ínterin se le ponen otros; y para ayuda de ellos un aparejo de dos cuadernales y una guindaleza.

Por ningún pretexto se cargará la vela del palo, que le faltare el estay porque le sirve de sostén llevándola para proa con la fuerza del viento que recibe

Siempre que faltare el estay de gavia o velacho, deberá hacerse la misma diligencia de arribar y arriar la gavia hasta medio mastelero; y si es con poco viento, la de arriar toda la gavia y procurando gobernar con la mar al anca, remediara el daño con chicote de calabrote o guindaleza.

Por cualesquiera de los contra-estays, no hay que hacer movimiento pues por los principales quedan sujetos los palos.

13° Lo que se dijo en el numero anterior que es preciso ponerse a navegar en popa, siempre que faltare uno de los estays mayores, o barbiquejos, debe entenderse cuando lo permita el paraje, que cuando no después de haber cargado la vela del palo, que le faltó el estay, se mantendrá a la capa, y poniéndolos aparejos expresados en los parajes, que llevo referidos arriará la verga ínterin se remediare el daño; lo que se hará lo más pronto que se pueda para luego forzar de la vela.

14° El modo de reparar cualquiera descalabro de obenques o brandales.

Si navegando de bolina con las cuatro principios o en popa faltare cualquiera de los obenques o brandales, siendo alguno de los masteleros inmediatamente arriará su gavia; pero siendo de las mayores a mas de los expresado, se cargará su vela ínterin se remediare el daño.

Siempre que estando a la capa, o sobre las mayores, faltaren

Folio 178v

dos, o mas cadenas de la mesa de guarnición u obenques de barlovento, inmediatamente se virará de la otra vuelta, para que no trabaje el resto de los obenques; haciendo los del sotavento, y poniendo nuevos obenques, o quinales se remediara el daño; y si conviene, revirará para seguir su destino.

En estos casos procurará poner el obenque de guindaleza o calabrote, que haya trabajado algo, para que tenga poco que dar o estirar.

Capítulo 2

Del modo de remediar, un mastelero que se rinde

Luego, que el gaviero (auia?) o se reconoce por el estallido; haberse rendido un mastelero, inmediatamente se deben arriar sus gavias, reconocer cual sea para izar la otra gavia.

1º Si el daño fuere por la boca de lobo, o algo mas arriba, se calará o arriará el mastelero, hasta que la rendidora quede un codo mas abajo del tamborete (como se prevendrá en le capítulo 4º) sobre los viradores, y su ayuda y dándole una boza por el ojo de la cuña a la espiga del palo, en esta dos buenas Portu-gruesas, la una inmediata al tamborete, y la otra mas baja; y acuñándole la boca del lobo del tamborete y la de los baos dejará el mastelero asegurado por esta parte. A más de lo expresado, se trincara la cox del palo, y enmendarán los obenques boandales, y estays que se tesarán para dejar el mastelero asegurado, y con satisfacción de poder largar cuanta vela cupiere con su rizo tomado.

Siempre que el daño, o lo rendido fuere mucho mas arriba de la boca de lobo (si tuviere otro de respeto) inmediatamente se echará abajo, y se pondrá el otro; pero a no haberle, se hará la diligencia, que queda prevenida, mediante la cual usará de la gavia con todos los rizos tomados, y de su juanete.

2º Si en una función con algún chasponazo o bala de metralla, se lastimare alguno de los masteleros y se viere precisado a usar de él (como nos aconteció con el San Esteban en el río de la Plata, por tener próximo al enemigo) inmediatamente se le aplicará una jimelga delgada con sus arriatas embutidas en la misma jimelga, y a la verga se formara un racamento de vertellos con buen bastardo y su aparejo de troza y la tira o beta al alcázar para que al izar o arriar se facilite el trabajo.

Folio 179r

Capítulo 3

Del modo de remediar un palo que se rinde
Luego que se reconozca haberse rendido el palo mayor o de trinquete si el paraje lo permite inmediatamente se pondrá a navegar en popa, cargadas todas las velas de este palo, y masteleros y este y la verga mayor deberán calar para quitarle algún peso en el balance; pero si fuere en paraje en que sea preciso ceñir el viento a mas de haber carpado y arriado todo lo expresado, se darán los aparejos reales, y estrelleras a proa y a popa, ínterin se hace un refuerzo circular con maderos que llaman rueca.

Según la parte donde estuviere la hendidura se le formarán al rueca. Esta se hace con una de las jimelgas, sea en dos mitades o entera apli cándola por la cara de proa y popa del palo, siendo en dos mitades de no por la de proa, habiéndole quitado una jimelga, que tiene en esta parte; y esta se le aplicará por la de popa, luego al botalón del Fok, a las de las rastreras, y a las altas se hará una corta concavidad, para que vienta mejor y se aplicarán en los intermedios de las jimelgas, con las coces, o su mayor, grueso para abajo; a saber, el botalón del fok por un costado, y los dos de las rastreras por el otro; y en sus intermedios y los de las jimelgas, los botalones de las alas, y unos, y otros clavados al palo. Los intermedios o huecos de estos botalones o jimelgas se llenarán de otros maderos, o barras de cabestrante para acabar de redondear el palo, y clavándolas como los otros, se le darán a fuerza de aparejo, y cabestrante diversas arriatas con unos cabos algo trabajados, para esto son los únicos las brazas y palanquines de mayor, y trinquete; previniendo que si la hendidura fuere inmediata a la cubierta, deberá la rueca calar hasta la primera cubierta; para lo cual será preciso abrir las fognaduras quitando algo a las latas o baos, para que entre alguna de las jimelgas de botalones y acuñando el palo a dichas fognaduras, se dejará en cuanto cabe con alguna seguridad.

Pero si la hendidura fuere alta, se hará la rueca mas larga, que cuando es baja; advirtiéndole que en este caso no se le pondrá su mastelero, si no el se sobremesa con su vela; peor si la dicha hendidura es baja, podrá ponerse su mastelero, y verga sin el de juanete, y en estos casos se operará según la fortaleza de su palo. Siempre que los tiempos fueren secos y los palos trabajen se echarán

Folio 179v

a la rueca o a sus arriatas, algunos baldes de agua, para que con la humedad, se hinche la madera, y los cabos y se procurarán poner entre los intermedios de los botalones diversas cuñas bien apretadas para que las arriatas no se aflojen.

Por ningún pretexto se cortará cualquiera de los extremos que sobresalieren de los botalones, a los cuales se dará su arriata de un cabo correspondiente, con el cual quedará la rueca concluida.

Capítulo 4º

Del modo de calar, y guindar un mastelero en la mar
Siempre que esta maniobra se ofrezca con tiempos serenos, se ejecutará sin arriar la verga mayor, a esta después de quitado su racamento, se darán de la cruz para proa dos aparejos; esto es, si es el trinquete a la cabeza del bauprés, y si la mayor, al palo de trinquete, y por ellos se separará la verga del palo lo suficiente para que pueda pasar el mastelero. Pero habiéndose de ejecutar con alguna marejada y siendo el mayor, esta verga, se arriará cuanto lo permita su racamento, operando para esto, como queda prevenida en la sección 2ª capítulo 6 del tratado 1º y de cualquiera de los dos modos al ejecutar siempre que el paraje lo permita, se pondrá a navegar con la fuerza de vela que se pudiere, a viento en popa, procurando no guiñar en el intermedio que el mastelero se está arriando o guindando; y si no conviniere ceñir el viento, ínterin se desapareja el mastelero, y apareja el otro se podrá ejecutar, y para echar este a su lugar se pondrá a navegar como queda prevenido.

Pero no permitiéndole el tiempo o el paraje navegar en popa, se pondrá a la capa con la mayor, o navegará ceñiendo el viento; y sin quitar el racamento de la verga mayor, o trinquete, se podrá calar el mastelero por barlovento. En este modo de calar con solo un aparejo, que se le de de la coz para popa, al costado de sotavento, tiene bastante sujeción; pues le obliga a venir forzado contra los bastardos del racamento, y esta maniobra se puede ejecutar sobre las 3 mayores, con todo el aparejo o capeando con la misma vela mayor del mastelero, que se va a arriar.

Esta maniobra es del oficial de mar, que tuviere el navío; pero por curiosidad del que manda dará una tintura de ella.

Primeramente dispondrá sus viradores, y batículo, o ayuda de virador con mucha gente, y al cabestrante un virador.

2º Dispondrá a los brandales y aparejo de beta larga, para que le sirva de acollador, y también al estay, y contra-estay.

3º Arriará en banda las drizas de las velas de estay de

Folio 180r

gavia, volante, y juanete y los acolladores de sus cañas y nervios (y si es a proa, las de contrafok, y su caña) los brioles, apaga-peroles, cruces, palanquines de rizos, amantillos, y las drizas de sus gavias, dejando esta verga sobre el tamborete, sujeta por sus chafaldetes, y una boza, para que sus drizas sirvan a de brandales al arriar; así mismo se arrián los chafaldetes, drizas, brazas y bolinas de juanete, y también las brazas del juanete de proa.

4° Le atesarán los aparejos de los brandales, estay y contra estay y arriando sus acolladotes y los de los obenques, de la gavia, hará todo esfuerzo por los viradores a fin de suspender algo el mastelero. Para esto se va arriando de los expresados aparejos a proporción de lo que se suspende, y lográndole quitar su cuña afuera de mazo, se tesarán todos los aparejos, y las drizas de su gavia.

5° Según se va arriando de los viradores y batículo, se va cargando, y sujetando el mastelero por todos los aparejos, estays, brandales, y drizas, hasta tanto que descubra el ojo de la cuña por debajo de las cacholas; entonces se le pasa con vuelta redonda un cabo grueso por dicho ojo, y de sus chicotes se le dan dos aparejos, que trayéndolos a los costados a popa de su palo, servirán para sujetar el mastelero por esta parte, a fin de que con su juego no lastime las caholas: con estas precauciones se continuará arriando hasta la mitad del palo, que suspenderá arriar, procurando echar la verga y mastelero de su juanete si anteriormente no hubiere hecho esta diligencia, dejando sus jarcias en la costa, para de nuevo encapillar en el otro. Así mismo se dejará la verga de la gavia trincada sobre la cofa, y se continuará arriando, hasta que el cuello del mastelero este en el tamborete; a cuyo tiempo se suspenderá de arriar, y dejándole sujeto de la coz, y sus viradores, cobrará todos los cabos, que al principio arrió.

6° Se desnudará el mastelero de todas su jarcias y los baos; estos se dejan sobre le tamborete, para poner al otro y jarcias en la cofa, o pendientes de ella, y abozados del palo. En este intermedio se dará a la coz los aparejos reales de su palo, y en el cuello un andarivel, parado por un motón de tamborete mayor (ka?) y después de despasados los viradores, se echará el mastelero sobre los expresados aparejos y andarivel al combes y quitándole los aparejos sobre el andarivel, se dejará tendido sobre la cubierta.

7° Luego que esté el mastelero sobre la cubierta se dará el chicote del andarivel en la coz del otro mastelero y en su medio y espiga sus barbetas buenas, y el otro chicote puesto al ca-

Folio 180v

brestrante o a mano, por el se suspenderá el mastelero, hasta que presente la cabeza entre los baos. A este tiempo se le darán en la coz los dos aparejos reales: y por estos y el andarivel, habiéndole quitado la primera barbeta, se suspenderá hasta que su espiga entre por la boca de tinaja del tamborete, y que sus baos queden encapillados, y suspendidos como un codo del tamborete. Entonces se le trincará la coz contra el palo y se le darán los dos aparejos que debe llevar para su sujeción.

8º Se empezará a verter, o encapillar por los motones de las ustagas, si estos no se ponen en él tamborete de juanete, siguiendo las coronas, sino están unidas con los terceros obenques; luego dos cuadernalotes y cuatro morones para los amantillos, palanquines de rizos, escotines de juanete y drizas de ala. A esto seguirán los obenques empezando por los de proa y luego los brandales y sobre estos el estay y contra estay y por último el tamborete, cuyo intermedio se dispondrán sus viradores, y ayuda o batículo, y habiendo atesado estos, se quitarán los aparejos, andariveles, y trincas de la coz.

9º Dispuesto todo, se irá virando y arriando por todos los aparejos dados a los brandales, estay y coz del mastelero, como también de las drizas de su gavia, teniendo cuidado de que estén en banda todos los cabos, que hemos referido al calar, para que no impidan y llegando el ojo de la cuña a las cacholas, se quitarán los aparejos de la coz, y continuará guindando hasta tanto, que se ponga a la cuña; y descansado sobre ella el mastelero, se le atesarán todos los obenques, brandales, y los estays, y quitando los aparejos, que tenían estos cabos, se concluirá la faena.

1ºº Luego que se haga guindado, se pondrá la verga en su lugar, y se echará el mastelero de juanete por medio de un andarivel, que le sirve de virador, y luego su verguita aparejada del todo, y habiéndolo guindado antes de poner la verga, quedará concluir toda la faena. Pero si esta se hace con buen tiempo o en el puerto, después de guindado medio mastelero, se le pondrá el de juanete, y sus vergas, para que vaya aparejado del todo.

En este modo de guindar hay mayor pero, que suspender y está más expuesto a descabezas el palo sobre un balance en la mar, por lo que siempre que se pueda excusar, será mejor aparejar el juanete, después de haber asegurado el mastelero.

Folio 181v

Capítulo 5

Del modo, que se debe remediar la pérdida de una de las velas mayores y ponerse a navegar en popa. Siempre que la rajadura no se pueda remediar, dándola con alquitrán o poniéndola un refuerzo de lona, deberá cargarse la vela, como deyo dicho en el capítulo 8 de la 1ª sección del tratado 1º quitarla y poner otra.

Para ejecutar esto, se arriará la verga hasta medio palo, con las precauciones prevenida en el capítulo 6 de la 2ª sección del tratado 1º, y dejándola sujeta como ella se previene se empieza a desembargar. Con esos cabos se aferrará la vela, dando a todos los brioses, y apaga penoles un embargue entre tanto se coserá en cada penol un motón, que tendrá pasado su andarivel con sus chicotes amarrados en los garruchos de las empuñaduras y quitando estas y sus contra-empuñaduras, quedará la vela sobre los andariveles, brioses, apaga-penoles, palanquines y briolín. A este tiempo, se dará principio a arriar la vela por los expresados cabos, teniendo sujeto el andarivel de barlovento, hasta que toda la vela de sotavento esté dentro y entonces se arriará del andarivel de barlovento, con lo que se tendrá asegurada la vela con menos trabajo.

En este ínterin, se dispondrá la otra vela por la cara de proa de su palo, tendida de babor a estribor, con la relinga por la cara de popa, a esta en los puños del pujamen, se darán los chafalsetes, amura, y escotas; y en la relinga que hay entre estos puños, los brioses, y briolín; en las de las caídas los apaga-penoles y las poas con las bolinas; en este intermedio se dispondrán los andariveles, pasando por los cartuchos de los puños del gratil sus chicotes, y dejándoles como dos brazas de cabo sobrante, se les dará su cruz y botón inmediato a los expresados garruchos, y al cabo sobrante sus barbetas, así como a cada briol, y apaga-penol en embargue, y los restantotes a la vela porque no lleve mayor ventola.

Dispuesta la vela, como se acaba de expresar, se aplicará mas gente al andarivel y demás cabos de barlovento, y se cargará a un tiempo de los andariveles, chafaldetes, brioses, y apagapenoles, y briolín, hasta tanto que puedan tomar de la verga los cabos, o chicotes sobrantes; y habiéndolos echo

Folio 181v

firμες inmediatos a sus motones, se cortarán las barbetas cruces, y botones que llevan dados a los andariveles y se continuará cargando, hasta llevar los puños a su lugar.

A esto pueden ayudar los marineros, que están sobre la verga, por medio de los embargues, llevando la vela hacia el penol que lo conviene y llegada a su lugar, se harán las empunaduras, y sus contras y amarrando todos los embargues, quitaranse los motones y andariveles, y se izará la verga como queda prevenido en le capítulo 5 sección 2ª tratado 1º con lo que finalizará su maniobra.

Si por haber perdido esta vela, o el trinquete estando capeando se viere en la precusión de enseñar la popa al viento, y por no poder o tener que largar vela a proa no le obedece el navío, después de braceado el aparejo; para ello dispondrá la marinería en toda la tabla de la jarcia de trinquete, por la parte de adentro para mayor seguridad de la gente y con este parapeto habrá aparente fuerza para que el navío arribe; ya no lograrlo con esta diligencia será preciso cortar el palo de mesana, con las precauciones que quedan en el capítulo 9 de esta sección, con lo que se consiguiera ponerse en derrota. No obstante esto, antes de cortar el palo se puede dejar caer por la popa uno de los anclotes con su cala brote, a fin de que por esta arte haya mas que vencer y se facilite a la proa su caída para sotavento para ponerse en derrota.

Capítulo 6

Del modo de remediar la pérdida de una gavia

Luego que se rife una de estas velas, se arriará sobre los amantillos, y después de cargada la vela, como se previene en la sección 1ª capítulo 6 del tratado 1º se sujetará la verga como se expresa en el capítulo 3 de la dicha sección, se principiará a desembargar desde los penoles para dentro, amarrando la vela por dichos embargues, para que no tome mayor ventola. En este intermedio, se quitarán las contra-empunaduras y empuñaduras y por ellas se traerá la vela a la cofa donde se le quitarán todos los cabos de labor. A estos en sus chichotes se les dará un nudo a los escotines una boza y a la verga en el tercio de barlovento la estrellerita o corona de su mastelero para que no se trabaje la verga.

Esta se braceará por sotavento de suerte que el chafaldete de barlovento, venga a estar con la escotilla mayor si es la gavia y si el velacho sobre el propao de proa y habiéndola embragado la vela con un pedazo de guindaleza se darán a esta los chafaldetes y bolina de barlovento por cuyo costando y los expresados chafaldetes

Folio 182r

y bolina, se echará la vela a la cubierta del combes o castillo; por si está maniobra se ejecutare en puerto, con solo darle en los cuatro puños de la vela los chafaldetes y dicha bolina se echará la vela sobre la cubierta.

Mientras se echa esta vela se dispondrá la otra sobre la cubierta, de barlovento, en tres o cuatro adujas y habiéndola embragado con un pedazo de cabo grueso, se harán forme en este las gazas de los chafaldetes, y bolina de barlovento. Dispuesto así todo, se izará por los chafaldetes, y cobrará de la bolina hasta que llegada la vela a la inmediación de la cofa, solo se cargará del chafaldete de barlovento y la bolina, para que desatraque del canto de la cofa; logrado lo cual, se cargará del chafaldete de sotavento, y arriando de la bolina, se meterá la vela dentro de la cofa, donde desembragada se dispondrá que sus relingas queden por la cara de popa.

También se puede echar esta gavia arriba por medio de un andarivel cuyo motón se coserá en el mastelero, como esta prevenido en el modo de echar una de estas vergas; para ello amarrará el chicote del andarivel en el extremos del carril, que ha de ir al penol de sotavento, y de este se irá a barbetando con sus embargues hasta el otro extremo, que debe ir a barlovento, donde se le dará una buena ligadura para que no pueda correr por abajo con su peso.

Dispuesto así irá izando por el andarivel, y llegado a la cofa, se le quitará la ligadura y las barbetas según fuere izando hasta tener toda la vela dentro.

Luego se principiará a guarnir la vela dando en los puntos del pujamen los chafaldetes y escotines; en la relinga que hay entre estos puños los brioles, en las de las caídas los apaga-pen, en los garrichos que hay en las relingas de estas caídas, las poas con sus bolinas, y en el que hay inmediato a la última faja de rizados el amante de rizados; y por último las cruces por fuera de sus caídas que deberán cargarse para apagar la vela.

Daranse también algunos embargues a la vela de la caída y al resto se pasará un cabo con diversas vueltas a la espiga del palo, para que la vela no salga afuera de la cofa con la fuerza del viento.

Dispuesta la vela de todos los cabos, que la corresponden, se dará a los amantes de rizados, los dos embargues, más inmediatos al puño o extremo del gratil y se principiará a cargar por el palanquin de barlovento, arriando con cuidado de esta cruz para que

Folio 182v

no impida el que el carrucho llegue a su lugar. A esto se pueden ayudar los marineros que están sobre la verga, llevando la vela por los embargues a donde le convenga; y ejecutando lo mismo a sotavento, se dará las empuñaduras y sus contras, dejando la vela en igual distancia de los penoles; a cuyo tiempo se amarrarán los embargues y con esto se concluirá la maniobra pero si se ejecutara en puerto o con poco viento se ejecutarán las precauciones de dar los embargues, apaga-vela de la espiga y cargar las cruces.

Capítulo 7

Del modo de remediar la perdida de la mesana o cebadera

Después de arriada la verga lo más que se pueda se sujeta para su troza, burros, y ostas o driza de la pena, se disponen los marineros sobre la verga y habiéndola dado sus empuñaduras, embargues y culebra de palo si no es mesana entera quedará embergada la vela. En este intermedio se dará la escota en el puño de la caída, y pujamen y en estas dos relingas las candelizas y habiendo izado la verga, como queda dicho en su capítulo, que dará concluida la maniobra.

Para embargar la cabadera, se dispondrá correspondiente marinería sobre la verga y bauprés y pasando por debajo de este palo la vela, su puño se llevará al penol de barlovento y luego el otro puño a el de sotavento donde se darán sus empuñaduras y embergues así como las escotas en los puños de caída, y pujamen, y en esta relinga los crisoles con lo que se concluirá la maniobra.

Previénese que la vela debe de ir dispuesta con los puños y garruechos del pujamen fuera para dar en ellos sus cabos y embrollada para no retardar, ni tener mayor trabajo.

Estas dos velas se desembargan mediante una faena contraria a la que llevo referida.

La sobre mesana se emberga como las gavias pero con la diferencia de ser vela de pocos vientos, por lo que no merece atención.

Los juaneses por medio de un andarivel sobre sus cruceros donde se disponen de sus escotines chafaldates y boliches y se emberga a mano.

Las velas de estay se embergan en los anillos o cartuchos que están en los nervios o cañas de los estays, dando cada embergue a su anillo, las drizas y cargaderas en el puño que se compone del gratil y caída; la escota el que compone la caída y pujamen; y la amura en el del gratil y pujamen y con el sobrante de los embergues, se aferra la vela.

Folio 183r

Capítulo 8

Del modo de remediar la rendición o perdida de una verga mayor o de gavia

Luego que reconozca estar rendida una de las vergas mayores inmediatamente se cargará su vela y después de aferrada se desemberga para echar abajo o dejarla sobre las empuñaduras, crisoles, y apagapenoles etc. y formándoles una rueca con seis u ocho pies de cabra unas barras de cabestrante y una de las jimelgas o las dos queda remediada la verga.

Para verter una de estas vergas esta la dispondrá sobre los bordos del portalón si es la mayor, y en los del castillo, si es el trinquete donde se le encapillarán primero dos estobos gruesos de guardacabo para las bozas de combate: 2º dos del tercio para los aparejos de Roli, o balance: 3º dos cunchos, si no son de chaveta: 4º los estribos y sus guardamancebos: 5º los motones de rastreras: 6º los brazaltes y sus brazas: 7º Las bozas de los puños de las gavias; 8º los motones de los escotines, junto con los amantillos: 9º los cunchos de los penoles y los demás motones como son brisoles, apagapenoles y chafaldetes son de cosidura, y también los cuadernales de sus drizas y las ronadas y guirnaldas para el resguardo de todos estos cabos y por último puesta la verga sobre la guirnalda, se le dispondrá su racamento de liebres, destellos, y bastardos de no torceos con que finalizará su faena.

Pero siendo una de las gavias, esta se debe arriar sobre los amantillos; y si no tuviere otra verga o la ocasión no permitiere poner la de respeto se formará una rueca de pies de cabra y barras de cabestrante, para poder usar de esta vela en el ínterin que le urge.

Si fuere preciso poner nueva verga, se cargará luego la vela y después de desembargar y desguarnida de sus cabos de labor, se dejará sobre la cofa; y en este intermedio se coserá en el mastelero a distancia de una braza del tamborete un motón grande por el cual pasará el chicote de una guindaleza que se afianzará en la cruz de la verga y prolongando el leno para el penol de sotavento en el tercio de la verga se dará una barbera al mismo tiempo el otro chicote se pasará por la cajeta del escotín y se

Folio 183v

procurará quitar el racamento cuadernal de la paloma y de pasar los chafaldetes dejando la verga sobre los amantillos andarivel y brazas.

Dispuesto así todo se halará por el andarivel y amantillo de sotavento arriando de esta braza y el amantillo de barlovento para que por esta parte se embique la verga; y conseguido esto se empezará a arriar, hasta que su penol esté en disposición que de la cofa se le puedan quitar los amantes de rizos, amantillos y brazas, y de la jarcia, de barlovento el amante y amantillo dejándole la braza para la sujeción de la verga; después de lo cual se arriará el andarivel, hasta dejar la verga en el conibes, donde se desaparecerá del todo, y aparejará la otra luego se dará el chicote del andarivel a la cruz de la verga y prolongando el seno hasta el penol que debe ir arriba en este y en le tercio de la verga se darán sus barbetas, se izará luego por el andarivel, hasta que el penol de la verga llegue al canto de la cofa, de donde se le quitará la barbete primera, y se le encapillarán la braza, el motón del amantillo, con este cabo y el amante de rizos; después de lo cual se continuará izando hasta que la jarcia mayor pueda emcapillar en le penol de barlovento el motón con su amantillo y palanquín de rizos, y luego se acabará de izar; ayudando a esto con el amantillo de barlovento, hasta que la segunda barbera esté a besar del motón, entonces se le quitará y arriando del amantillo de sotavento y cargando del de barlovento se logrará poner la verga sobre la cofa donde se debe trincar para quitarle todo movimiento que él balance puede ocasionar.

Fuera de esta disposición se le coserá el motón o cuadernal de la paloma, con sus ustages y drizas; por estar y los amantillos, si la verga esta sobre la cofa, se izará hasta ponerla sobre el tamborete, donde se le formara su racamento; y pasándola los chafaldetes, y embergándola su vela, como llevo dicho en le capítulo 7 de esta sección quedará concluida la maniobra.

En esta como al echar cualquiera de las vergas de gavia a estas en su penol de barlovento se debe dar un cabo desde la cubierta a bauprés para que por este y la braza de barlovento venga la verga sujeta y no haga alguna avería.

Folio 184r

Las vergas de juanete se echan arriba o abajo por la cara de popa, por medio de un andarivel, y su motón cosido media braza mas arriba de su tamborete y para su sujeción se le dan en sus penoles dos guardacabos de palo o garruchos de cabo que hay en los brandales popeses de barlovento; esta verga en la mar lleva embergada su vela; pero en el puerto va sin ella y se echa por la cara de proa como las gavias.

Capítulo 9

Del modo de cortar un palo y echarle a la mar:

Si hallándose fondeado o en la precisión de ir a fondear por temporal en alguna costa, rada o paraje en que el navío no tenga mas abrigo que el de la boya, fuere preciso cortar alguno de los palos o todos se deberá si el tiempo lo permite desaparecer el palo dejándole solo los obenques; pues para esto no necesita mucho tiempo y se logrará tener con que formar su vahándola. Pero no dando lugar el temporal o estando en la mar se podrá aprovechar de la verga mayor y de todos los cabos que sea posible para lo que esta prevenido.

Se repartirán hachas y hachuelas a los hombres de mayor satisfacción y en la mesa de guarnición de barlovento en cada acoclador de los obenques y brandales, se colocara uno de ellos; así mismo se abozarán los obenques y brandales de sotavento para que no trabajen las cadenas y se más fácil cortar: al pie del palo mayor pondrá dos carpinteros para cuando sean mandados y sobre el castillo o en el bauprés, dos, o tres marineros para cortar los estays del palo y mastelero. Si fuere el palo mayor el que se va a cortar, se atenderá a que sus bombas deben estar acerradas a raíz de la cubierta para que si cayere el palo en cima de ellas no desfonde el navío.

Dispuesto todo como llevo dicho se estuviere el navío fondeado o navegando en popa, se procurará tumbar sobre el costado que pareciere conveniente; esto es, estando fondeado con peso de aguada, cables o artillería si a la vela, metiendo de loo para que figurado este costado el de sotavento vaya el palo a la mar por esta parte.

Preparado el navío y demás adherentes se dará principio

Folio 184v

a cortar el palo por sotavento y lo mas alto que se pueda; y entre tanto se irán cortando los acolladores de los brandales de ambos costados, y los obenques por ambas partes, uno si, y otro no, dejando el palo con iguales obenques por ambas partes y sin tocar los de popa. Luego que se hubiere cortado al palo, como la tercia parte por sotavento, se principiará a cortar por barlovento; y en este intermedio se cortarán todos los acolladores de los obenques, que quedarán por barlovento y los estays y si dable fuere los obenques popeses de sotavento a fin de que caiga el palo por este costado.

Logrado esto con la mayor prontitud se cortarán los acolladores de sotavento con lo que desatraca el palo de su costado.

Si esta faena se ejecutare estando fondeado se dará al palo un calabrote y entalingando en el un anclote, con el cual dando fondo por la popa, quedará el aparejo sujeto por la popa para que abonanzado el tiempo pueda aprovechar de su aparejo y mastelero Siempre que el desarbolo sea de todos los palos que dará sin gobierno el navío a este la mar de través le atormentará a puro balance; por lo que será muy del caso dejar caer por la proa un anclaje entalingado su calabrote y el chicote de este amarrado al palo mayor, o a las bitas para que por este medio aproe el navío a la marejada esta le de por la proa, o por la amura con lo que logrará que el navío no trabaje tanto, y pueda disponer parte de sus vahándolas para en abonanzando, colocarlas en sus respectivos sitios: y para que el anclote con sus vueltas no descolche tan brevemente al calabrote, se le pondrán de una a una tres, o cuatro tablas ordinarias bien trincadas que servirán para que se mantenga sin dar mayores vueltas. Si el desarbolo fuere a distancia de la costa de 30 a 40 leguas, y con tiempos de travesía será muy conveniente echar a la mar una mayor o gavia envergada en cualquiera verga, o palo de este, al costado de barlovento, tres buenas amarras y en los puños del pujamen se le pondrán dos palanquetas, para que con su peso sumerja algo la vela y se pueda extender esta con la deriva del navío y esta con la oposición de esta rasta o la de un calabrote por seno, y sus chicotes hechos firmes en los palos del trinquete y mesana y en dicho seno puestas diversas tablas y cuartones o remos para que no descaezca tanto y con este motivo retarde su llegada a la costa donde si hay fondo se operará como se previene en la respuesta 8 de la sección 4ª y si le abonanzare el tiempo antes, se formarán sus vahándolas como se expresa en el capítulo 10 de esta sección que es la que se sigue.

Folio 185r

Capítulo 10

Del modo de disponer y formar unas vahándolas cuando se desarbola o se cortan los palos
Si navegando con tiempos tormentosos ya sea en popa o capeando, se llegare a desarbolar de alguno de los palos o de los dos inmediatamente se cortarán los acolladores de los obenques de sotavento luego los de barlovento y los estays del palo, y sus masteleros, como también todos sus cabos de labor; con lo cual se logrará dejar el palo, lo más prontamente que se pueda por la popa. Siendo el desarbolo general y en paraje que no tenga mas recurso que el que se tiene a bordo, se deberán formar sus vahándolas con los masteleros de respeto poniendo por palo mayor el mastelero de velacho; por trinquete el de gavia; por bauprés la verga mayor que se hubiere reservado y otra verga por mesana; y a no haber otra cosa, con el palo y vela de la lancha se formará la mesana. Si se desarbolare solo del trinquete en su lugar luego que el tiempo lo permita, se pondrá el palo de mesana con todo el aparejo de vergas y masteleros; pero por verga de trinquete sustituirá una de gavia y su vela con el rizo tomado; por mesana el mastelero de belacho y su verga con la vela de estay mayor; y así mismo el mastelero y verga de juanete por sobremesana; y si esta verga faltare se usará de la que está en el asta de bandera de popa. Si se desarbolare solo del palo mayor, se pondrá en su lugar el mastelero mayor, y su verga por la de mayor; por mastelero de gavia y sur verga el mastelero y verga de juanete mayor y a todas estas vergas se embargarán sus correspondientes velas, tomando a las dos gavias los rizos para que tengan la caída que necesitan. En estos aprieta la misma necesidad hacer trabajar el discurso para disponer el aparejo según los respetos con que se halla; por lo que hallo excusada cualquiera advertencia. Si el desarbolo fuere solo del bauprés, inmediatamente se pondrá a navegar en popa, para que en las cabezadas no trabajen el navío y los palos; y entre tanto se dispondrán las estrelletas del trinquete en las serviolas, y los aparejos reales inmediatos al palo estay a saber a estos aparejos reales: se da un botón en sus coronas y las estrelletas se pasan por la cara de popa del palo cruzados, y tesando todos a un tiempo se sujetará el palo al que deberá calar el mastelero, si no se ha desarboloado como también el mayor para que no

Folio 185v

trabaje tanto. Al mismo tiempo que se están poniendo estos re paros, se irán cortando los estays de juanete, velacho y trinquete las brazas de cebadera, barbiquejos, mostachos y demás cabos con lo cual se logrará separar el palo de su costado. Luego se dispondrá un estay desde la encapilladura del trinquete al extremo del zoquete del bauprés, hasta que el tiempo abonance.

Inmediatamente que lo permita el tiempo se dispondrá el mas telero mayor por bauprés, trincado de la cox en el zoquete del bauprés, que quedó; para esto se abrirá la bobadilla, o mamparo de proa a fin de que descanse y cale la cox en la segunda cubierta; dándole sus mostachos y barbiquejos, quedará capaz de largar vela.

De antemano se le disponen en su extremo y tercio de fuera sus motones, los cuatro para las bolinas del trinquete y velacho y los dos para los estays de dicho palo, y mastelero.

Antes de arbolar cualquiera de las vahándolas, se tendrá el cuidado de apuntalar los baos y cubierta donde debe sentar la cox del mastelero, que ha de servir de palo; y para sujetar esta cox y formar una especie de carlinga, se pondrán del pie del palo para proa sobre la expresada cubierta dos tablonces de cinco a seis pulgadas de grueso, dos pies de ancho cada uno y de cuatro a cinco pies de largo, los cuales se deben clavar y empernar en los baos y cubierta formándoseles su hueco para que asiente en este la cox del mastelero.

Al costado de barlovento se pondrán otros dos de estos tablonces bien anchos para soler de la cox del mastelero, al tiempo de arbolar y sobre estos llevar a fuerza de aparejos el mastelero a su carlinga.

Siendo la mayor la que se va a arbolar se atenderá al guindante de los masteleros, si le impide de que quepa el mas telero entre el palo y dicho guindante, para remediar este inconveniente y por que la lancha impide el poner la cox del mastelero en su lugar, se dispondrá su espiga sobre el propao del castillo por barlovento y sobre los tablonces que están expresados para soler de la cox. Esta se sujetará por medio de cuatro aparejos engan chando uno a cada costado y los otros a popa y a proa. Este último debe ser superior a todos, respecto de que sobre el se fija

Folio 186r

todo el esfuerzo al suspender el mastelero manteniéndole la coz sobre los referidos tablones, sobre los cuales se debe llevar a su carlinga; en este intermedio se irá vistiendo el mastelero para amantillos y drizas de rastreras, con sus bigotas y acolladores, diez o doce obenques y sobre estos los estays y por último en el tamborete dos motones grandes para las ustagas si es que no se ponen sobre los baos. Al mismo tiempo que se va encapillando o vistiendo todo lo referido se irán disponiendo sus aparejos que le han de servir de vientos o sujeción del mastelero; a saber los dos de las coronas de popa en las últimas vigotas de las mesas de guarnición mayor y los otros dos en las bigotas primeras de dichas mesas, los de los estays que han de servir de sus acolladores en el castillo al pie del trinquete; y por último del cuello del mastelero a un motón de la cabeza del palo de una guindaleza correspondiente para suspender toda la máquina. Pero si faltare este palo, dará dicho andarivel a la encapilladura del expresado mastelero al coronamiento o costados de la toldilla, dos pata-raíces con sus correspondientes aparejos, por los cuales se deberá suspender todo.

Dispuestas las cosas, como queda prevenido se repartirá la tripulación a los expresados aparejos; aplicando la mayor parte de la gente al andarivel o para – raíces y coronas, que se pusieron a popa y halando de todos estos cabos a un tiempo se suspenderá el mastelero, con todo su aparejo, hasta ponerle en candela, teniendo el cuidado de arriarle de los aparejos de los estays.

Puesto el mastelero en candela se llevará la coz carlinga por medio de los cuatro aparejos que en ella se han dado; para lo cual se arriará de los de los de popa, proa, costado de barlovento y de estos vientos y halará por el aparejo del costado de sotavento, y sus vientos, hasta tanto que la coz siente en su carlinga; logrado lo cual se darán diversas trincas o arriatas al mastelero con el pesazo de palo que le quedó. Entre tanto se dispondrán la obencadura y sus abolladuras en las respectivas bigotas de las mesas de guarnición y tesando estos y los estays se dejará la vahándola, o mastelero seguro para largar cuanto vela pudiere. Inmediatamente se acuñarán o llenarán los dos huecos que hay entre el palo y mastelero y se pondrán la verga y vela, mastelero y verga que corresponde, como queda prevenido con lo que se concluirá la faena.

Folio 186v

Si la vahándola que se va a formar es la de proa se dispondrá el mastelero con la coz sobre el castillo y al pie del zoquete del palo, asegurada dicha coz con cuatro aparejos, la espiga sobre el bote donde se vestirá con el ordinario que el antecedente; y disponiendo en andarivel de la espiga a la cabeza del palo mayor, dos porta-raíces a las ser violas y los estays al extremo del bauprés, se podrá suspender por el andarivel, estays y pata-raíces a un tiempo y operando en todo como queda prevenido se concluirá la faena para largar la vela correspondiente.

Siempre que el desarbolo fuere a la raíz de la cubierta, y de conformidad que no quede suficiente trozo para trincar el mastelero o palo de vahándola, se deberá aserrar el palo a la raíz de la cubierta y en el centro de su circunferencia formar un cuadro con cabo, para que sirva de carlinga a la coz del mastelero, al cual se le formará correspondiente mecha; y dando al palo en dicha carlinga o extremo una buena arriata para su mayor resistencia se dejará la vahándola segura y con la correspondiente guinda.

De lo contrario sería preciso sentar la coz dicha en la primera cubierta, con lo que quedaría la vahándola con poca guinda cuya falta sería motivo para dilatar el viaje ser de mal gobierno la embarcación y no poderla sujetar por medio de la vela.

Capítulo 11

Del modo de formar el gobierno a un navío que pierde el timón.

En este caso, si lo permite el tiempo se pondrá a la capa con mayor y mesana; y de lo contrario se pondrá a correr con el aparejo, que se previene en la sección 1ª capítulo 12 numero 3º de este tratado por ser el más manejable, y que por mucha mar, que tenga nunca le falta el viento.

Dispondrá suficiente marinería al mando de los patrones de bote y lancha o guardián en las brazas de trinquete, velacho, sus boliches y escotas de los contrafok; uno de los contra maestres al pie del portalon, uno de los pilotos y pilotín en las escalas de la toldilla para observar las mares y el capitán u oficial que manda esta maniobra sobre la haldilla o alcázar, otros al pie del palo mayor en el bote y castillo para que con toda prontitud, se hagan las maniobras que se ofrecen durante el tiempo que va corriendo.

En este intermedio con una de las vergas de respeto, se procurará

Folio 187r

formar espadilla, a la cual se dispondrá su palo con cuarterones elevados desde el tercio de la verga para el penol por ambas partes o bandas en esta se clavarán unas buenas tablas, formando con ellas un cajón en figura de pala de timón; de suerte que sea más ancha la parte inferior que la superior.

Dentro de este cajón se pondrán porciones de palanquetas bien aseguradas contra los cuarterones para que con este peso se pueda mantener el cajón bajo del agua. Del medio de la verga hacia el tercio de fuera se le elevarán cuatro foxinos y fuera de estos un pedazo de calabrote, con su buena ballestrenque y en sus extremos sus mallas como se dirá en el método de formar el gobierno con el cable; y respecto de que para colocar esta espadilla se necesita tiempo sereno, y de lo contrario hay peligro de perder la verga, daré la más pronta maniobra para aliviar algo de gobierno.

Luego de haberse puesto a correr como queda prevenido se echará un cable por la porta o ventana del medio de la cámara baja, dejando dentro como unas veinte brazas para evitar en el palo de mesana el chicote de firme, o al palo mayor, y una buena trinca o botón en los barrotes de las portas, para que quede el cable en el centro del navío.

De este a distancia de 12 a 15 brazas si es navío grande de no a las 12 brazas un trozo de calabrote de treinta o cuarenta brazas con su vuelta redonda y ballestrenque y algunas vueltas fallidas por dentro de dicho calabrote para que la vuelta ballestrenque no pueda escurrirse y en sus extremos después de haber pasado por donde se dirá, se le formarán dos mallas de guarda-cabo y de las mallas para fuera se deberá aboyar con barriles para que no vaya al fondo con poco viento y que su gobierno sea mucho mejor.

En las últimas portas del alcázar se colocarán dos botalones o una de los masteleros de retorno: y por estos se pasarán los chicotes de el calabrote y de sus mallas a proa se le darán sus correspondientes aparejos, y por estas vetas se gobernará según pudiere la ocasión; advirtiendo que si mete el navío de loo y quiere arribar es preciso halar del aparejo de sotavento, o costado opuesto a donde va la proa y al contrario si arriba con esto se conseguirá algún gobierno y más ayudado del aparejo.

Siempre que el tiempo lo permita se colocará la espadilla; esta se rá preciso echarla al agua y meter el penol por la porta o ventana del modo que está prevenido por esta parte se sujetará la verga a fuerza de aparejos y buenas trincas al palo de mesana para que

Folio 187v

no vaya fuera de la cruz o algo más afuera; al coronamiento de la toldilla se dispondrá un amantillo con un buen aparejo para que la pala no se sumerja más de lo preciso. Del escotillón de la cabeza de timón al extremo o penol de la verga se le dará una buena trinca; para que el penol no toque en los baos de la cámara; desde la cruz de la verga a los barrotes de las gambotas y ventanas dos aparejos para que la verga tenga menos juego; y del penol de dentro a dichos barrotes, otras dos buenas trincas (con lo cual no tendrá movimiento para dentro ni para fuera) de los chicotes del calabrote a los expresados penoles o extremos sus aparejos como queda dicho o expresado en el método de gobernar con el cable; y en esta disposición se puede navegar en demanda del puerto, donde remediará el daño.

A más de todo lo expresado en los dos casos se gobernará sin timón, en cualquiera de ellos se deberán colocar del propao y coronamiento de proa para fuerza dos botalones o una verga con su motón en cada penol, y su correspondiente andarivel y por estos colgar por sus dos extremos una guindola o triángulo poniéndole en el otro extremo el peso correspondiente para que (como la barquilla de la corredera) sale sus dos tercios en el mar. A este triángulo se le pondrán en los extremos que deben quedar fuera del agua un viento doble, y en el que cala uno para que desde el castillo se pueda disponer en el mar perpendicular a esta. Dispuesto así se mantendrán colgados de los expresados penoles y andariveles para operar con ellos luego que principia la guiñada; esto es si el navío parte para babor, se deja caer el triángulo de estribor y disponiéndole por sus vientos perpendicular como queda dicho, la fuerza de la columna de agua, que tiene que vencer hace que pierda el navío la mitad de su guiñada y que su gobierno sea más suave: inmediatamente; que paro el navío por medio del andarivel se suspende de la guindola para que esta no le quite el andar.

En el caso de haber perdido la caña del timón y querer poner otra, se sujetará el timón, poniéndole entre el y el codaste, dos cuñas encontradas y unas almohadas de cañón entre la cabeza del timón y las gambotas; con lo que se podrá poner la caña sin exponer a la gente a que se lastime. Si por haber perdido todas las cañas, pareciere preciso gobernar por la varones del timón, se podrá excusar formando una caña con uno de sus pedazos y el descanso para ella por medio de un cuarteron largo puesto de babor a estribor con sus buenas trincas de los argollones que están en el segundo o tercero bao de popa y a no haber estos, se pondrán unas castañuelas de fierro y por ellas

Folio 188r

se colgará el descanso dicho y dándole sus aparejos del extremo caña a los cancamos del costado, se gobernará por ellos, y una Auja a la voz del que mandare en el alcázar.

Capítulo 12

Del modo de echar la artillería a la mar en tiempos malos
En estos tiempos, solo se puede echar al Auja la artillerías de la segunda cubierta o combes la del alcázar o castillo y respecto de que toda está trincada a buen viaje por el mal tiempo lo primero que se dispondrá serán los senos del braguero del cañón, que se va a echar en los pezones del eje trasero; y a las dos pernadas se dará un botón por debajo de la cureña para que esta quede sujeta contra el costado. También se puede desentricar un palanquín del cañón y las vueltas que en este tenía dadas, darlas en el eje trasero entre la rueda y gualdera; y ejecutando lo mismo con el otro palanquín quedará la cureña sujeta contra el costado. En este intermedio pasará el seno de un cabo correspondiente de fuera del costado para dentro por la porta y se le encapillara en el cascabel; y aplicando a los chicotes que vienen por encima de la borda suficiente gente, se sujetará por esa parte el cañón.
En el batiente de la porta, se pondrá un pedazo de palo redondo para que sobre este apoye el cañón al suspender la culata y salga sin lastimar al batiporte. Este rodete o palo debe estar amarrado con un cabo por una de sus cabezas para que no baya al mar.
Se dispondrán cuatro u ocho hombres con cuatro espeques presentadas sobre las escaletas de las gualderas de una y otra parte; y otros tantos con sus pies de cabra detrás y delante de las muñoneras; y luego que el navío de el balance sobre el costado en que está el cañón se quitará la sobre-muñonera y todos a un tempo harán fuerza para suspender el cañón de los pernos capuchinos que tiene la cureña de lante de las muñoneras; y al mismo tiempo halando del cabo que está en el cascabel saldrá el cañón con el valante sin tropezar en el costado.
En el caso de disponer la cureña por medio del braguero como llevo dicho, se puede dejar sujeto el cañón sobre una vuelta de sus palanquetas y valiéndose de estos cabos ayudar con ellos en el balance para que el cañón salga con mas prontitud como se ejecuta con el seno que se le da en el cascabel.

Capítulo 13

Del modo de tomar el agua que hace un navío.
En estos casos, si la bodega está safa se procurará por ella reconocer el paraje por donde entra el agua para lo cual se irá con mucho silencio aplicando el oído por todo el costado para que el ruido que hace al entrar, demuestre el paraje y quitándole el forro por esta parte se remediará el daño por dentro. Pero si la bodega está abarrotada, se procurará con buzos reconocer con cuidado los costados y el pantoque pues

Folio 188v

no vaya fuera de la cruz o algo mas afuera; al coronamiento de la toldilla se dispondrá un Amantillo con un buen aparejo para que la pala no se sumerja más de lo preciso. Del escotillón de la ca beza del timón al extremo o penol de la verga se le dará una buena trinca para que el penol no toque en los baos de la cá mara; desde la cruz de la verga a los barrotes de las gambotas y ventanas dos aparejos, para que la verga tenga menos juego; y del penol de dentro a dichos barrotes otras dos buenas trincas (con lo cual no tendrá movimiento para dentro ni para fuera) de los chicotes del calabrote a los expresados penoles o extremos, sus aparejos, como queda dicho o expresado en el método de gobernar con el cable; y en esta disposición se puede navegar en demanda del puerto donde remediará el daño.

A mas de todo lo expresado en los dos casos de gobernar sin timón, en cualquiera de ellos se deberán colocar del propao y coronamiento de proa para fuera dos botalones o una verga con su motón en cada penol, y su correspondiente andarivel, y por estos colgar por sus dos extremos una guindola o triángulo poniéndole en el otro extremo el peso correspondiente para que (como la barquilla de la corredera) cale sus dos tercios en el mar. A ese triángulo se le pondrán en los extremos que deben quedar fuera del agua un viento doble, y en le que cala uno para que desde el castillo se pueda disponer en el mar perpendicular a esta. Dispuesto así, se mantendrán colgados de los expresados penoles y andariveles para operar con ellos luego que principia la guiñada; esto es si el navío parte para babor se dejar caer el triángulo de estribor, y disponiéndole por sus vientos perpendicular, como queda dicho la fuerza de la columna de agua, que tiene que vencer hace que pierda el navío la mitad de su guiñada y que su gobierno sea más suave: inmediatamente que paró el navío por medio del andarivel se suspende la guindola para que esta no le quite el andar.

En el caso de haber perdido la caña del timón y querer poner otra, se sujetará el timón, poniéndole entre él y el codaste dos cuñas encontradas y unas almohadas de cañón entre la cabeza del timón, y las gambotas; con lo que se podrá poner la caña; sin exponer a la gente a que se lastime. Si por haber perdido todas las cañas pareciere preciso gobernar por los varones del timón, se podrá excusar formando una caña con uno de sus pedazos, y el descanso para el a por medio de un cuarteron largo puesto de babor a estribor, con sus buenas trincas de los ar gollones que están en el segundo o tercero bao de popa; y a no ha ver estos, se pondrán unas castañuelas de fierro y por ellas.

Folio 189r

Sección 3ª

El modo de dar caza a una embarcación, distribuir su tripulación y prepararse para combate; maniobrar en los casos de varar o irse a pique, y carenar un navío.

Capítulo 1º

De lo que se debe practicar y de las circunstancias a que se debe atender en los casos de dar caza.

Llamare dar caza cuando una embarcación sea mercante corsario o de guerra procura alcanzar a otra para adquirir noticias asegurar el punto, navegar en conserva o si es enemiga batirla. Para todo lo expresado necesita ser de más andar que la otra, de lo contrario, si esta no quiere esperar mal se puede lograr lo que se pretende.

Es asunto tan prolijo, como difícil dar reglas fijas para emprender el verdadero rumbo a que se debe gobernar para el alcance de otra embarcación por carecer de los datos, o bases principales que son el andar de la otra embarcación, y si distancia. Sin embargo daré para lograr las reglas que la práctica nos ha enseñado.

Antes de emprender la solicitud de otra embarcación se debe reconocer el anchor de l aplaya respecto al de la otra; para lo cual se debe poner a gobernar al mismo rumbo que la otra, demarcándola al rumbo que la demora y sea al sureste; si se mantuviere a este rumbo navegando algún tiempo las dos serán de un mismo andar; pero si a poco tiempo de navegar se reconoce que la demora mas para proa del citado rumbo será la otra de mas andar y al contrario la suya será de más andar, si la demora para popa la otra. Con esta satisfacción se puede emprender el alcance de la otra con el seguro de conseguir su la noche no lo impide pues con la oscuridad le puede hurtar el rumbo y dejarle burlado.

Son infinitas las posiciones en que se pueden hallar dos embarcaciones pero para inteligencia de los principiantes curiosos explicaré algunas sucintamente para que por estos diversos modos de emprender la caza vengan en conocimiento de los que se debe ejecutar en otras distintas situaciones en que se puede hallar.

Primera posición

Supongo que se hallan dos embarcaciones navegando de bolina que es guiñendo el viento sobre una bordada y la que se va a solicitar demora por la perpendicular del costado de sotavento como 3 leguas. En este caso, siendo la embarcación de mucho más andar se emprenderá la caza gobernando cuatro cuartas arribado del rumbo a que navega la otra; pero no siendo de tanto exceso su andar se gobernará tres cuatro cuartas arribado del rumbo a que navega la otra.

Por ejemplo: va navegando un capitán con viento noroeste proa a norte noreste y la demora la embarcación por la perpendicular del costado o rumbo que es el este sureste como 3 leguas

Folio 189v

siendo de superior andar, debe ponerse a gobernar al este noreste y no siéndolo tanto al noreste $\frac{1}{4}$ este, a fin de concurrir las dos embarcaciones en un punto; y respecto de ser este rumbo como los que expodré en las demás posiciones de los más llegados para dar principio a la solicitud de la otra embarcación, se valdrá de las prácticas siguientes.

1°. Para reconocer si debe o no variar de el rumbo a que emprendió la caza atenderá a lo que está expresado en el modo de reconocer el andar de dos embarcaciones, y en ella verá que si le demora mas a proa del rumbo a que desembocó?, deberá gobernar medio rumbo mas para proa o para el rumbo a que va navegando la otra; de lo contrario se le propará la embarcación, pero si la demora del citado rumbo para popa, deberá gobernar algo más arribado y repitiendo esto, encontrará el verdadero rumbo a que debe gobernar, para mantenerse al rumbo que le demora la otra embarcación en el principio de la caza. Logrado esto, vendrán las 2 embarcaciones en un punto que es lo que se pretende.

2°. Siempre que hallándose por sotavento fuere en solicitud de otra embarcación y esta navegare o viniere a viento largo, si reconoce que le demora para proa a poco tiempo de navegar del primer rumbo a que marcó; deberá ponerse a navegar a una media cuarta más arribado; pero si le demora más a popa del expresado rumbo ceñirá el viento con lo que vendrá a cortarle por la proa o concurrir en un punto

Segunda Posición

Hallándose con la otra embarcación en la posición que en la primera queda dicha si reconoce que varía de rumbo; esto es, que se pone a navegar dos cuatro cuartas a rribado del que navegara que era ciñendo el viento en este caso debe ponerse a gobernar como 3 cuatro cuartas arribado del rumbo a que va navegando la otra embarcación; esto será siendo su andar con exceso y demora de $1 \frac{1}{2}$ a 2 cuartas más arribado que la otra.

Tercera posición

Si se halla con la expresada embarcación en la posición primera y reconoce que se pone a navegar cuatro cuartas arribado evidente señal de no querer esperar; en este caso, siendo su andar de mucha superioridad se pondrá a navegar de $1 \frac{1}{2}$ a 2 cuartas mas arribado de el rumbo al que gobierna la otra; pero no habiendo arribado del rumbo que gobierna la otra para que a larga distancia pueda concurrir con la otra en un punto.

Cuarta posición

Si hallándose con la otra embarcación, en la primera posición, reconoce que se pone a navegar 6 cuartas arribado, siendo su andar mucho mayor de be ponerse a gobernar una cuarta o algo menos arribado del rumbo a que va navegando la otra; pero no siendo su andar de tanto exceso, se pondrá a gobernar media cuarta más arribado, que la otra.

Quinta posición

Si hallándose en la primera posición se pone la otra embarcación a navegar en popa la seguirá por sus aguas, respecto de no haber otro recurso que el de la superioridad de su andar para alcanzarlas.

De las cuatro primeras posiciones puede venirse en conocimiento de lo que se debe operar en los diversos casos, que pueden ofrecerse teniendo el barlovento.

Folio 190r

Veamos ahora lo que se debe ejecutar cuando en las mismas se tiene el sotavento.

Primera posición

Siempre que dos embarcaciones se hallen navegando de bolinas, sobre bordados y la que se va alcanzar, demora por la perpendicular del costado de barlovento, o algo para popa, puede emprenderse la caza de dos modos: el primero que es el mejor siguiéndola con la misma bordada para no perderla de vista, hasta tenerla por la aleta de popa para que en la segunda bordada la pueda coger las aguas a otra distancia, y tal vez pasarla por la proa con lo que lograrías llegarla a hablar a menor tiempo: el segundo modo, que necesita más tiempo es como se refiere en el caso de hallarse la otra embarcación por la perpendicular de el costado para proa; en cuya posición es lo mejor, y más breve emprender la caza virando de bordo, a fin de cogerla las aguas y de la otra bordada llegar al costado de ella. En este caso debe la embarcación de barlovento virar de bordo al mismo tiempo; que la otra vira por sus aguas, con el fin de dilatar el tiempo y que la noche la favorezca para la fuga. Pero en el primer caso si se reconoce que la puede cortar del 2º bordo, deberá al mismo tiempo que la otra virar de bordo para dilatar la distancia; y si reconoce, que de la bordada viene por su sotavento virará cuando la otra vira por sus aguas que será al tercer bordo.

Segunda posición

Si hallándose las dos embarcaciones navegando de bolina, la de barlovento le demora por la perpendicular del costado y reconoce, que se pone a navegar dos cuatro cuartos arribado; en este caso siendo de más andar, que la otra, debe mantenerse ceñiendo el viento y a no ser con exceso su andar, navegará gobernando na cuarta arribado para concurrir los dos en un punto, valiéndose de la 2ª práctica.

Tercera posición

Si hallándose las dos embarcaciones, en la posición primera reconocer que la otra se pone a navegar cuatro cuartos arribado que es en 10 cuatro cuartos del viento con que navega, en este caso, siendo su andar superior, debe ceñir el viento y a ser de poco más y de igual andar, con 2 cuatro cuartos que arribe será bastante. Por ejemplo: navegando las dos embarcaciones ceñiendo el viento la de barlovento se pone a navegar cuatro cuartos arribado que será v.g. al este noreste viento noroeste; en este caso, siendo de superior andar, ceñirá el viento proa norte noreste pero no seido sino de poco más; y de igual andar deberá gobernar 2 cuatro cuartos arribado que es 2 cuartos más al viento del el rumbo a que va navegando la otra y será al nordeste.

Cuarta posición

Si hallándose las dos embarcaciones en la expresada posición, reconoce que la otra embarcación solicita hablarle y para esto se pone a navegar 6 cuatro cuartos arribado debe ceñir el viento con poca vela, pues ella le viene a buscar. De estas cuatro posiciones, puede inferir el modo de disponer las demoras que se ofrezcan en otros casos de esta naturaleza, valiéndose siempre de la 2ª práctica para el cálculo de el rumbo verdadero pues por ella se logrará el intento. No obstante de ser correspondiente al tratado de evoluciones este asunto lo hallo muy útil para aquellos, que no están instruidos en este asunto.

Folio 190v

Capítulo 2º

Del modo de distribuir la oficialidad guarnición y tripulación de un navío de guerra y preparación de cualquier navío para combate

Aunque es materia difícil, dar método fijo de la distribución respecto de no tener número fijo y por la variedad de opiniones de los que mandan no obstante daré alguna luz para la inteligencia del que principia y qui tarle algunas confusiones.

En el alcázar estará el lugar principal del que manda; a sus órdenes tendrá un teniente de navío un oficial o guardia mayor para distribución de las órdenes, los dos pilotos, y un pilotín; el primer contra maestre y segundo guardián, el patrón de lancha; cuatro timoneles 20 o más hombres de mar buenos para la maniobra y un bombardero para el mando de la batería; en esta si el cañón es del calibre de 12 libras de bala, dispondrán 7 hombres y en ellos un artillero de mar, y un soldado: s es del calibre de 8 dispondrá de 7 a 5 hombres y de este calibre hasta el de cuatro inclusive 5 hombres y el contador para que certifique las operaciones de todos.

En el castillo el 2º capitán un oficial y guardia maestre 2 sargentos, 4 cabos 25 o mas soldados, el segundo contra maestre y primer guardián el patrón de bote y de 30 a 40 marineros hábiles y si hay batería se servirá como la anterior.

En la toldilla para el mando de la tropa y custodia de la bandera un oficial y un guardia marinas; 2 sargentos, 4 cabos, los tambores, pifantes y 30 soldados.

Para el mando de la 2ª batería 3 oficiales, uno o dos guardias marinas el 2º condestable, 4 artilleros y dos ayudantes de brigadas. En cada cañón si es del calibre de 24 de 13 a 11 hombres; si es de 18 de 9 a 7, siendo de 12, 7 hombres; y en los demás calibres los que llevo referidos; y para la conducción de la cartuchería por cada cañón un paje y algunos grumetes para que esté bien servida la batería.

Para retirar muertos y heridos se distanciará un cabo de escuadra y a sus ordenes cuatro marineros inútiles.

Al pie de las bombas, el buzo el primer carpintero y calafate y sus se mundos en el callejón de combate, para reconocer los balazos que hubiere de la cubierta primera hacia abajo.

Para el mando de la primera batería, dos o tres oficiales y otros tantos guardias marinas, el primer condestable, cuatro artilleros, y tres ayudantes de brigadas y en cada cañón se destinarán los que llevo expresados en la segunda batería pero si esta es del calibre de 36 libras de bala, debe haber 13 hombres en cada cañón; a saber 2 artilleros de mar, (si fuere posible) 5 marineros, 5 grumetes y un soldado; en los demás calibres atenderá el combate a la tripulación con que se hallare.

Para retirar heridos y muertos, se destinarán al mando de un cabo de escuadra 3 o 4 hombres de los inútiles: En la escotilla mayor un sargento y de centinela un soldado; en Santa Bárbara un pilotín y dos timoneles.

En el pañol de Santa Bárbara el maestre de jarcia, el tercero condestable el pañolero y los criados del carpintero para pasar los cartuchos; en la despensa un cabo de luces,

Folio 191r

los dependientes de la provisión y su maestro para la distribución de la cartuchería a sus baterías.

En la bodega el capellán, los dos cirujanos, el barbero y boticario, los 2 bodegueros, cuatro o 6 hombres de los convalecientes, los cocineros del equipaje, y del carpintero y el cabo de luces y sus hornillas.

En el pañol de proa un sargento, el farolero, y armero, (este se puede destinar con la fusilería en la cámara alta) el pañolero y los criados de los oficiales para la distribución de los cartuchos para la segunda batería; pero si esta se ha de servir por el escotillón de la dispensa, se destinarán en esta los criados de los oficiales.

En las cofas de mayor y trinquete los 2 Gaus? con otros 2 o 3 marineros para el manejo del fusil o pedrero; y en la mesana un gaviero y dos o tres marineros para el mismo efecto.

Teniendo el bote o lancha en el agua se pondrá un hombre dentro con su fusil y cartuchería para que se divierta y lo traiga al costado cuando sea menester. Por ningún pretexto se debe nombrar tropa para la fusilería del alcázar pues solo sirve de embarca para el juego del cañón, siendo este más útil sirviéndole con metralla. Esta tropa se ha de agregar a la toldilla y castillo, disponiéndola en dos filas para que su fuego sea continuo; y para esto los gallinazos de la toldilla se pondrán en su crujida.

Los marineros nombrados para la maniobra del alcázar y castillo siempre que estén libres de mani-obra, se deberán ejercitar en el manejo del fusil disparando como la tropa para que se metan en calor.

Por si el navío fuere atacado por ambas bandas (que no es lo mejor) que dará nombrada en cada cañón la gente que debe pasar al correspondiente de la otra banda; inmediatamente con la cual y la que se puede entre sacarle de la maniobra, y fusilería quedará completa para hacer fuego por ambos costados.

El pilotin, y los dos timoneles que están nombrados en Santa Bárbara, son para que si faltare los guardias del timón, puedan a la vez de arribar, gobernar y para esto han de estar dispuestos 2 aparejuelos y desde las argollas que tiene a la cara de popa o costados del timón, se deben sacar dispuestos desde el puesto dos varones o guía (por si faltare el timón por debajo de su cabeza) con sus aparejos puestos al costado para el pronto gobierno durante la función para lo cual se traerán las tiras al alcázar.

El buzo y los primeros carpinteros y calafate se deben mantener al pie de las bombas sondando y dar parte de la novedad que se hallare y sus segundos en los callejones de combate, reconociendo por si hubiere algún balazo para que el buzo o calafate lo remedie.

En las cofas, por ningún pretexto se debe nombrar tropa, si solo gente de mar de la mayor confianza para acudir a remediar los daños que hubiere y jugar la fusilería, granadas, o pedreros, que con sus fragantes estuvieren en los cantos de ella. La lancha debe estar en el agua en caso de un combate de línea, siendo el navío cerrado de bocas y de o el bote; para ello destinarán 10 o 12 marineros de los de la maniobra para acudir a los acaecimientos que se pueden ofrecer

Folio 191v

en el pañol de proa se tendrán 2 cajas grandes para depósito de la cartuchería para el servicio de la 2ª batería.

Se tendrá al pie del palo mayor suficiente número de tapa balazos de varios calibres así redondos como cuadrados cuadrilongos y planchas de plomo de la misma figura, dispuestos con sus estopas alquitranadas y barrenadas para que se puedan clavar con la mayor facilidad: y así mismo unas pelotas de sebo y carbón molido y bien amasado para dar alrededor del tapabalazos.

Se tendrá encartuchada la pólvora correspondiente a ración de 22 tiros por cañón poniendo desde el principio del combate hasta el fin a los de 24, 18 y 12 su tercia parte de peso; y a los de 8 hasta 4 algo más de la tercia parte de su peso, pues la experiencia nos ha hecho ver que alcanzan las balas lo mismo con el tercio de su pólvora que con la mitad; originándose esto la ventaja a mas del ahorro y excusar confusiones de ir quitando a los cartuchos lo proporcionable para el descanso del cañón. Deberá tener o venir la cartuchería dentro de sus guarda-cartuchos para libertarse de alguna desgracia.

La enfermería se ha de colocar sobre el soldado poniendo tablas de popa a proa o de babor a estribor sobre los cables y formándola de la mayor capacidad que el paraje puede dar de sir: Las hornillas que se disponen en el pozo sobre el lastre para botones de fuego se celarán con toda vigilancia.

Tendrán distintas tinas en cada batería en disposición de que puestas con agua sirvan para tener los morrones o mechas encendidas y algunos lamparazos para apagar con ellos el fuego que se ocasionare.

Se dispondrán todos los faroles de combate con achotes por si sobreviniere la función de noche; y los de las señales si estuviere con escuadra.

En las chillerras se pondrán balas, palanqueras, sacos de metralla y tacos correspondientes, y los demás utensilios de este encargo para el pronto manejo del cañón.

Las armas de la dotación se pondrán dentro de la cámara alta para que en ningún tiempo se puedan lastimar con ellas, y se hallen con la mayor prontitud: pondránse en el mismo paraje los cajones de cartuchería, piedras de fusil y pos tola con la custodia que se requiere; para esta comisión se puede aplicar al armero y contador.

Debe instruir todo el equipaje en la colocación de su ropa, en caso de zafarrancho que ha de ser el de la infantería en la toldilla, sin que levante mucho haciéndoles formar sus petates, cohis, o colchones a modo de salchichón sin excepción de persona por ser esta figura la que mejor acomoda en las redes, y forman mayor unión; no debiéndose permitir cofano alguno, pues no sirven mas que de volumen; estos y las cajas o baúles se meten en la bodega.

La ropa de la marinería se colocará en los costados del castillo, y redesa los propaos porque con esta división evitan detenciones.

Se pondrán en las baterías todos los pertrechos que corresponden al manejo de la artillería: Se levantarán los mamparas de la cámara y Santa Bárbara; se quita la enfermería y arizando los cables contra los baos de la 2ª cubierta estás que darán de suerte que en ella no se halle mas que lo preciso y perteneciente para batirse.

Folio 192r

El método de asegurar antes de empeñarse en la función sus maniobras para el manejo de ellas.

A las 3 vergas mayores se les darán sus cadenas de fierro; las drizas tendrán abotonados sus guarnes; a mas de las bozas de cadenas, se le darán, si de antemano no las tiene, dos de un pedazo de calabrote; sus amantillos y contra-amantillos tendrán abotonados sus guarnes; se suspenderán las grinaldas hasta estar con el canto bajo de dicha Grimalda estas servirán para que descansen los racamentos en el caso de faltarle las drizas, bozas, y amantillos y por este medio queden las vergas arriba.

Las vergas de gavia por ningún pretexto se deben abozar solo se le pasarán unas contra-drizas, y estas estarán puestas con sus retornos al pie de sus palos para que sirvan de parapeto; el motivo de no abozar estas vergas es por si cargare el viento o le dieren un balazo debajo del racamento, se puedan arriar y asegurar el mastelero de lo contrario está expuesta a perderse con la gente que fuere a desabozar.

A este mastelero siempre que la urgencia lo pidiere se le puede formar una ximelga de roble y a la verga un racamento simple de bertellos y bastardos como se ha experimentado.

Entre el tamborete y los baos, se darán unas portuguesas o trincas al mastelero y espiga del palo, y se abarbetarán los guarnes de los amantes de los viradores para la mayor seguridad. Los brandales. Se culebrearán con vaivén contra hecho abotonado de dos en dos brazas cada brandal, empezando desde las encapilladas hasta sus bigotas y lo mismo los estays, y contra-estays, como también las tablas de las jarcias principales de trecho a trecho con bocas de piña.

A las anclas a mas de sus bozas, se le darán otras y si dable fuere sean de cadena. Débanse disponer están anclas de conformidad que no estorben la puntería y fuegos de la batería alta.

Al pie de cada palo, se debe tener suficiente número de bozas, las unas de piñas y sus rebenques y las otras con gaza y piña o revisa.

Antes de salir del puerto se deben pasar por ambas cintas un cabo por distintas argollas que para este fin hay en el costado, los que sirven para asirse el buzo y calafate cuando van a remediar alguna agua.

De palo a palo se formarán sus foldos de red de meollar con mallas chicas para el reparo de lo que pudiere caer de la maniobra, y motonería y lastimar la gente. Los contra brazalotes deben estar formando seno, desde el motón de la braza hasta la verga sin que en su intermedio tenga botón alguno.

Se dispondrán las contra-brazas a todas las vergas: a saber, a la mayor se formarán en las jaretas de las arraigadas de la jarcia del trinquete y sus beta vendrá a fenecer sobre el castillo. A la de gavia se colocarán en el tamborete de trinquete y vendrán a fenecer en el castillo. Las de trinquete pueden ponerse en el portalón o extremo del bauprés y su veta rematará en el castillo. Las de velacho se formaran en el botalón de el foque y su vera vendrá a fenecer en el castillo; también se pueden formar al estay de gavia y venir a fenecer en el alcázar o castillo. Las de sobremesa se deben disponer opuestas a sus brazas, si estas están en el amborete

en la pena de mesana y sus vetas en la toldilla y al contrario si las brazas en la pena sus vetas en el alcázar. Pero la de la seca se formarán en el coronamiento de la toldilla o pena de esana.

Folio 192v

Los empalmetados de los propaos del castillo, alcázar y toldilla, se formarán de trozos de calabrotes, o cordones de cable viejos de modo, que no excedan de 4 a 5 pies de alto, porque no embaracen la vista del objeto y la puntería de la fusilería. El empalmetado de los costados, se hará de la misma altura, poniendo en las redes del castillo, y toldilla las camas o petates de toda dotación y de la batayola a la borda en lugar de jarcia se debe tener formando a cuarteles una especie de costado con tablas de corcho y espichas.

En el alcázar no deberá haber red, solo si sobre la borda, hasta su batayola un salchichón formado con pallete hecho expresamente para este fin, de un palmo de diámetro y bien relleno de filástica, el cual será bastante reparo para la metralla y no embaraza a la observación de las maniobras que ejecute el enemigo, en las cuales se den poner el mayor cuidado. Colocarse también en cada acollador un colchón o cohy, hecho salchichón para su resguardo, pues de cualquiera bala de fusil se puede perder el acollador y no servir ya el obenque.

Se deberá poner de porta a porta por la parte interior; unas redes, hechas expresamente de meollar para que el astillazo que despide el balazo pierda la fuerza y no maltrate alguno pues de estos fragmentos se experimenta la mayor pérdida.

Será muy conveniente formar a cada cañón un gollete de cabo grueso o tabla en su cuello para igualar el grueso de los metales y que le servirá de mira; con esto el artillero, y cabo de el cañón hace más segura la puntería.

Siempre que se puedan poner los masteleros y vergas de respeto en él combes, será muy conveniente para su resguardo y que en un desarbolo haya con que formar vahándola.

Deberá servir la artillería alta con bala, y metralla y la baja con bala.

o palenqueta, dirigiéndose toda la artillería a un punto que ha de ser a la mesa de guarnición mayor porque tomando el navío alguna arribada o orzada logra el tiro en uno de los extremos del enemigo; a este en desmantelándole tiene seguro el éxito de la función. La metralla o palenqueta se deberá usar a tiro corto de los contrario nada se logra.

Por ningún pretexto cerrará la batería baja, así por la libertad de cargar como por la prontitud con que se maneja el cañón; solo si se dejará la porterito paralela al plano del mar para que no flanquee a quien ataca el cañón.

Se usará de cohetes de flecha y tacos azufrados cuando se halle a tiro de pistola para introducirlos; y así mismo de toda invención incendiaría del que usan mucho los ingleses en todas funciones.

Por ningún pretexto se esperará al enemigo (siendo de navío a navío) a que le venga a buscar; pues si este tiene mejores pies, se le pondrá la aleta o popa a sacudir a fon de desmantelarlo por lo que se le debe buscar de vuelta encontrada para que presente el costado, y recibirle con igual artillería: con esto se podrá lograr el fin que el enemigo lleva, que mucho han perdido la acción por otro tanto.

Este es el más usual y regular repartimiento y preparación que se observa en los navíos de guerra atendiendo para ello al mayor o menor numero de sus oficiales y su tripulación para su distribución y un mero de hombre que debe llevar cada cañón.

Folio 193r

Capítulo 3º

Del modo de formar la defensa de una embarcación que fuere atacada por los enemigos estando fondeada.

Si estando fondeada en costa, boca de bahía, o puerto fuere de sorpresa atacada por embarcación de mayores fuerzas y por tener el viento a la tierra no pudiese abrigarse de las baterías de esta, inmediatamente por una de las portas de popa, dará un calabrote al cable, que está trabajando y arriando de este y sujetando del calabrote atravesará su embarcación para batir al enemigo con la artillería de un costado; de lo contrario la batirá el enemigo por la popa, sin que ella le pueda batir.

Pero si la ocasión lo permitiere deberá aproximarse a la tierra lo más que pueda y amarrarse en cuatro para que el enemigo no lo pueda batir por la proa ni por la popa; y para evitar mejor estando en costa amiga, a propia podrá con la artillería del costado de tierra formar con ella dos baterías para impedir al enemigo, que se le presente por los dos extremos; pero estando en país enemigo descampado por ningún pretexto echará la artillería pues sería batida con ella al puerto que el enemigo hiciere desembarco; por lo que deberá mantenerla a bordo y con ella barrer la tierra en caso de que el enemigo intente formar baterías en ella.

Capítulo 4º

Del modo de maniobrar en los casos de varar con el navío en bajo costa o puerto.

No obstante el ser muy difícil poder prevenir todas las circunstancias de estos casos, para advertir las correspondientes mani-obras daré algunas que sean útiles para salir del conflicto: Supuesta por regla general, que en ninguno de ellos conviene dejar caer el ancla ni echar la artillería al agua, por no exponerse a desfondar con ellas la embarcación.

1º Siempre que en bahía puerto o costa garreando el ancla o faltando el cable fuere una embarcación de varar donde no peligre el caso inmediatamente se desaparejarán los masteleros y vergas y luego que lo permita el tiempo, se tendrán las espías convenientes en el paraje donde estaba el ancla que garró o faltó para que salga el navío por donde fue a varar; y si por haberse aconchado demasiado, no pudiese salir, será preciso aliviar la artillería, sus pertrechos y parte de la carga que tuviere en el entre-puentes para que con la falta de este peso flote el navío y se logre sacarle a fuera de espías.

2º Si navegando con viento en popa, o a un largo, varare de proa se aferrarán luego todas las velas para no aconcharse más y echando la lancha: y bote algunos se tenderá una espía por la popa por donde deberá salir a mayor agua. Pero ni la varada ha sido navegando de bolina con toda prontitud se echará todo el aparejo en facha a fin de que su fuerza haga caer sobre popa el navío; y a no tener efecto esta maniobra se tenderá la copia por donde queda prevenido, que será al rumbo opuesto al que se gobernará cuando varó: y con la fuerza de la espía y del aparejo se logrará salir a mayor fondo: si en esto hubiere alguna dificultad, se aliviará algo de proa, y aplicará a popa si hay fondo suficiente, de no se echará fuera.

Folio 193v

3º Si navegando de bolina a un largo o en popa, llegare el bagel a tocar de popa sobre alguna arfada, se procurará no arriar vela, para que con su fuerza se pueda salir; pero si quedare varado inmediatamente se sondará al redor del navío y hallando suficiente fondo por la proa se procurará echar carga a esta parte, quitándole de popa para que suspendiéndola, se pueda con fuerza de vela salir a mayor fondo. Pero si no hubiere suficiente fondo para salir de proa, se deberá operar en todo como queda prevenido en el numero 2º no omitiendo el quitar peso de popa, y pasarle a proa o echarle fuera, con lo que se suspenderá de popa, y a poco esfuerzo de la espía, se logrará salir a mayor fondo.

4º Si habiendo varado se ve que no puede sacarse el navío por haberse desfondado y anegado y estuviere distante de tierra se procurará poner inmediatamente poner sobre cubierta el pan, agua, y demás víveres que se pudiesen; se echarán abajo los masteleros y vergas para con ellas formar una o dos tangadas y a estas sus palos y velas, para con ellas, la lancha y el bote a vela, y remo, se pueda transportar toda la gente a la tierra mas inmediata o a la que el viento dirigiere; y en este caso se pondrán los víveres en la lancha y bote, (cubriendo bien el pan) uno de los fierros menores, y su correspondiente amarra así como en las tangadas para dar fondo en caso de que en la costa sobrevenga el viento de tierra y mantenerse hasta tanto que el viento se vulva favorable para ir a ella. Pero si la embarcación es fragatilla y se puede conducir su tripulación con lancha, y bote, se puede con ellos solos buscar la tierra; en estos casos se deberá embarcar la auja, farol, y octante o cuadrante con que dirigir y observar. Pero siendo la perdida con tiempo que no permita echar lancha y bote al agua, se procurará desaparecer los palos y masteleros, y echar estos y las vergas al combes y las anclas y la artillería al agua; pues en este caso a la embarcación ya perdida no le perjudica esto y le sirve de beneficio para que sus costado no trabajen con este peso; para ellos se darán diversos tortores de porta a porta a fin que sostenga el un costado al otro en el ínterin que el tiempo de lugar para ejecutar lo expresado.

Capítulo 5

Del modo que se debe maniobrar para suspender una embarcación que está sumergida o al fondo.

En este casos los mani-obristas usan de tres modos prácticos cuyos buenos efectos se han experimentado en fragatas de a 200 toneladas.

El primero es pasando por debajo de la quilla diversas hondas: El segundo, pasarlas por las portas de un costado a las del otro o de porta a porta en el mismo costado; y en defecto de estas hondas se puede usar de unos ganchos o medios anclotes con sus arganeos que son de una uña y todo ellos muy reforzado por lo que deberán tener el grueso de su anclote: El tercero, embragar la embarcación cuando es chica. Para cualquiera de estos métodos conviene valerse de dos o más embarcaciones o camellos capaces de suspender mayor peso, que el que se pretende y no de otros instrumentos.

Siempre que la embarcación estuviere metida en el fango, será preciso valerse del 2º modo, o tercero de maniobrar; ya no estar enfangado será mas conveniente el 1º.

Folio 194r

para esto se dispondrá un pasador de fierro, vergajos de dos prolongaciones de grueso y de 5 a 6 varas de largo, en cuyos extremos haya un ojo, que remate en figura piramidal, capaz de pasar por el un cabo de tres o más pulgadas de grueso, para que sirva de primera guía. El extremo o chicote de esta guía después de haberle pasado por uno de los ojos, se le dará su ligadura de cruz y botón y se abarbetará hasta el otro ojo, que debe pasar por debajo de la quilla.

1º. Dispuesto como queda dicho los buzos procurarán pasar el pasador por el extremo dicho y luego que se descubra por la otra banda se le dará en su ojo un cabo delgado, por cuyo medio se acabarán de pasar el pasador y la guía; así que se hubiere tomado este chicote en el otro, se le ajustará un cabo, que tenga de grueso el tercio de la honda, que debe pasar para suspender la embarcación por la primera guía pasará este cabo, que es la 2ª guía y por esta la que debe servir de honda; para esta puede usar del cable chico de la misma embarcación.

Se previene que las dos guías y el cable u hondas que han de pasar por debajo de la quilla, deben tener sus chicotes dispuestos en figura de rabo de rata para que con menos trabajo puedan pasar y repitiendo esta maniobra se pasarán las hondas necesarias que a lo menos serán cuatro por banda.

Los chicotes de las hondas, que deben servir para el costado de babor, estarán afianzadas o echas firmes en el de estribor o con las (hondas tachado) de las hondas de estribor que vendrán por el costado de babor y los otros chicotes servirán para disponer en ellos los aparejos reales en caso de querer suspender por ellos la embarcación; y de no para afianzarlas o hacerlas firmes en las embarcaciones o camellos cuando por la potencia de estos se quiere suspender.

2º En caso de no estar la embarcación en disposición de poderle pasar las hondas por hallarse enterradas, pueden disponerse de dos modos la una pasando por las portas de un costado a las del otro y abrazando la cubierta y los costado: si la embarcación es de dos baterías se harán firmes los chicotes como queda expresado en el primer modo, y de los otros chicotes se usará como dejo explicado; pero si la embarcación es de mas batería, en las portas del combes se dispondrán las hondas de porta, a porta abrazando solo el costado con diversas vueltas de cabo a calabrotado o guindaleza y en ella se coserán o engancharán los aparejos reales. En este casos deben llevar todas las hondas correspondientes reparos de forros de madero recio, rebatido sus cantos exteriores para el resguardo de las hondas.

En lugar de estas hondas puede usar de ganchos o anclotes los cuales se enganchan en los costados o encima de la embarcación que se va a suspender: para el uso de estos anclotes o ganchos es necesario, que la embarcación se halle bien cubierta de agua de lo contrario poco puede usar de los expresados anclotes.

3º Para el 3º modo de suspender la embarcación, se dispondrán los chicotes o extremos de las hondas hechas firmes en el costado que han de servir y los otros chicotes caídos en el fondo a fin de que queden entre el pantoque y la

Folio 194v

bragota que se le da. Esta se dispone abrazando todo el buque con diversas vueltas de calabrote de popa a proa y tesándolas a fuerza de aparejo rumbos y para que dichas vueltas no se aflojen se hace que los buzos den a cada una sus barbetas o norones: y para el mejor uso de estos aparejos y tesar bien cada vuelta de honda se pondrá una embarcación a proa y otra a popa de la que se va a suspender a tal distancia que sus vetas alcancen y concluida la faena se suspenderán del fondo los chicotes de las hondas, para disponer y usar de ellas como queda prevenido. Preparación de las embarcaciones para la misma operación.

Las más aparentes para esta mani-obra son las planudas y de poca punta como son chatas de descubrir las quillas a los navíos, las de acarrear madera o las urcas; y a falta de estas embarcaciones se emplearán otras correspondientes al peso que se debe suspender.

1º A estas embarcaciones se les formará su caja de lastre en bodega como se previene en el capítulo que trata de la preparación para descubrir quillas y después de haberlas alastrado por igual algo más de lo que les corresponde se llenarán las cajas del costado que debe quedar afuera con peso manejable como batería o piedra algo gruesa para contrapesar el esfuerzo de los aparejos al suspender y que la embarcación se mantenga lo más derecho que se pueda y que la gente de la cabrestantes haga todo esfuerzo; y si este contrapeso no fuere suficiente se amadrinará otra embarcación por expresado costado con lo que se conseguirá que trabajen en los cabrestantes con alguna satisfacción.

2º En el otro costado atendiendo a las hondas que tiene pasadas se colocarán otras tantas serviolas, o pescantes que deberán sobre salir del costado algo más de dos pies y en su extremo si son pescantes tendrán una roldada y perno de bronce capaz de laborear por ella las tiras de los aparejos reales. Estos maderos serán de extremado refuerzo y calidad superior y se pondrán endentados sobre la borda o por tercia descansando sus pernados sobre los baos de la cubierta, donde se elevarán con pernos enchavetados correspondientes al esfuerzo que deberán hacer respecto que en ellas estriba toda la máquina que se va a suspender de pie de amigo o puntal y por la parte de dentro dos más a la Valona abrazando el costado, y la pernada por ambos lados clavados con los expresados pernos.

3º Preparado todo este modo, pondrá cada embarcación en el costado que le corresponde amarrado en cuatro con las proas hacia el paraje donde se ha de llevar la que se suspende para ellos se tenderán las correspondientes amarras o espías luego se dispondrá de los pescantes o serviolas a los chicotes de las hondas (ya sean pasadas por debajo de la quilla, de porta a porta o embragado) los aparejos reales, cuyas vetas tendrán de grueso, tantas pulgadas como codos contienen los dos quintos de la manga de la embarcación que se va a suspender. De los cuadernales de las hondas vendrán las vetas a las roldadas, de los pescantes o serviolas y de estas a sus respectivos cabrestantes, dándoles la dirección correspondiente por medio de motones de retoros con los cuales se tesará cada aparejo de por su hasta ponerlos a los pescantes o serviolas se dispondrán los aparejos reales y las uñas de estos anclotes en los bati-portes altos

Folio 195r

de la portería y todo lo demás que resta ropera como se expresa del numero 4° en adelante: Advirtiéndole que todo cuadernal y motón de estos e aparejos debe llevar gaza doble, y sus ligaduras o cosiduras; y las vetas de los expresados aparejos han de ser de jarcia de primera suerte para evitar descalabros y asegurar su operación.

4° Dispuestas las hondas y sus aparejos con la gentes suficientes en los cabrestantes a una voz o golpe de pito darán principio a virar por igual atendiendo con especial cuidado al temple de los aparejos no sea que falte alguno; y si con todo esfuerzo no lograre suspender o arrancar del fondo y que las embarcaciones se tumban demasiado y no poder la gente de los cabrestantes hacer todo esfuerzo necesario, se suspenderá el virar y se aplicará la gentes a echar fuera todo al lastre de la banda de los aparejos para que con la falta de este peso las mismas embarcaciones hagan el esfuerzo que los brazos no alcanzan. Logrado finalmente desprender del fondo la embarcación y suspendida lo que conviniere cesará el trabajo de los cabrestantes y se emprenderá el de llevar con las expresadas espías toda la maquina hasta varar o a donde deba dejarse; y si fuere precisa el suspenderla mas se maniobrará como antes, o se enmendarán los aparejos mediante lo cual se conseguirá el efecto.

En el año de 1744 en el puerto de Cartagena de levante, habiendo maniobrado según el primer método suspendimos por medio de una chata y dos pontones una fragata holandesa de unas 200 toneladas que estaba a pique en el espalmador grande y se condujo al pie del castillo. Sus cables sirvieron de hondas; pero las guindalezas de los aparejos reales eran de arsenal y del navío real; dificulto se pueda suspender con esta operación embarcación que exceda de 500 toneladas, respecto de no haver aparejos, que puedan suspender el peso de un navío pertrechado en guerra o cargado y lleno de agua. Tenemos la experiencia que en Nápoles un navío de guerra que echaron a pique no se pudo suspender entre cuatro navíos nuestros; por lo que será preciso en semejantes casos valerse de las siguientes maniobras para lograr el intento.

5° Reconocida la imposibilidad de los aparejos se operará de los modos siguientes: El primero será, dispuestas las embarcaciones como se dijo en el numero 1° de su preparación y puestas según se expresa en el número 3° cargarlas hasta que no puedan con más peso, luego disponiendo todas las hondas por el costado de adentro a el de afuera, y si fuere dable abrazando toda la embarcación hacer firmes los chicotes o extremos en las mismas hondas o baos sujetando estos con algunas curvas.

6° El segundo será poniendo sobre la embarcación que está a pique si el fondo lo permite otras atravesadas de babor a estribor con las proas a donde deben ir y amarradas en cuatro la una de ellas en la amura, otra en el centro y la otra sobre el alcázar, lo más a popa que se pueda, en cuyos parajes se cargarán hasta que no puedan sufrir más peso. Esto se podrá ejecutar con artillería, batería y lastre que se les pondrá por igual o disponiéndoles en los costados varias bombas y sus mangueras a las escotillas y por ellas llenas las bodegas con agua hasta que no puedan resistir mas y después se dispondrán las hondas del modo siguiente. De cuales quiera suerte que estén por debajo de la quilla o por las portas o con los anclotes se dispondrán en las amuras y cuadra de estas embarcaciones donde se tesarán a fuerza de aparejo; y si fuere posible abrazado todo el buque y de no con mallas de entalingaduras ambos

Folio 195v

chicotes o extremos; y para que queden con mayor esfuerzo y tesos de la una a la otra honda; en su centro se les pasarán diversas vueltas de guindaleza o calabrote de fuerza de aparejo real, con lo que quedarán las hondas en disposición de no dar amor. Dispuestas las embarcaciones como llevo dicho en los dos modos, se dará principio al alijo de ellas, llevándolas por igual a fin de que le sea el esfuerzo que hagan para suspender la que está a pique o romper las hondas. Si estas están por la portería y no se lograre el fin a lo menos se suspenderá la cubierta, o costados; pero si las hondas hubiesen dado mucho de sí, deberá repetirse la misma faena con la que se conseguirá alguna de las dos cosas. Son estas maniobras las únicas y experimentadas de que se debe usar en todos tiempos para lograr el expresado intento en las demás gastará el tiempo de balde. Sin embargo decrecer algunos, que es convenientes valerse para esta operación de pipas o toneles, dificultoso tengan estos suficiente potencia para suspender la embarcación que está a pique y tenga la bodega llena de agua, respecto que el peso del agua que pudieran encerrar será únicamente el que podrán levantar; solo si podrán emplearse éstas vasijas en el caso de hallarse una embarcación sana, y varada que por falta de suficiente agua no puede flotar o salir del paraje por que por medio de ellas se logre el que flote y salga de donde está varada.

Capítulo 6º

Del modo de arbolar un navío que está en rosca y en paraje que no hay máquina ni otro navío.

Para que los bordones con que se ha de formar la cabria se pueda poner en cubeta? Es preciso primeramente meter una percha; para lo cual deporta a porta en el portalón se formará una especie de estrobo en el cual se dará un aparejo y este le dará en el estremo inferior de la percha y que sea en su tercio por el cual se suspenderá hasta que el aparejo venga besar y su extremo sobresalga de la borda al cual se le pasará una honda de bastante fuerza para que dándole otro aparejo a la mitad de dicha percha y el que llevo a besar pueda resistir el que venga dentro sobre dicha honda por medio del esfuerzo de estos dos aparejos que suspenderán la percha hasta ponerla sobre la borda en cuyo paraje se le formarán sus pata-raíces en su medio donde se le coserá un aparejo real y un motón para la lantia. Dispuesto así se le formará su solera al pie del portalón por donde entró y poniendo la coz de esta percha sentada sobre un tablón que se pondrá en la cubierta se le darán dos aparejos por dicha borda con los cuales se suspenderá hasta ponerle perpendicular con el costado donde se dejará sujeta por sus correspondientes trincas de la coz y pata-raíces o vientos para por ella facilitar el meter sus bordones. Luego que los tenga al costado se le dará la lanita, haciendo firme en el bordón el chicote por el cual suspenderá lo más que se pueda dándole luego de el medio para la coz el aparejo real, podrá trabajar por los dos, hasta tener suspendido de la borda el extremo y un tercio a cuyo tiempo cambiará la lancha mas bajo para que ayude al aparejo real y luego que esté en disposición de poderse atravesar se ejecutará dándole diferentes aparejos encontrados los unos del extremo inferior para popa y los otros de la coz para proa con los que podrá disponer quede su coz sobre el castillo inmediato a uno de los costados y el otro extremo sobre el propao de la toldilla del costado opuesto de la coz. Por medio de la expresada percha se meterá otra que se dispondrá en el otro portalón con las mismas circunstancias y se quitará la anterior para que no estorbe a disponer el 2º bordón que se meterá maniobrando según queda explicado en el primero dejándole opuesto al otro, formando tijera sobre la toldilla; con prevención

Folio 196r

de que la manguera debe ponerse a la parte que se recibe el palo. Dispuesto así se le dará campana suficiente haciéndole su tijera por medio de unos tabloncitos cuartones que se calvan de bordón a bordón a distinta distancia para que no se cierre ni abra al tiempo de formarle la Portuguesa que debe hacerse con cabo que haya trabajado algo para que no falsee dando de su que no siendo de esta calidad el cabo, puede ocasionar un charco pesado. Luego se pondrán dos cuadernales de gasa cosidos de campana de forma que abrace toda la portuguesa. Esta será de una guindaleza que haya trabajado y estará separada la cosidura de cada cuadernal; añadiendo cuatro porta-raíces, dos al remate de la toldilla y dos a los remates de las perchas, que se pondrán en el castillo además dos estays opuestos el uno a la cabeza del león, y el otro al coronamiento de popa; a estos y a los pata raíces se les pondrán sus aparejos reales, y en el intermedio de cada bordón cuatro vientos con sus aparejos de polea, y motón unos para popa y otros para proa. En los extremos de los bordones a distancia de una y media braza de la portuguesa se le dará una trinca con un pedazo de calabrote y esta un tortón con un espeque a fin de que no trabajen tanto los bordones en la portuguesa. En uno de los bordones sobre la portuguesa se le coserá un cuadernal para formar el aparejo real de cabeza y sobre este se coserá un motón grande que deberá servir para la lantía; y así mismo en el otro bordón en el mismo paraje otro para lo mismo, y sobre estos dos chicos con sus andariveles pasados para que Marineros suban por medio de estos cabos.

Dispuesta la cabria con la solidez que se expresa al pie de cada bordón se le pondrá un pedazo de tablón de roble u de otra madera recia, al cual llaman zapata y sus cantos bajos han de estar rebatidos. Tendiente del castillo para fuera dos pedazos de percha de bastante grueso donde se dejarán sujetar dándole sus suficientes trincas en la coz, serviolas y pala de tajamar, a las cuales se debe dar los pata-raíces y vientos de la cabria. Las perchas que sirvieron en los portales se deben poner al pie del castillo dispuestas como estaban de los cuales se dará a la cabria en cada bordón un aparejo real. Se trincarán las coces de los bordones, dándoles sus retenidas sobre las cuales debe hacer toda la fuerza y por tanto se pondrá especial cuidado en que sean de toda satisfacción.

Preparado todo como se previene a una voz se dará principio a suspender la cabria por todos los aparejos de la cara de proa; para lo cual se coayudará con un gato caniquí para que con menos trabajo se pueda suspender teniendo particular cuidado con el estay y pata-raíces de popa sobre los cuales debe quedar declinada la cabria sobre proa de modo que el aparejo real caiga perpendicular sobre la roda o branque, respecto de haber de meter primero el bauprés. A este palo se le dará el aparejo principal y el de cabeza con que suspenderá hasta presentar su coz en la fogonadura o saltillo de proa, por donde debe ir al entrepuentes lo que se facilitará dándole sus aparejos de la banda contraria que se suspende y luego que en la coz presentada en su fogonadura se le arriará cuanto fuere conveniente el aparejo de cabeza para que quede en disposición de poder asentar su coz en el mallete y horca que para este fin está dispuesta delante del palo de trinquete asegurándola con sus pernos y una buena trinca ínterin se le das las que les corresponden así como sus barbiquejos para el esfuerzo, que debe hacer el estay de la cabria.

Para meter el trinquete se dispondrá la cabria perpendicular dándole su estay al bauprés: luego se le dará el aparejo chico o de cabeza y las dos lanitas en sencillo en él cuello del palo y el aparejo de cabeza y el 2º aparejo una braza mas

Folio 196v

arriba de donde debe ir el principal con los que se suspenderá cerca de babor poniendo a este tiempo el aparejo principal que debe ser de bruel y estribo: advirtiéndole que el principal estrobo se le cose al palo en tierra con sus vueltas de portuguesa de un cabo correspondiente con infinidad de vueltas, y braza y media de campana y toda ella trincafiada. Dispuestos así todo se izará hasta que el aparejo de cabeza venga a besar y entonces se le pondrán las lantias en doble, y quitando el aparejo lo más que pueda a la fabrua y se virará de los dos aparejos, hasta meter la coz de nao el que se presentará en la fagonadura; y poniendo el palo en candela se Principiará a arriar de los aparejos haciendo correr a las lantias a fuerza de mazo para arriba sin arriar de ellas cosa alguna sino es que la urgencia lo pida; de esta conformidad se presentará en su carlinga donde se dejará sentado: y si por casualidad no viniere rectamente a la carlinga se dispondrá a ella dándole algunos tortores, con los que se facilitará lo que se pretende que es dejarlo sentado en su lugar e inmediatamente se le pondrán en el extremo de la espiga dos motones con sus andariveles.

Concluido a proa, la cabria se debe pasar a popa para lo que se le harán sus angostos agudos de los pasamanos a los saltillos del alcázar y castillo apuntalados los pasamanos, para que pase encima de ellos toda la cabria a la cual se darán sus retenidos de aparejos de popa, y arriando de todos los de proa se procurará llevar lo mas derecho que se pueda hasta que quede de la parte de popa de la fagonadura cuya mani-obra se facilitará por medio de mucho sebo que se le da a los pasamanos para que corran las zapatas a donde está sentada la cabria y apuntalando las cubiertas donde des cansan las cosas de los bordones se les darán sus buenas trincas de porta a porta para quitarles todo juego.

Dispuesto todo en su lugar se hará la misma mani-obra que en el trinquete para meter el palo mayor; y lograrlo el fin, se dispondrá la cabria con el pendiente que necesita para meter el palo de mesana el que con el aparejo de cabeza y las dos lantias se pondrá en su lugar; luego se echarán los bordones afuera por medio de un aparejo real que se dará al palo mayor y una lanita habiendo asegurado el palo por medio de otros aparejos dados de las argollas de las cacholas a las mesas de guarnición con lo que se concluirá la maniobra de jando el navío con todos sus palos arbolados.

Si por algún acontecimiento se despasaren los andariveles o descabezare el palo y no hubiere por donde pasar otros, se dispondrán al palo dos racamentos de bertellos y en el superior se hará firme de cada lado del palo un botalón o pedazo de cuartón y a los extremos opuestos se darán desde el pie del palo sus aparejos; halando por estos se logrará suspender el racamento por los dos extremos en los cuales deben ir dos hombres con distintos estrobos y otros dos aparejos para dar al palo y remudar los otros. Luego que las dos perchas estén en candela con el palo se le dará el segundo racamento en los extremos bajos de los cuartos donde deben ir otros dos hombres para desenganchar los aparejos dispuesto lo cual se le pondrán dos estrobos bajo del racamento alto y dándole los segundos aparejos en él y a los extremos inferiores de las perchas o cuartos y tira mollando los anteriores se irá izando hasta que llegue a besar; y repitiendo la misma mani-obra con los otros aparejos se llevará a los dos hombres hasta donde necesita ejecutar su faena; y si esta es de mayor entidad como el formar

Folio 197r

algunas cacholas o calces se podrá formar una guindola en el extremo superior de los cuartos; para lo cual se le pondrán a los racamentos expresados cuartos y los correspondientes bastardos al trabajo que deben hacer para que en los balances no falte alguno de ellos y la máquina se descomponga.

Capítulo 7º

Del modo de preparar un navío para descubrir la quilla.

Dícese descubrir quilla, cuando el navío esta tumbado y la quilla sobre o fuera del agua; esto se ejecutará por diferentes motivos o para aforar o tomar alguna agua, o para remediar alguna tablazón o ligazón principal y después darle fuego y betún, sebo o brea para lo cual se dispondrá según voy refiriendo.

1º Se le encapillarán las jarcias de mayor, trinquete y mesada a las dos primeras se les tesarán hasta tanto que los palos se peguen bien con las fognaduras del costado de barlovento, que es el opuesto a el que debe caer a cada acollador se dará un aparejuelo de cañón de bigota a bigota para que le sirva de aguada; y si fuere navío de mucho plan que es duro de caer se pondrán con un pedazo de calabrote o guindaleza dos o cuatro guindales bien tesos para ayuda de los obenques.

2º De las portas, que están al pie de los palos, en el costado de barlovento si el navío es planudo y por consiguiente duro de caer se pondrán cuatro pescantes esto es, dar a cada palo, pero si es fácil en caer bastaría uno a cada palo; estos pescantes deben acuñarse en las portas, dejándoles un corto hueco o claro para que pase la veta del parejo, y las cosas han de estar sujetas por medio de unas cuñas clavadas en la cubierta a su rededor, y por medio de una buena trinca.

De los tercios de los pescantes al costado se pondrá a cada uno su pantal o tor na punta y de fuera de este costado algo más abajo, de la cinta principal su barbiquejo parte de afuera de estos barbiquejos a las encapilladuras de los palos se pondrán sus aparejos de cuadernales y sus motones de retorno y de estos o de la cajera de el medio de los cuadernales del pescante vienen las tiras adentro por la cuales se tesan para que acompañen a los obenques.

3º A los palos por el costado que deben caer se les ponen sus puntales a saber; al mayor dos, el principal mas arriba de los dos tercios, y el otro una braza más abajo con sus buenas cinturas, ligaduras o portuguesas y sus coces se sientan sobre un tablón que llaman zapata que está sobre la cubierta pegado a la amurada donde se acuñan muy bien y se trincan por las argollas o cancamos de la artillería de no por más castañuelas de fierro que se clavaren el costado; de la medianía de los bordones al palo se le dará sus trincas que por medio de un espeque al cual se darán varias vueltas o de un botón en sus medianías y se tesarán cuanto se pueda.

4º En el entre puentes a donde caen las cosas de los puntales se ponen cuatro puntales con sus zapatas altas y bajas para sostener los baos. En el trinquete solo se pone el puntal alto y este debe sentar su coz, como los de la mayor; para lo cual se abre un escotillón en la cubierta del castillo:

Folio 197v

y en todo lo demás se asegura como deho expresado en la mayor.

En bodega a estos palos se le ponen dos puntales desde la amurada, o costado de barlovento para que le sirva de mayor sujeción.

5º La caja del lastre se formará entre la escotilla mayor y la de proa para cuya formación sirven los puntales de la cubierta y de la caja a la amurada de sotavento se ponen diversas torna-puntas para que el peso del lastre no venza la caja. Esta solo sirve para navíos que tienen muchos delgados los cuales no se pueden mantener sin lastre sino es, que estén amadrinados; pero los que son de su correspondiente plan y delgados no necesariamente de esta caja.

6º En la boca de la escotilla mayor, se pone una o mas bombas trincada contra la brazola de barlovento y descansada en la amurada de sotavento en la bodega, metida en una tina, que tendrá su fondo barrenado de diferentes agujeros y en tanto que se mantiene el navío tumbado y de quilla se le pone una dala o manguera sobre una tabla al costado de sotavento para que las aguas vayan a la mar; y para colgar el cigüeñal se formará una horca desde la brazola de dicha escotilla a la borda y los ramales de el cigüeñal vienen a caer al costado de barlovento de donde se da a la bomba estando el navío de quilla.

7º Pocos son los navíos que no necesiten de cubichete. Este se forma desde el alcázar al castillo sobre la verga de mesana a otra la cual se trinca contra los cubatotes que forman ambos propaos; a esta verga se la ponen peralto cuatro o más puntales calzados en la cubierta del combes; de las argollas de este a la verga se le dan otros tantos tortones con cabo o veta de esparto con lo que queda asegurada esta verga; de esta a la borda de sotavento se ponen a trechos unos cuartones con las cabezas espatilladas y clavadas sobre la borda, y trincadas en la verga y sobre estos cuartones cuatro, o más hileras de tablas clavadas. En la parte de proa y popa de este cubichete, desde la verga a la amurada se le ponen dos cartabones el uno sobre el castillo y el otro por la cara de proa de los bordones, para que el agua no entre por una y otra parte y bien calafateado todo el cubichete, y embreado sirve de costado para que el agua no entre en el combes; pero si el navío cala mucho, se forma el cubichete del alcázar al castillo dejando a sus bordones las fognaduras, que se tapan con unas capas o mangueras de lona alquitranadas clavada sobre el cubichete y trincada a los bordones para que no entre le agua.

8º. Todo el costado, la portería, escobenes e imbornales de la banda, que debe caer se calafatearán después de entablado y toda la portería por dentro se aforra con pedazos de tabla para que cuando esté tumbado o de quilla no caiga sobre ella algo de peso y pueda desfondar la portería y suceder un zozobro.

9º Al costado de barlovento se le ponen tres o cuatro torna puntas clavadas en la cubierta al pie de la brazola o calzada con sus tojinos o un pedazo de tabla, para que con su peso y el de tinar del agua y gente que se le pone encima no se rinda.

Folio 198r

10° La grada principal se forma en la bodega de la chata, al pie de la escotilla mayor poniendo sobre unos polines diez, o mas cañones embargándolos con un pedazo de guindaleza o calabrote y en este o la grada se cosen dos cuadernales y sus motones de retorno, los cuales debe estar clavados hasta la brazola de la escotilla para que las tiras de los aparejos reales vengan a los cabrestantes sin rozar en dicha brazola. Para los aparejos de trinquete se forma la grada en la proa de dicha chata en el modo expresado; pero siendo chica la chata se busca otra embarcación o su lancha bien alastrada para que sirva de grada.

A esta se pasan diversas vueltas de calabrote que llaman una honda y esta se cosen al cuadernal o cuadernales, y motones de retorno para formar los aparejos reales.

11° En las encapilladuras de mayor y trinquete se cosen para los aparejos reales de caer dos cuadernales y a la gaza de estos se da su cosidura que llaman el tambor; esto es, por debajo de las cacholas y en el mayor encima de esta cosidura del cuadernal se coserá otro para el 2° aparejo; y si el navío fuere duro de caer, se le pone otro en el trinquete y de estos a los cuadernales de las gradas se forman los aparejos reales y sus vetas vienen a los cabrestantes de las chatas; pero si el de proa va a otra embarcación, la tira de este irá a otro navío que estuviere inmediato donde se puede disponer con un cabrestante o a fuerza de gente.

12° Las plumas son dos aparejos de dos cuadernaletes medianos, el uno se cose en la encapilladura del palo de la chata y el otro en las argollas del costado que cae; estas sirven para sostener el navío y que no vayan de golpe y para suspender o ayudar a adrizar cuando se quiere; a mas de esto, siendo navío de obras muertas se le pasan unas barloas con un pedazo de calabrote esto es de la chata a las argollas que para esto se le ponen en el costado que debe caer a fin que acompañen los aparejos de las plumas.

13° Se tendrán prevenidos los guarda-fuegos que son unas tablas de regular ancho; pónense clavados perpendiculares al costado o sueltos para que los marineros los manejen de popa, a proa por medio de unos cabos los cuales sirven para que no suba el fuego y por si llegare este caso se tienen prontos diferentes lampazos mojados y diversas tinas con agua para apagar el fuego.

14° Dispuesto todo según queda prevenido se dará principio a virar por los cabrestantes (arriando para ello de las plumas y barloas y también de las amarras de barlovento) hasta donde convenga tumbar o descubrir quilla, y según fuere menester se irán dando los fuegos necesarios para calentar el costado principal y abrazar el dicho de la broma.

15° Antes de principiar a tumbar se aforrará desde las cintas principales hacia el plan en cuanto permita el costado y después de descubierta la quilla, y dado el fuego principal se empieza a aforrar desde la quilla y según se va aforrando, y concluyendo de dar fuego y betún se va arriando hasta acabar de aforrar.

16° Dos modos hay de aforrar el uno dándole al costado brea

Folio 198v

mezclada con algún sebo, y sobre esto muy bien tendida bayeta, lana, jerga, el otro dándole zulaque en lugar de brea, y sobre cualquier de los dos modos, se sientan las tablas de el forro con lo que queda concluida la faena. El zulaque en la Europa se hace con cal viva, y borlas de aceite y grasa de ballena, cuyo amasijo debe estar algo blando; pero en la América donde solo se encuentra la cal, se hace dicho amasijo con la cal mucho mezclado, y algún aceite, con lo que sale muy buen zulaque, de mucha dura y nadacostoso respecto al rimero.

Advertencia

Siempre que el navío sea duro de tumbar se le ayudará con alguna batería o lastre poniéndole en el entre puentes, para que con su peso facilite el trabajo a los aparejos reales, y que con mas brevedad se le descubra la quilla. Luego que esta se halle descubierta aunque no sea la suficiente por lo penoso que es a causa de su dureza, se quitará inmediatamente todo el lastre o batería que se puso en entre puentes para que con la falta de este peso, se suspenda el buque y consiguientemente la quilla cuanto le sea suficiente para el intento.

Conociendo la dureza de un navío, es muy conveniente ponerles algún peso en los extremos de los palos antes de principiar a tumbar para facilitar esta operación.

Muchos le ponen los masteleros guindados con su pata-raíces a los pescantes y otros un cañón trincado en la encapilladura.

Siempre que es un pronto, se ofrezca descubrir la quilla, con el fin de limpiar y dar fuego, y sebo no se deben desaparecer los masteleros pues calando estos y poniendo las vergas así mayores como de gavias en caja que es de popa a proa se descubre la quilla con mucha mas facilidad: esto ejecutan los masteleros; siempre que se les ofrece limpiar sus navíos: También podrá darse en el palo de mesana un puntal con su portuguesa y un aparejo real de su encapilladura a la chata para ayuda de los aparejos reales y que trabaje menos el navío al tumbar.

Pero si se hallare en la previsión de descubrir la quilla en paraje donde no ha chata, embarcación o terreno aparente lo podrá ejecutar sobre sus anclas disponiéndolas en el fondo esto es, la segunda ancla y la de respecto unidas para los aparejos del palo mayor; la primera ancla y un anclote para los de proa; de los arganeos de estas las correspondientes hondas de cable, o calabrote (este debe llevar diversas vueltas, respecto al esfuerzo que ha de hacer que sobre-salgan del mar para en ellas disponer los aparejos reales y que sus vetas vengan a tierra u otra embarcación por donde se hará todo el trabajo; las barloas se pondrán por su lancha y otra embarcación menor para seguridad y resistencia de que no se le zozobre el navío; de esta mani-obra solo se debe usar en la extrema necesidad.

Folio 199r

Sección 4ª

De diversos modos de maniobrar en los casos de dar fondo, de levarse y estando amarrado en treinta y una preguntas y respuestas.

1ª Pregunta: ¿Cómo se dispone y se tiende una espía para por ella tender un cable con su ancla o espiarse por ella el navío?

Respuesta: Poniendo en la lancha un anclote con cepo afuera de su popa y una de las uñas sobre la borda o regala para que con prontitud pueda echar al agua o dar fondo. Dispuesto así el anclote, en su arganeo se entangilará un calabrote y a este se ajustará otro, o más si fuere menester, adujando sobre la borda para que la lancha vaya derecha. Luego se tomará el chicote por la porta del castillo del costado del ancla que se va a tender o por donde le convenga; y echo esto se esquifará la lancha con los remos que se pudieren bogar y dándole remolque de otras embarcaciones se tenderá donde se hallare conveniente, procurando que quede lo más teso que se pueda; para lo cual se mandará que las embarcaciones boguen con gana. Entonces se mandará dar fondo al anclote y guarniendo la espía o calabrote en el cabestrante; por medio de este se tesará lo que fuere menester si con ella se pretende tender el ancla, y de no, se irá alando por él, hasta estar un tercio de calabrote de donde está el anclote y repitiendo esto mismo por medio del otro anclote, y calabrote o cabos sueltos, se llevará el navío a donde convenga. Este modo de andar se llama espiar, pero no puede practicarse cuando el viento es algo fresco, por no ser suficiente el anclote o el calabrote para sostener el navío.

2ª Pregunta: ¿Cómo se dispone el ancla y cable que se va a tender por la espía o sin ella, para amarrar el navío?

Respuesta: Cuélgase el ancla de la popa de la lancha por medio de una boza que se le da por debajo del cepo a la cadena de la lancha y con su cable entanlinado; luego se cogen las adujas que pueden caber en la lancha, puesta de popa hasta proa, y de esta parte se toma el orinque del ancla y se tesa para que incline las uñas para proa, y que al tiempo de dar fondo caiga el cepo hacia el navío.

Dispuesto así todo, se irá halando por la espía y arriando cable de abordo (con la precaución de dar este en su medianía el bode o serení para suspender el seno) hasta que el chicote quede abozado a proa de las bitas a este tiempo se empezará a arriar el cable de la lancha, habiéndole dado otra embarcación al cable para lo dicho antes que de esta conformidad habrá menos trabajo de ir para abante por la espía

Folio 199v

(por los remolinos en caso de no haberla) con lo que podrá extender mas el cable, y ancla, dando fondo a esta cuando no tenga mas cable en la lancha. Luego que se hubiere dejado caer el ancla se le dará el virador al cable, por medio de sus mójeles, y a fuerza de cabestrante, se tesará cuanto fuere preciso para aferrar de las vista al escoben y de este hasta dos o tres brazas mas afuera del tajamar.

3ª Pregunta. ¿Cómo se debe disponer para dar fondo y amarrar un navío que sale de un arsenal o entra en un puerto?

Respuesta. Con anticipación se deben entalingar en los arganeos de tres anclas sus cables aferrados desde los chicotes como unas ocho brazas para que en el fondo sabido sea de lama, o arena no se rocen con el continuo juego que tienen un mes durante la estada en el costado las aguas de las cocinas causen pudrición.

Se reparten estos cables a saber; en el ancla de horma o formaleza, según el pareja donde se debe fondear: esto es, si en puerto un cable sencillo, si en rada o costa un ayuste de tres cables; en una de las serviolas otro de dos cables y en el ancla chica, que llaman de leva, un cable sencillo, el cual sirve para cuando se amarra con dos anclas quitar las vueltas que el navío hiciere tomar a los cables.

Las anclas de las serviolas deben estar sobre los capones y bozas de unas y estas arriadas hasta mas abajo de las cintas principales para que en un pronto de dar fondo, no queden colgadas en el canto de dichas cintas; y la tercera que es la formaleza, o esperaza (antes o después de dar fondo se disponen según con el tiempo que se va a fondear) sobre las bozas de cepo y uñas. Estas deben estar sobre la cinta, puesto un pedazo de tablón entre la una y el costado para que en todo tiempo se pueda dar fondo sin el riesgo referido en las otras anclas, y al mismo tiempo sirva de resguardo al costado del navío: llamase la zapata este pedazo de tablón, el cual por medio de un rebenque queda colgado del costado cuando se deja caer esta ancla.

4ª Pregunta. ¿A que circunstancias se debe atender para colocar las dos anclas y cables en las serviolas y escobenes correspondientes para que puedan quedar libres (que comúnmente llaman a barba de gata) y que con mayor esfuerzo trabajen y el navío esté amarrado con alguna más seguridad?

Respuesta: A los tiempos, y temporales de que comúnmente es combatido el puerto donde debe anclar, a saber.

1º Por ejemplo. Si los vientos y temporales que combaten con más ímpetu son del 1ª cuadrante y algo del 2º el ancla y cable sencillo se pondrán en la serviola y escoben de estribor, y en el de babor el ayuste para que si se ofreciere dar fondo a la 3ª ancla se pueda arriar de este cable y el del ayuste. Débense en este caso tender la sencilla al sur y la del ayuste al norte porque con esto quedan los cables libres para resistir a los mayores ímpetus del viento.

2º. Si los vientos y referidos tiempos son del 1er cuadrante y algo del 4º se dispondrá y tenderá el ancla del ayuste por el escobén de estribor al este y la sencilla por la de babor al oeste.

Folio 200r

3° Si los vientos y referidos tiempos son del 4° cuadrante y algo del 1° se dispondrá el ancla del ayuste por el escoben de babor y se tenderá al oeste y la sencilla por el de estribor al leste.

4° Si los citados vientos y temporales son del 4° cuadrante y algo del 30 se dispondrá el ancla del ayuste por el escoben de estribor y se tenderá al norte y la sencilla por el de babor al sur.

5° Si los expresados vientos y temporales son del 3° cuadrante y algo del 4° se dispondrá el ancla y cable del ayuste por el escoben de babor tendiéndola al sur y la sencilla por estribor al norte.

6° Si los referidos vientos y tiempos son del 3° cuadrante y algo del 2° se dispondrá el ancla y cable del ayuste por el escobén de estribor al oeste y la sencilla por el de babor al este.

7° Si lo citados vientos y tiempos son del 2° cuadrante y algo del 3° se dispondrá el ancla y cable del ayuste por el escoben de babor, tendiéndola al este y la sencilla por el de estribor al oeste.

8° Si los dichos vientos y tiempos fueren del 2° cuadrante y algo del 1° se dispondrá el ancla y cable del ayuste por el escoben de estribor, tendiéndola al sur, y la sencilla por el de babor al norte.

9ª. En los puertos que son combatidos de todos tiempos y vientos se atenderá a sus entradas y si las mareas son fuertes para precaverse de estos enemigos amarrándose con el ancla del ayuste al viento a que está su entrada por la gruesa mar que mete

5ª Pregunta. ¿Cuándo saliere de un arsenal o entrare en un puerto a que debe atender para dar fondo a la primera ancla?

Respuesta. Deberá atender donde hay mareas al curso de estas y en la disposición que se halla de creciente o menguante a fin de aliviar el tra bajo al tender la 2ª ancla; y donde no hay mareas al viento con que llega el navío al paraje en que debe dar fondo a la primera ancla.

6ª Pregunta. ¿En Cádiz donde hay mareas y los vientos y tiempos malos son del este al sur y sur suroeste que son del 2° y algo del 3° cuadrante cómo se debe amarrar?

Respuesta. 1° Si al tiempo de llegar al fondeadero la marea está decreciente, y se cree el navío a la creciente que será con la sencilla puesta en el escoben de estribor, y el del ayuste por babor, dejándolas tendidas como se previene en el número 7 de estas preguntas, que es la 1ª al oeste y la 2ª al este. Pero si juzga no dar lugar la marea para tender la 2ª ancla con su corriente por estar inmediata al movimiento contrario se deberá dar fondo con la que debe quedar a la vaciante para poder cuando empieza esta tender su espía y por ella el ancla con lo que se abre viará y facilitará el trabajo. A estas circunstancias se atenderá para maniobrar; siempre que se llegare al fondeadero con marea vaciante aunque en todo será la mani-obra inversa de lo que queda prevenido en la creciente.

Folio 200v

2º Por ejemplo. En puerto donde no hay marea se deberá atender al viento con que llega al paraje de su amarradero; y si fuere con viento largo o en popa y el paraje donde no pueda ceñir el viento por algunos inconvenientes que hubiere se procurará aferrar las velas con alguna anticipación para que pierda el andar y llegado al paraje de su fondeadero dejará caer el ancla que debe quedar al viento con que entra en el puerto; y poniendo inmediatamente la caña del timón al costado opuesto del cable a que dio fondo se saldrá este cable con más libertad, aproando el navío al viento; y si este fuere nueva pondrá la sobremesa en facha para que con más brevedad salga el expresado cable y que el navío vaya para popa.

Pero si el viento es fresco y es paraje donde no hay corrientes se aferrará la sobremesana; y si hay corrientes o marea y sea esta contra el viento se dejará la sobremesa en facha y algo arriada hasta que se amarre con la segunda ancla.

3º. Pero si al tiempo de llegar al amarradero corriere viento de bolina solo con tomar por abante o meter de loo y echar sus gavias en facha se lograra el que pierda el andar del todo el navío y luego que se reconozca que va sobre popa, se dejará caer su ancla. Esto se puede ejecutar con vientos bonancibles pero con frescos es preciso aferrar las mayores y gavias antes de llegar al fondeadero donde se cazará la mesana y echará la sobremesana en facha y metiendo del todo de loo, se esperará que el navío vaya para popa, a cuyo tiempo se dejará caer el ancla.

4º Si se entrará con poco viento en puerto de corrientes, o mareas contraria se procurará navegar con suficiente vela, y no aferrarla hasta llegar al paraje deseado donde se arriaran las velas y se dará fondo al ancla, se atenderá a lo que queda prevenido en atención a las mareas.

7ª Pregunta. ¿Cómo se debe preparar el navío para dar fondo en un puerto que va forzado de un temporal del cual no tiene mas abrigo que el de la boya?

Respuesta. Se deben tener los chicotes de los tres cables dados al palo mayor abozados de los dos con que se debe fondear, pueda dejar caer la tercera.

Los dos cables han de estar prolongados de popa a proa con las adujas correspondientes teniendo una de más el cable del ajuste por ser esta ancla la primera con que se debe fondear, tomándole bitadura doble y el perno pasado en la cabeza de las bitas para que la bitadura no se le desencapille al arriar.

Las tres anclas se dispondrán a la pendura debajo de las cintas altas por la mucha mar que habrá; habiéndolas puesto entre uña y costado sus zapatas. Si se hallare conveniente se calarán los masteleros y arriar la verga mayor como queda prevenido en la sección 2da capítulo 4º de este tratado. Esta maniobra es algo delicada, pero muy útil porque logrará quitar mucha ventola con lo que habilita el trabajo de los cables; y si se espera a

Folio 201r

ejecutarlo en el puerto esta expuesto mas que en la mar por lo mucho que cabeceará el navío y en este intermedio los cables trabajan mucho más. Dispuesto así se navegará en demanda del puerto con el trinquete y con trafok y estando dentro de puntas se aferrará el trinquete y continuará gobernando con el contra fok, hasta el paraje en que debe dar fondo lo que se ejecutará con el ancla del ayuste y se meterá al mismo tiempo la caña del timón al costado opuesto del ancla, y cazando la mesana, con esta y el contra fok, se procurará gobernar e ir arriando cable con toda prontitud, a fin de que no impida el granjear cuanto se pueda; y cuando se considere algo separado del ancla, se dejará caer la otra y arriando de su cable más que de el ayuste, se procurará templar los dos para quedar con ellos en iguales fuerzas al viento y a la mar.

Al tiempo de arriar cualesquiera de los cables con vientos frescos se tendrá especial cuidado de tener pomptas dos tinas de agua salada; y con estas ir bañando el cable en las vitas, y escobenes para que con la fuerza de la frotación en estos dos parajes no prenda fuego ni se caliente el cable de lo que resultará la pérdida de este.

Luego que se hubiere dado fondo a la 2ª ancla se aferrará el contra fok y cargará la mesana con lo que se concluirá la faena y procurará inmediatamente aforrar de las vitas para popa ambos cables para dejarlos con suficiente reparo por las aguas de la cocina, y que no se rocen en los escobenes y tajamar para lo que se arrían lo suficiente.

De la misma suerte se da fondo en los parajes donde han de quedar las dos anclas por la proa; pero se ejecuta con diferente aparejo, respecto de que permite el tiempo llevar las gavias sobre las cuales podrá tenderse mucho más la segunda ancla; y luego que a esta se diere fondo se echarán las gavias en facha y arriará de los cables, según esta prevenido: y llegado al paraje que le conviniere aferrará las gavias e inmediatamente tenderá por la popa un anclote y calabrote o ancla y cable por codera a fin de no ir sobre las dos anclas con alguna ventolina o hilero de corriente.

8ª Pregunta. ¿Cómo se debe preparar para dar fondo en una costa o playa hallándose forzado de un temporal sin tener otro recurso?

Respuesta. Débense entalingar todas las anclas a saber; en la esperanza o formaleza el ayuste mayor; en la que sirve de horma otro ayuste; y en las de las serviolas los cables sencillos, poniendo las cuatro anclas a la pendura con sus zapatas; pero bajo de las segundas cintas por la mucha mar que habrá.

Los chicotes de los dos ajustes hechos firmes en el palo mayor y to madas las vitaduras dobles y con suficientes adujas sobre la cubierta de popa a proa y dadas sus respectivas bozas traseras los otros dos si tuviere vistas dobles dispondrá en ellas con sus vitaduras sencillas y en sus chi-

Folio 201v

cotes sus bozas al palo mayor; y a no tener vitas dobles es preciso tomar una vuelta redonda al palo mayor, y sus bozas traseras con diferentes mordazas a proa de el palo, para arriar con más seguridad.

Deberánse meter dentro de la verga de cebadera botalones del foque, ras treras y alas; asta de bandera verga seca y sobremesana con su mastelero, vergas de gavia, y velacho, para que en caso de libertarse sobre las anclas, haya con que formar vahándolas.

Luego deben cortarse el palo mayor por más arriba del alcázar para que no caiga sobre las bombas y con ellas desfonde el navío; por lo que para mayor seguridad se mandarán a cerrar las expresadas bombas, como está prevenido en las precauciones; que deben tomarse con un temporal.

Dispuesto así si lo permitiere el paraje, se hará barlovento el costado al ajuste mayor navegando con trinquete y mesana, se dará fondo al ancla de barlovento, arriando de su cable con ligereza, hasta granjear dos o tres cumplidos de navío. Entonces se dejará caer la 2ª ancla del ajuste y cargando inmediatamente el trinquete se irá arriando de este cable hasta que tenga el ajuste del 20 cable en las vías; a cuyo tiempo dará fondo a una de las anclas de las serviolas y arriando de los tres cables por igual hasta tanto que se halle con los dos tercios, o algo más del último cable fuera quedándose con el restante para aforrar y refrescar.

En este intermedio se procurará cortar el trinquete y mesana aprovechándose de sus vergas, si dable fuere y quedándose hecho una boya podrá lograr el libertarse de ir a la costa; pero si es embarcación menor será más acertado echar la artillería a la mar y afilar cuanto pueda y con fuerza de vela embarrancar en alguna playa de arena, a fin de salvar las vidas que esto mismo hacen en las costas de Cantabria en los casos forzosos.

9ª Pregunta. ¿Cómo se deben refrescar los cables en tiempos malos para que en los cobenes y vitas no estén continuamente trabajando y por este motivo pierdan su fuerza?

Respuesta. Se tomarán las dos bozas que están de la cara de proa de las vitas dará otras provisionales y mordazas en todas las argollas traseras de dichas vitas sobre todas estas se largarán las bozas traseras estas se pondrán media braza mas a popa, o lo que fuere conveniente. Dispuesto así irá aflojando las bozas y mordazas hasta tanto que tesando las bozas traseras sujete el cable por las dichas bozas y mordazas.

10ª Pregunta. ¿Cómo se debe fondear para batir una plaza o embarcación que está bajo la artillería de una fortaleza?

Respuesta. Débese entalingar en el arganeo de una anclote su calabrote y cogiendo sobre el combes o castillo los dos tercios, el otro tercio meterá por el escoben del cable del ajuste, en este se irá a barlovento, empezando desde la cruz del ancla, para que a mas de servir de galga, o retenida si se ve obligado a hacerse a la vela pueda ejecutarlo sin el cuidado de que pueda caer sobre el tiro del cañón ni perder el ancla; esta se suspenderá sobre el anclote y su conviniere y lo permitiere la ocasión y el tiempo podrá hacerse a la vela suspendiendo el anclote; de no se cortará el calabrote después de estar el ancla arriba y a la vela.

Folio 202r

luego se tomara una vuelta redonda al palo de mesana con un calabrote y su chicote pasará por la última porta de la primera, batería (habiendo puesto el cañón por guarda – timón) del costado del ancla a que se ha de dar fondo en cuyo arganeo se entalingará el expresado chicote.

Dispuesto así todo, se navegará con poca vela, hasta considerarse a mas del tiro de cañón de la plaza para esto se valdrá de las miras de proa, y entonces se aferrarán las velas y se dará fondo al anclote y arriando de su calabrote hasta tanto que haga por el ancla, a esta inmediatamente se dará fondo y continuará arriando cable, y del calabrote de popa, hasta que le convenga atravesarse para batir.

A este tiempo se aguantará el calabrote y se continuará arriando de el cable hasta lograr ponerse con el costado al objeto que se ha de batir.

Para medir la distancia del objeto conviene valerse de el cañón que se puso por guarda timón, repitiendo algunos tiros con el para ver cuando sea tiempo de atravesarse con el navío.

11ª Pregunta. ¿Cómo se debe dejar engalgada el ancla al tiempo de dar fondo o después de dado, o teniéndola en tierra.

Respuesta. Si es en la costa o río de mucha rapidez, se ejecutará como se previno en el método de dar fondo para batir una fortificación.

Si es en el puerto según las circunstancias del fondo mas o menos acantilado, que en este caso al orinque del ancla, se le ajustará otro orinque y el chicote de este se entalingará en un anclote al cual se dará fondo en llegando al paraje que conviniere y cuando se haga por el ancla a esta se dará fondo, y arriando de su cable quedará el navío donde se hubiere destinado y con una galga capaz de hacerse a la vela sobre ella. La razón de darle la galga ajustada es para que en todo tiempo pueda suspender el anclote y dejar su ancla con el orinque y boya.

So estando fondeado se quisiere engalgar el ancla, se dispondrá en la popa de la lancha el anclote (en la forma expresada al tender la espía) con su orinque: a esta se dará la boya del ancla y el orinque de esta se entalingará en el arganeo del anclote, el cual se dejará sobre su orinque y bogando con gana, lancha y bote o mas embarcaciones se irá arriando lo menos que se pueda, a fin de tender la galga muy bien; lo-grado lo cual se dará fondo al anclote.

Pero si la galga se da en tierra o se quiere amarrar con ancla o anclote en ella, se hará un hoyo en el terreno llano, y metida en el la uña del anclote o ancla, se terraplenará otra vez apisonando muy bien y para mayor resistencia se clavarán varias estacas delante de su cepo, que se habrá dejado fuera y tendido en el suelo.

12ª Pregunta. ¿Qué precauciones deben tomarse antes de ir a fondear?

Respuesta. Siempre que se fuere a paraje conocido se pondrá a las anclas sus orinques que tengan tres o cuatro brazas de mas del fondo que hubiere a fin de poder tomar en el gaviete y de que siendo mayor no se enrede con la uña del ancla en el fondo con el movimiento de las marcas y corrientes.

Folio 202v

Débanse tener las vitaduras, o adujas de los cables, que se cogen sobre la cubierta, algo más que tiene de largo sus orinques; pero si va a paraje que el fondo sea de menos de doce brazas y a viento bonancible será bueno que dicha avitadura sea menor en dos brazas, que el fondo que hubiere, a fin de que el ancla pierda la fuerza antes de llegar al fondo y de que en este no reciba mayor golpe, con el cual se rompa por el asta, como le acometió al navío de guerra nombrado la Reina en el puerto de Cartagena de levante.

Pero si fuere con viento fresco se tendrán muchas más brazas de avitadura, que las que hay de fondo sea este poco o mucho; advirtiendo que cuando hay poco fondo; se debe arriar el cable por su capón o boza poco a poco a menos de que la necesidad pida sea preciso dar fondo de golpe y cuando hay mucho fondo de cualquiera suerte va bien.

Siempre que un piloto fuere a puerto o paraje no conocido y lo permiti tiere el tiempo procurará tomar práctico y a no haber se pondrá atravezado a distancia de una legua del puerto, mandará su bote a examinar la entrada y habiéndola reconocido, dejará una de las embarcaciones o boya en el paraje donde debe quedar el cuerpo del navío, y con las embarcaciones por la proa (que irán sondando) navegará con poca vela, hasta distar de la boya o embarcación como tres cuartos de un cable, a cuyo tiempo dejará caerle ancla, y arriando del cable, según fuere necesario se pondrá donde se halla su boya, o embarcación la cual se quitará para que no estorbe.

Si fuere preciso entrar en puerto o río donde no pueda reconocer el fondo y tuviere algún recelo de varar debe preparar la lancha con un anclote y calabrote entalingado y tomando a bordo el chicote del calabrote, dejará por la popa la lancha a la distancia de todo el calabrote a fin de caso de varar, sobre la marcha dejar caer el anclote y virando de a bordo poder salir a flotar y libertarse de una perdida si el tiempo le cargare.

Si el fondo es algo sucio de piedrecilla, mucuras o conchuela debe fondearse el cable desde la entalingadura hasta medio cable, y se apoyará con diver sas cuarterolas y cabos correspondientes, a fin de suspender el cable del fondo lo más que se pueda para que no roce con el continuo movimiento. En cualquiera paraje en que se dejare caer el ancla, se deberá ir con una de las demarcaciones; y su auja a la boya, y de ella se tomarán tres o dos demarcaciones de puntas, cabos, o montañas conocidas, si es puerto algunas enfilaciones, para que en caso de haber de dejar el ancla, o perderla, se pueda por ellas saber donde está y recobrarla.

13ª. Pregunta. ¿En los casos de no hallarse con aparente embarcación para tender la 2ª ancla, y en la de no tener suficiente embarcación para tender mas espía como se deberá tender la segunda ancla?

Respuesta. Que en el caso primero se supone tener embarcación para tender una espía, luego que se dio fondo, se dispondrá y tenderá su espía, según queda prevenido en la 1ª pregunta, y por ella se llevará el navío arriando de el cable, hasta donde debe dejar la 2ª ancla y habiendo dado fondo a esta irá arriando de este cable y halando del 1º hasta donde le convenga quedarse. En el caso segundo, en que se supone no haber embarcación con que tenderla

Folio 203r

(no se ve) si esta, y el viento quedan un mismo curso, y si fuere así, luego que se hubiere dado fondo con el ancla que debe quedar al viento con que entra el navío se aferrará el velacho y si el viento es fresco también la gavia y se dejará la sobremesana en facha; pero si el viento es bonancible se dejará también la gavia en facha e izará y con estas dos velas arriando del cable, se irá para popa, para ello pondrá el timón a medio, a fin de que vaya por igual, y en caso de atravesarse, se debe poner el timón al contrario de cuando se navega, para que el efecto sea favorable; esto es, si quiere que la cabeza vaya para babor, la caña se pondrá a babor. De este modo conseguirá el fin de llevar el navío a donde se debe dejar la 2ª ancla y dado fondo a ella se aferrarán las velas o vela y por el primer cable se llevará el navío donde conviene. Si la marea, y el viento son opuestos se esperará a que tome la marea el curso del viento para ejecutar con más satisfacción su maniobra; sino podrá tender la 2ª ancla donde debe quedar, por tanto permanecerá sobre aquella con que dio fondo y con poco cable de fuera, siendo paraje de poco fondo y viento bonancible, pero si es fresco se deberá tener correspondiente cable.

14ª Pregunta. ¿Cómo se debe maniobrar estando fondeado con un ancla? Respuesta. Toda embarcación de cruz, que está sobre una amarra en pareja donde no hay mareas, si el viento es fresco no necesita de nada, pero si es bonancible, mantendrá la sobremesana en facha por si hay algún hilero de corriente, a fin de no ir sobre el ancla, y en este tomar con el cable alguna zancadilla, o vuelta, con lo que a poco esfuerzo de viento sus pendería el ancla y sería preciso dar fondo a otra.

Pero si está en puerto de marea, y esta tiene contraria dirección al viento deberá mantener la sobremesana en facha, i izada, a menos de que el viento sea mucho; y si la corriente, y el viento llevan una misma dirección se excusa de largar la vela.

Si estando fondeado con un ancla le cargare el viento, inmediatamente procurará quitar la ventola posible, a fin de que trabaje menos el cable, para esto calará vergas mayores, y masteleros y echará al combes masteleros, y vergas de juanetes, botalón del foque, cebadera, y sobre-cebadera y braceará las vergas mayores y de las tres gavias cuanto se pueda. Tendrá a la pendura dos anclas, y sus cables con las vitaduras tomadas por si faltare, o garreare el ancla, para dar fondo a una de ellas, este será la del costado opuesto de la que garreo, y si hubiere faltado y fuere preciso dejar caer las dos, se ejecutará atendiendo al paraje en que se halla; esto es, si hay poco terreno las dos a un tiempo: pero permite al terreno, uno después del otro, para esto será conveniente dar alguna guiñada y cazar la mesana para separar la una, de la dirección de la otra para que la 2ª ancla no le rose el primer cable

Para conocer si su ancla garrea o ha faltado siendo de día se atenderá a la tierra, pues está mudará de figura en cualesquiera de estos dos cargos; pero siendo de noche se tendrá el escandallo en el fondo; si el navío va para popa

Folio 203v

en este caso la sondanesa debe salir por la proa cuanto el navío corra para atrás; así mismo uno de los marineros de más satisfacción de los que están de guardia hará que esté sentado sobre el cable entre las vitas y escobén para que arríe si el cable falta, que con el estrechón que da al romperse, y el peso del marinero es te vendrá a parar a la cubierta y al instante advertida la falta del cable para que los de la guardia picando las bozas con toda presteza, dejen caer el ancla o anclas. Si por la fuerza del viento, y tener poco cable afuera garrear el ancla, procurará arriar del cable con las precauciones que están expresadas en la respuesta 9ª teniendo el cuidado de que no vaya de golpe, porque con el estrechón que da al aguantar no le falte el cable, por eso será mejor inmediatamente dar fondo a otra ancla.

15ª Pregunta. ¿Cómo se debe maniobrar estando amarrado con dos anclas y los cables claros a la gira para que estos no tomen vuelta?

Respuesta. Siempre que el navío esté aproado al viento y al la manera cuando esta quiere hacer su mutación, se izarán el fok y contra fok, y se cazarán del costado del cable, que está trabajando. Así mismo se puede hacer abatir la proa con la sobre-cebadera larga, e izada braceadas ambas para dicho costado, y puesto en él la caña del timón, pues harán abatir la popa hacia donde conviniere y tomando la corrientes esta parte que es donde hace mayor esfuerzo porque cala mas se lograrán no tomen cruz, o zancadilla los cables. A esto algo podrá ayudar el poner la sobremesana en facha, braceada por el costado o puesto a la caña del timón; pero luego que el viento abriere algo, será preciso aferrarla.

16ª Pregunta. ¿Cómo se debe maniobrar teniendo zancadilla, o cruz los cables, para quedar limpio, o claro a la siguiente marea?

Respuesta. En este caso, el cable que está trabajando, estará debajo del otro, por lo que conviene valerte de las mismas velas de la mani-obra anterior, cazándolas y braceándolas por el costado del cable, que está encima y la caña del timón puesta a este costado.

17ª Pregunta. ¿Cómo debe mani-obrarse estando aprobado a la marea con los cables claros, y el viento en popa para que no tomen zancadilla los cables?

Respuesta. Luego que se reconozca, que la marea quiere empezar el curso o puesto, se cazará e izará la sobremesana, esta y la seca se braceará por el costado del cable, que está trabajando: a este costado se pondrá la caña del timón y se mareará la mesana con la escota aventada, hasta los obenques del costado, que se bracea.

Si se reconociere, que con esta diligencia no se ha de conseguir el intento, se dará un remolque por la porta de Santa Bárbara y con la lancha o bote se bogará por la perpendicular del costado del cable que trabaja a fin de vencerlo; y a no tener embarcación aparente, se dará por dicha porta una guindaleza al navío o boya mas inmediata y hablando de a bordo se conseguirá el vencer la popa para esta parte para que la marea haga el deseado efecto.

18ª Pregunta. ¿Cómo se debe mani-obrar estando aproado a la marea los cables con zancadilla y el viento en popa, para quedar limpio o claro a la siguiente marea?

Respuesta. Para esto se ejecutará la misma maniobra de la respuesta anterior.

Folio 204r

esepto, que abraceara, bogará o dara la guindalesa del costado del cable, a que tiene formada zancadilla, que es el que esta encima del cable, que trabaja.

19ª P..... Como se debe maniobrar teniendo el viento de costado, y estando aproado a la marea para quedar claro, o limpio con sus cables?

R..... Si es el viento de la perpendicular, o medio costado del cable que trabaja para popa, este proviene tomado la zancadilla, o cruz, se pondra la caña del timon al costado de el Cable que esta encima del otro, y la sobremesana en la vela; pero si en ese caso el viento esta de medio costado para Proa, se pondra la sobremesa en punta, y la caña del Timón como esta dicho.

20ª P..... Como se debe maniobrar teniendo el viento de costado del cable, que tiene tomada la zancadilla?.

R.....Siendo el viento de la perpendicular o medio costado de la proa, se cazara el fok por el costado del cable, que esta debajo o por el viento y pondra la caña del Timón al costado del cable, que esta encima.

pero siendo el viento de la perpendicular del costado para popa, se hara la misma maniobra, cazando por sotabento, o se dara una codera, o remolque por la porta del guarda-timón del costado de el viento, y haciendo todo esfuerzo para vencer esta parte, a fin de que la marea de por el otro costado, para que con esta diligencia quede el navio mas claro con sus cables

21ª P..... Como se rastrea un ancla que no tiene orinque o su boya esta ahogada?

R.....Con una de las embarcaciones, y su aguja se pondra segun las relevaciones o enfilaciones, en el parage donde se dio fondo al ancla, y con un buzo se reconocerá si la boya esta Anegada, y si se puede coger para poner otra en caso de permitirlo el poco fondo, de no, con el resón del bote, se dejara una boya para que demuestre ser el parage del ancla.

luego se dispondra uno, o dos cabos unidos, que compongan 80 o 100 brazos, y que su grueso sea de la mitad de su original, o algo mas para suspender por ellos el ancla; en la mediania de dichos cabos a unas 30 brazas se le ponen como 6 o 8 palanquetas chicas, y repartidas para que con su peso el seno de dichos cabos vaya al fondo.

Dispuesto todo assi, se pondrán con las Embarcaciones de la rastra a distancia de medio cable de donde esta la boya por señal, adbirtiendo que sea de la parte donde el cable hizo el ultimo esfuerzo de cortar o jalar.

Luego cada embarcacion tirara a rumbos opuestos formando una linea recta, y una perpendicular al cable perdido, para que por este medio se pueda tomar la una por la parte que sea dificil escaparse de la rastra; una vez tomada, y tendida la rastra por el fondo, como unas 90 brazas, bogaran las embarcaciones por donde esta la boya de señal. De esta deben pasar a ygal distancia, y esta ha de ser como un tercio de cable, hasta que la rastra haga presa en la uña, que tiene fuera el ancla, lo que se conocerá por la gran fuerza, que la rastra hace, y que por esto las embarcaciones no pueden ir para abante.

Ynmediatamente, que se reconociera haber tomado el ancla, se uniran las embarcaciones, pasandose la de estribor a babor, y formando un circulo grande,

Folio 204v

llevando la rastra bien tesa vendrán a unirte donde principiaron atender la rastra. Esta será tomada por la embarcación mayor y puesta en su gaviete, irá a pique del ancla, que se procurará levar con dicha rastra.

22ª Pregunta. ¿Si por este medio no se rastrea el ancla sin embargo de haber repetido la maniobra distintas veces que será por estar enterrada toda, que se ha de hacer?

Respuesta. Se dispondrán dos embarcaciones con sus arpeos cada una, y entalingado en sus arganeos un cabo, que tenga cincuenta o 60 brazas según el fondo que hubiere; estos cabos tendrán de grueso el quinto del cable; si el fondo es de lama suelta será regular esté enterrado el cable por lo que se le pondrá a cada arpeo en el centro de las garras por fuera de ellas una o dos palanqueras; y si no fuere suficiente se pondrán en lugar de arpeos los rozones del bote, y lancha y sus cabos de la cuarta parte del grueso del cable. Para rastrear o encontrar este cable, se atenderá a las circunstancias que están prevenidas en la de rastrear el ancla, y a la longitud del cable, que puede haber en el fondo, para ponerte con las embarcaciones a distancia correspondiente de la boya o señal que se dejó puesta según las revelaciones como también a donde pueda demorar este cable en el fondo; y suponiendo que cuando se dejó, o faltó el cable, estaba trabajando del este para el oeste que es donde estaba el ancla, las embarcaciones se pondrán al este de la boya donde dejarán caer sus resonos o arpeos advirtiendo la una al norte del cable, y la otra al sur de el, a una distancia de dos cables la una embarcación de la otra, y arriando cuanto cabo tengan, navegarán con los extremos o chicotes de los cabos amarrados, la del norte al sur y la del sur para el norte, de conformidad que pase la una embarcación de la otra, a distancia de tres, o cuatro cumplidos de lancha llevando un mediano andar, para que la rastra vaya por el fondo por igual, y no dando saltos. Luego que alguna de las rastras haga presa, lo que se conocerá por el cabo llevándole en la mano, se suspenderá suavemente el cable, a fin de que la otra embarcación pueda hacer presa y entre las dos irán suspendiendo por igual, y poco a poco para que no se les caiga de los arpeos, hasta tanto que se cola dentro de la embarcación mayor, la cual habiéndole puesto en su gaviete, irá a elevar el ancla por la tea que allí llaman los marineros.

23ª Pregunta. ¿Cómo debe echarse una ayuda al orinque cuando de este no tiene satisfacción y se debe suspender el ancla por el orinque?

Respuesta. Se pondrá en el gaviete el orinque o cabo de la rastra por la que irá a pique del ancla. A este tiempo con un chicote de guindaleza o calabrote (que tenga de grueso el tercio del cable) se le formará una malla dejando dentro el orinque; o cabo de la rastra y abriendo dicha malla lo más que se pueda en figura circular, se procurará largar, a fin de que vaya al fondo arriando para esto suficiente guindaleza para que la malla no se cierre hasta que llegue al fondo, y reconocido estar la malla en el fondo, se llevará la guindaleza a proa de la lancha de donde suavemente se irá halando hasta ver si ha hecho presa en la uña y habiéndole logrado se tesará lo más que se pueda y llevando luego la guindaleza al gaviete, por ambos orinques se suspenderá al ancla; pero si no se hubiere conseguido, se repetirá la misma diligencia distintas

Folio 205r

veces, que todas serán inútiles si el ancla tiene la una enterrada por lo que se deberá llevar por el cable.

24ª Pregunta. ¿Cómo se debe levar una ancla con la lancha en cualquiera puerto y otro paraje y ponerla en su lugar?

Respuesta. La lancha se dispondrá de su gaviete y tres aparejos con diferentes salvachias o estrobos y con suficiente gente, se enviará a que por medio del orinque suspenderá el ancla; y en este intermedio a bordo se prolongará el virador con el cable, amojelándolo con diversas modernas a proa de las vitas y tomándola tres vueltas de virador al cabestrante mayor se guarnecerá este de barras y gente en ellas y virando por él, se tesará el virador para tomar las bozas delanteras de las vitas y largando a este tiempo las traseras, se le quitará la vitadura al cable, y este se prolongará hacia popa y se amojelará con el virador, hasta una o dos brazas de la escotilla mayor. Dispuesto así todo, luego que los de la lancha hayan suspendido el ancla se vira el cabestrante, y largando al mismo tiempo las bozas delanteras hasta estar el forro dentro que se suspenderá de virar ínterin se desaforre y concluirá esta faena se continuará con virar hasta traer a bordo la lancha, y en ella en este intermedio se acabará de suspender el con la hasta la lumbré del agua, y llegada a bordo con la lancha, de esta se arriara las uñas del ancla poco a poco, hasta que quede pendiente de el cual se virará hasta tanto, que descubra el cepo; a cuyo tiempo se suspenderá el virar y se enganchará en el arganeo del ancla el aparejo de la gata por la cual se irá subiéndolo el ancla y habiéndole dada primero el capón de este se irá cobrando según se vaya izando el ancla. Para esto luego que se dio el aparejo y el capón, se debe desguarecer el cabestrante y desamojelar el cable, y arriar de este según se vaya izando el ancla. Llegada esta a su lugar que será cuando este el cuadernal de la gata a besar de la serviola, se dejará sobre el capón y se le quitará dicho aparejo, para que este dispuesta a dar fondo a un pronto que se ofrezca.

Inmediatamente se le enganchará el pescante o se pondrá un estrobo en la uña interior del ancla, y dándola la estrellera del trinquete, se suspenderá del agua y pasándola su boza de uña, se quitará el aparejo, y estrobo, con lo cual quedará sobre el capón, y boza ínterin sale del puerto o tuviere por conveniente.

25ª Pregunta. ¿Cómo se debe levar el ancla con el navío?

Respuesta. Disponiendo el virador como dejo referido en la anterior respuesta y maniobrando lo mismo en todo dentro del navío hasta llevar este sobre el ancla, que se dice a pique en cuyo tiempo se tomará la margarita que es una vuelta de boza, y se amojelará espeso hasta cerca de la escotilla mayor. Dispuesto así todo se procurará a fuerza de cabestrante suspender el ancla y si en ellos hubiere alguna dificultad se dará al cable un aparejo real ancla, y si en ello hubiere alguna dificultad, se dará la cable un aparejo real con su forro y diferentes vueltas fallidas, desde a proa de las vitas a una de las argo-

Folio 205v

llas, que están junto a la escotilla mayor, y habiendo guarnecido su veta en el cabrestante del combes o a fuerza de gente se trabajará a un tiempo con los dos cabrestantes a fin de levar el ancla; pero si con todo esta no se logra re, se dará a el orinque el aparejo de gata y esta veta se guanera al cabrestante de proa, o a mano y con todos tres a un tiempo, se hará el mayor esfuerzo con el que dificultoso deje desarrancarse del fondo. Puédese también poner este orinque en el gavietes y trabajar a un tiempo con él y con los demás aparejos.

Si con todas estas diligencias no se consiguere suspender el ancla cuando el paraje es de mareas quedará el recurso de ponerse a pique del ancla con el navío y después de bien teso el cable, tomarle vitadura doble, con cuya diligencia o faltará el cable o saldrá el ancla

También se puede cargar el navío de proa que llaman capuzar y tesar el cable con todo esfuerzo y tomado la vitadura doble, pasará a popa la carga mediante lo cual es factible lograr el fin.

Luego que largó el fondo se quitan todos los aparejos y por solo el virador se suspenderá el ancla, hasta que se descubra el arganeo, en el que se en ganchará el gancho del aparejo de la gata y pasará el capón y operando en todo lo demás, como está expresado en la respuesta 24 se concluirá su mani-obra, dejando el ancla sobre el capón y boza de la uña, dispuesta para dar fondo en un pronto que se ofrezca.

26ª Pregunta. ¿Cómo se debe levar un anclote?

Respuesta. Este se leva por la tea o por el orinque operando lo mismo que con el ancla; pero con la diferencia de ser suficiente para ello un aparejo y la gente de la lancha aunque en ocasiones es menester mayor esfuerzo para esto se debe pasar toda la gente a la proa de la lancha y con ella dar diversos saltos a un tiempo todos con lo cual se hace perder el fondo al ancla o anclote y luego que se suspendió hasta el gaviete si se quiere abatir que es menester dentro de la lancha se le pasará la boza del gaviete por debajo de las uñas abrazando el asta del anclote y haciendo firme dicha boza en la oreja del gaviete se halará por el aparejo del orinque o calabrote con lo que se meterá dentro del anclote; esto es si se leva por la tea el cepo y quedan las uñas fuera, si por el orinque el cepo queda fuera y las uñas dentro.

Luego que se levó ya sea abatiendo ya sea dejando colgado del gaviete el anclote se tomará el calabrote por la proa y por el vendrá a bordo; pero si fuere preciso desentalingar se vendrá por lo remos y si fuere necesario volver a tender se irá cogiendo a popa como queda dicho en la respuesta de la pregunta primera.

27ª Pregunta. ¿Cómo se dispondrá un ancla para levar del navío por estar bajo del fugo grande por medio de una ligadura de suerte que esta abrace la caña y brazos del ancla; por este motón se pasará una guindaleza correspondiente al peso que debe levantar y si hubiere de arriar mucho

Folio 206r

cable, se le ajustará a la guindaleza otra igual por medio de una costura flamenca para que pueda laborear por el expresado motón y el de la lancha. Cada seno y chicote de la guindaleza, pasara a su correspondiente costado para que al tiempo de dejar caer el ancla no tome vueltas. Para esto se irá arriando suavemente de el capón, la guindaleza y del cable hasta que el ancla tome fondo, entonces según el navío fuere sobre popa, se irá arriando del cable y la guindaleza hasta donde conviniere quedar el navío, teniendo el cuidado de que la costura flamenca caiga en el costado opuesto a aquel donde estaba el ancla.

En queriendo levar esta ancla, se dispondrá la lancha con su gaviete a popa y el motón a proa; en dicho gaviete arrimado a el escudo de la lancha o en su proa se hará firme el chicote de la guindaleza que está en el costado del ancla, y el otro seno de la guindaleza, se pondrá en la roldada del gaviete y pasando su chicote el motón, que está en la proa de la lancha y por la porta del mampara de proa o castillo, se halará por ella con fuerza de gente hasta tanto que la lancha esté cerca del ancla; en cuyo tiempo se guarirá el cabestrante mayor y con su fuerza se suspenderá el ancla, y trayéndola por medio del cable, y la guindaleza al costado, se embarcarán en la lancha tres o cuatro marineros que engancharán la gata y pasarán el capón y operando en todo lo demás como dejo expresado en la respuesta 24 se concluirá la maniobra, sin exponer un hombre al fuego del enemigo.

28ª Pregunta. ¿Cómo se hará a la vela estando amarrado con dos anclas y teniendo la lancha dentro o en comisión?

Respuesta. Se arriará del cable ajuste o se ajustará un calabrote y virará del otro cable, hasta estar a pique y habiendo suspendido el ancla y enganchándole su aparejo de gata se principiará a virar sobre la otra ancla (maniobrando en todo lo dicho según queda prevenido en la respuesta 24 y 25) hasta estar de la boya medio cumplido de navío y entonces se largará o izará las gavias hasta medio mastelero y luego se casará con más prontitud. Logrado esto se acabará de izar según con viniere; pero con vientos en popa, se dejarán arriadas hasta poner el ancla en su lugar en cuyo tiempo solo se izará el velacho; con vientos de bolina se bracearán el trinquete y velacho por el costado donde está el ancla que va a levar; la mayor, gavia y sobremesana por el opuesto, en esta costado se pondrá la caña del timón para que la proa caiga sobre este costado dejando por barlovento el ancla; para que esta al suspender no se venga por debajo del navío, se podrá izar el contra fok, cazándole por donde esta braceado el trinquete, hasta que tome viento el aparejo de popa, que deberá cazar por el costado opuesto, o arriar si le conviniere. Luego que esté dispuesto el aparejo se virará hasta estar a pique del ancla y luego se suspenderá la boya para que no vaya por el agua y con el mayor esfuerzo se procurará levar el ancla para lo cual se operará en todo lo que acaeciére de esta maniobra como dejo prevenido en la respuesta 25 hasta poner el ancla en su lugar o a la pendura.

Folio 206v

Advertencias sobre lo dicho

Si alguna de las anclas estuviere engalgada, según queda explicado en la respuesta 11ª antes de meter la lancha, con esta o otra se deberá levar, o quitar la galga que estuviere dada, de lo contrario será maniobra engorrosa y pesada haber de hacerlo todo con el navío.

Luego que el ancla deja el fondo, el navío camina sobre popa y por esto se pone la caña de el timón en el costado a que debe caer la proa para que dando las aguas en la pala del timón, esta haga batir la popa hacia el costado del ancla, y la proa hacia el opuesto en lo que hace un efecto contrario a el que se ve cuando la nave camina a su modo regular.

Siempre que esté en puerto o bahía donde hay embarcaciones ancladas para no caer sobre alguna se dará a la que estuviere por su proa una guindaleza o se tendrá un anclote para suspender sobre cualquiera de estos cabos el ancla y ponerla a la pendura libertándose con esto de que el ancla tome cabe o vaya de otra embarcación y para caer del costado que conviniere se traerá la guindaleza o el calabrote o una de las portas de popa de al cázar y halando por ella se logrará el intento y luego que se hubiere marea do si es la guindaleza se mandará que la larguen de la embarcación y se recogerá a bordo; pero si es calabrote se largará habiéndole aboyado para que la lancha u otra suspenda el anclote y recoja el calabrote y trayéndole a bordo se coloque en su lugar.

Si no hubiere embarcación bajo, arrecife, u otro embarazo, se Exc. será el dar cabo o tender anclote pues podrá hacerse a la vela según que da expresado en la respuesta 28 quedándose atravesado hasta poner el ancla en su lugar y las embarcaciones que tuviere fuera después de lo cual se pondrá en derrota. Pero habiendo cualquiera de estos tropiezos por el costado opuesto del ancla, deberá caer sobre el costado del ancla para lo cual braceará el aparejo al contrario de lo que queda prevenido en la respuesta 28 y con esto se libertará del peligro.

Si estando fondeado en paraje libre ya sea bahía, rada, o costa quiere ponerse a la vela con viento en popa, puede ejecutar de dos modos.

El usual es cual se previene en la respuesta 28 pero no habiendo tropiezo que le impida lo hará levando su ancla y teniendo esta puesta en su lugar empezará a largar y marear las velas, que le conviniere y manteniendo el timón a la vía y en caso de atravesarse el navío se procurará dejar el ancla por barlovento por lo que llevo dicho.

El modo de hacer abatir una embarcación en un puerto donde hay embarcaciones es dar un cabo por una de las portas de popa a la embarcación que estuviere más inmediata por el costado opuesto de aquel por donde ha de caer la proa y halando por dicho cabo se hace que la popa vaya para barlovento y consiguientemente la proa para sotavento. Asimismo dando un remolque de popa y bogando para barlovento puede hacer que esta parte vaya el viento cuando es bonancible de no es excusado.

Folio 207r

29ª Pregunta. ¿Cómo debe maniobrarse a la salida o entrada de un puerto o río que hay mareas con vientos contrarios?

Respuesta. Se principiará a voltejar cuando la marea sea favorable en cualesquiera de los casos de entrar con la creciente y salir con la vaciante con lo que se logrará con menos bordos el intento. Pero si la entrada o salida es en río y alguna de sus angosturas no permite voltejar virando se maniobrará dando el un bordo en vela hasta donde permita el fondo, y luego que no permita más se echarán en facha las dos gavias y se pondrá el timón a la banda con este aparejo se navegará sobre popa y la marea hará su efecto; y en llegando a la otra costa o viril, se pondrá o echarán en vela las gavias y repitiendo esta maniobra en cuanto lo permita la marea se logrará llegar al fondeadero o salir del río. Para maniobrar de este modo es necesario que en el río no haya embarcaciones y si la hay se maniobrará dando los bordos en vela.

30ª Pregunta. Estando fondeado en una rada o costa con viento de travesía ¿cómo debe hacerse a la vela para no caer sobre la bordada?

Respuesta. Luego que se da fondo en semejante paraje se debe preparar las gavias tomándoles dos o mas rizos y tenerlas prontas para cazarlas si le cargare algún viento fuerte: De la última porta de la cámara baja del costado contrario a el que debe caer y por fuera de todo embarazo se dará un pedazo de calabrote al cable, haciéndole firme en este lo mas separado o fuera del escoben que fuere posible, y luego se dará una boya con su orinque al cable o calabrote para que en todo tiempo pueda buscar por ella el cable y ancla.

Dispuesto todo lo prevenido; en la cámara baja se dará al calabrote un aparejo y por medio de este y fuerza de gente que se les dispondrá se procurará tesar el calabrote y a este tiempo se irá arriando del cable con lo que obedecerá el navío, abatiendo su proa donde le conviniere para ello se le ayudará con el contra fok, izándolo, y cazándolo del costado que está dado el calabrote y llegado el viento a estar entre la serviola y la perpendicular del costado se amurará y cazará el trinquete y la mesana y al mismo tiempo se cortará el cable y calabrote con lo que se hallará a la vela y mareando la que le permitiere el tiempo saldrá del empeño lo más breve que pueda.

Si pasado el tiempo tuvieren precisión o voluntad de volver al mismo fondeadero procurará descubrir las boyas y reconocida la del cable se pondrá por barlovento de ella a la capa a distancia de un cable, y echando al agua el bote o serení, prevenido de dos guindalezas y dejado el un chicote a bordo, irá con el bote a tomar la boya del cable que suspenderá y en su orinque si es de correspondiente grueso y de no en el chicote del cable, y hará firme la guindaleza. Luego que lo haya logrado avisará

Folio 207v

a bordo desde donde halarán de la guindaleza; procurando ir con poca o ninguna vela, a tomar el cable y metido el chicote a bordo operará según conviniere a la comisión que llevare.

31ª Pregunta. ¿Cómo se debe remolcar un navío a la salida o entrada de un puerto o mejorarse sin espías?

Respuesta. Siempre que se salga o entre en puerto con viento bonancible se echarán por la proa las embarcaciones de remos, que se pusieron y dando un cabo de el bauprés por encima de la cebadera a la lancha, o bote mas in mediato en su banco firme de popa se amarrará el cabo con una lazada de conformidad que pueda correr de babor a estribor. De la proa de esta embarcación a la popa de la que ayuda se dará otro cabo y bogando las dos con fuerza ayudarán a llevar el navío para abante: pero teniendo más embarcaciones que las regulares de un navío se dispondrán tres remolques, dejando el primero como queda dicho, los otros dos de las serviolas a estas embarcaciones harán los remolques cortos para que no enreden a el del bauprés, debiendo ser este muy largo.

Siempre que el navío se remolque u rehaga a la vela con poco viento y la marea lleve la misma dirección que su viaje, será dable, gobierne mal sin que puedan remediarlo los remolques por lo que llevará prevenida una embarcación con su remolque por la popa, para que en los casos que se quiera atravesar, bogando por esta embarcación para popa y por la parte contraria has sujetar y que la misma marea haga abatir la proa para la contraria que boga el bote.

Sino se hallare con suficientes embarcaciones y lo permite la bonanza y la calma podrá espiarse o remolcarse dando un cabo a la embarcación que tuviere a distancia de una o más guindaleraza su camino para que halarando por ella pueda ir para abante y estando cerca de esta embarcación se dará otra guindaleza a otra embarcación y largando de la primera halará de la segunda. Esto mismo se podrá repetir hasta estar donde debe fondear o hacerse a la vela. Pero si esta mani-obra se ejecuta cuando la marea lleva el mismo curso que el navío se tendrá el cuidado de llevar una retenida o codera por la popa para que no se atraviese y vaya sobre otra embarcación o bajo.

Fin

Se concluyó este tratado el día 7 de diciembre de 1778. Estando en el puerto de la Habana embarcado en el bergantín de su majestad el Kaulican guardacosta de esta isla

Juan Antonio Ferro.

Folio 208r

[Folio en blanco]

14. MANUSCRITO. 1779 - DERROTA PARA YR EN TIEMPO DE YMBIERNO A TENERIFE, DE ALLÍ A PUERTO RICO, Y DE ESTE Á EL DE SANTO DOMINGO, A EL DE LA HABANA POR LA CANÁL VIEJA, Y DE EL DE LA HABANA A EL DE VERACRUZ

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 31V-33V.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 3.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Derrota para yr en Tiempo de Ymbierno a Tenerife, de allí a Puerto Rico, y de este á el de Santo Domingo, a el de la Habana por la Canál Vieja, y de el de la Habana a el de Veracruz.* [Manuscrito], 1779.

Folio 31v

[...]

Desde *cabo* Tiburón hasta punta de San Blas. La punta de Caribana y el *cabo* Tiburón corren casi *este-oeste* distancia 22 *millas* las cuales forman la boca del Darién; este gran río corre desemboca al *sureste* distancia 9 *leguas* y después por diferentes *rumbos* se extiende hasta el Chocó. Al *sureste* de cabo Tiburón distancia 3 *leguas* está un puertezuelo nombrado Gandí, habitado de franceses que anteriormente eran levantados a *nuestra* corona de Castilla; y al *oestenoroeste* de dicho cabo distancia 8 *leguas*

Folio 32r

está el *puerto* de la Calidonia, como también al *noroeste* 5° distancia 12 grados del mencionado cabo, la *Ysla* de Pinos, por cuyas enfilaciones queda esta *norte-sur* con Calidonia. Entre el cabo Tiburón y el río de Mandinga hay una célebre cordillera de serranías altas y dobladas, nombradas las sierras del Darién, estas se extienden por espacio de 25 *leguas* *noroeste* ¼ *oeste* y *sureste* ¼ *este*; con tiempos claros se avistan más de 30 *leguas* afuera el fin de esta cordillera de la parte del *noroeste*, corre con *punta* de San Blas, *noroeste-sursureste*. Se nombra las sierras Lorenas o de Santa Cruz: esta costa está poco conocida con especialidad a nuestros pilotos españoles; mas desde Punta Brava de los Boquerones hasta la de San Blas, costeano por fuera se reconoce un archipiélago de isletas, las unas frondosas y limpias, y las otras con diferentes reventazones de arrecifes, a las cuales nombran Yslas Mulatas o Cautivas, las más septentrionales; es una cordillera que sale de punta de San Blas al *estenoroeste* distancia 5 *leguas* y aseguran haber *puerto* dentro de ellas, en la ensenada de San Blas, y que los dos canales de su entrada está en esta última cordillera.

Nota: la que queda Norte-Sur con Calidonia es Isla del Oro, que está 4 *leguas* al Sur Este de la de Pinos.

[...]

Folio 33v

[Tachado: Kaulicán en el Arsenal del Puerto de la Habana. 13 de enero de 1779 Juan Antonio Ferro [firmado]]

15. MANUSCRITO. 1779 - NOTICIA DE LA COSTA DE CARACAS DESDE PUNTA DE ARAYA HASTA LA BARRA DE MARACAYVO

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folio 48V.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 8.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Noticia de la Costa de Caracas desde Punta de Araya hasta la Barra de Maracayvo*. [Manuscrito], 1779.

Folio 48v

[...]

Santa Agueda al ancla en la Habana, 26 de enero de 79.

16. MANUSCRITO. 1779 - DESCRIPCION DE LA COSTA SEPTENTRIONAL DEL RIO DE LA PLATA DESDE EL CAVO DE SANTA MARIA HASTA LA ENTRADA DE SANTA LUCIA 5 LEGUAS AL O

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folio 113V.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 12.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Descripcion de la Costa Septentrional del Rio de la Plata desde el Cavo de Santa Maria hasta la entrada de santa Lucia 5 leguas al O.* [Manuscrito], 1779.

Folio 113v

[...]

del cabo de Santa Maria en distancia de 8 y 9 leguas al oestenoeste está la ensenada de Maldonado, y en este yntermedio ay un río Capas: pasada la ensenada de Maldonado tienen principio las cierras de este mismo nombre que son unas tierras pobladas corridas de *estesureste-oestenoeste* y la última que es la más alta se llama Pan de Azúcar, por ser así la figura: al remate de esta sierra distante 9 leguas está el río de Solís, que aunque por dentro es hondable, en su boca tiene mui poca agua; desde el río Solís hasta Montevideo hase la costa una ensenada algo dilatada y habrá de distancia entre Montevideo y este río 13 leguas al oeste de Montevideo distancia sur está la ensenada de Santa Lucía, teniendo en su centro un río caudaloso que toma su nombre, mui ondable en la boca: la punta del este de esta ensenada tiene una restinga de piedras que sale fuera dos tiros de fucil: la punta del oeste arroja un placer de piedra y arena más de 1 legua a la mar y no tiene más que una braza de agua en su remate el fondo de esta ensenada es lama, con 3 brazas de agua.

Ysla de Lobos

Al suroeste $\frac{1}{4}$ oeste del cavo Santa María distancia de 4 leguas está la Ysla de Lobos, cercada toda de piedras pegadas a ella y por la parte del norte, tiene una costa para lanchas: encima de ella tiene agua dulce mui buena: De la punta del sursuroeste, arroja una restinga de piedras sobre aguadas, que salen $\frac{1}{4}$ de Legua, y en guardándose de lo que se ve, no ay re-celo y se puede parar próximo a ella.

Ysla de Flores

Al oestenoeste, con poca diferencia de la de Lobos está la Ysla de Flores distancia 22 leguas: situada de noreste-suroeste $\frac{1}{2}$ legua de ancho un tiro de fucil. Es muy rasa que hace tres montecillos divididos por 2 quebradas siendo el del medio menor que los de los extremos: en la pleamar se dibiden y no se ven más que los dichos montecillos separados; porque se anega dicha ysla dela de la punta del sureste, arroja una restinga de Piedras.

Fin

Havana, Santa Agueda y Enero 26 de 1779.

17. MANUSCRITO. 1785 - DIARIO DE NAVEGACIÓN DEL ALFÉREZ DE FRAGATA DON JUAN ANTONIO FERRO, COMANDANTE DEL BERGANTÍN EL CORO.

Ubicación: AGI, PANAMÁ, 307, Folios 1469R -1476R.

Título del documento: *Diario de navegación del alférez de fragata Don Juan Antonio Ferro, comandante del bergantín el Coro, 1785*

Folio 1469r

Copia

Diario de navegación del alférez
de fragata Don Juan Antonio Ferro co-
mandante del bergantín de Su Magestad
nombrado el Coro.

Día 8 de junio de 1785

La mañana de este día se recibieron a bordo
quatro cañones de a 24, quatro de a 8
con sus cureñas correspondientes y 100 es-
tacas o palos rosillos. Asimismo recibí la ins-
trucción del señor Don Antonio Arévalo,
brigadier y director *general* de nuevas pobla-
ciones del Darién, en *que* se me previene de
la vela sin dilación para custodiar el puer-
to de Calidonia y evitar el trato de los
yngleses con estos yndios. A las 2 h⁸¹⁷ de la
tarde lo executé, con el viento al N⁸¹⁸ fres-
quito y a las 6 h de ella anclé en Bocachica.
En la noche se recibieron 125 estacas.

Día 9 de Ydem

Amaneció calmo: a las 9 h entró la ven-
tolina *por* el SO y OSO con aguaceros y sien-
do contraria para mi salida y navegación
y tener leña solo para 15 días permanecí

⁸¹⁷ N. de T. Es característico de este diario de navegación usar la letra h para diferenciar una hora particular de un número.

⁸¹⁸ N. de T. En esta transcripción se conservará la abreviatura del nombre de los vientos para facilitar la lectura, de modo que Norte, Sur, Oeste y Este se escribirán como N, S, O, E respectivamente. Así también se hará con los nombres compuestos como Suroeste (SO) o Estesureste (ESE), etcétera.

Folio 1469v

anclado acopiando alguna, pues aunque de esta falta y otras pasé oficio a los *señores* gobernador y director *general*, nada providenciaron. Siguió la ventolina por el 3° *quadrante*⁸¹⁹ hasta ponerse el sol *que* quedó calmo.

Día 10 del Ydem

Amaneció como anocheció a las 6 h de la mañana con una ventolina por el ESE y se-
dí la vela, a las 7 h estaba fuera de punta
y goberné al OSO viento floxo del SSE y
rolo al SO y O afloxando.

Al medio día relevé Boca-
chica al Este [dirección] NE é Ysla del Rosario al sur
corregidos⁸²⁰ distancia de 3 a 4 leguas.

Día 10 al 11 del mismo

Continué con toda vela, ventolina mui flo-
xa del O, para N-NE, a las 2 h se llamó el
viento al NO, y viré al OSO a las 2 h demarqué
el Castillo del Ángel al E, e Ysla del Rosario
al S-SE corregidos y de esta marcación me pu-
se en derrota: Sigue en *nuestra* inmediación
una goleta *que* salió este día con víveres para
la población de Caymán. Anocheció claro,
viento bonancible del NNO y N, mar llano
Amaneció lo mismo viento NNE y maruyo⁸²¹ del

⁸¹⁹ N. de T. Cuadrante es una de las cuatro divisiones de la Rosa de los Vientos con los rumbos para la navegación, que en el sentido de las agujas del reloj son: el primer cuadrante comprende del Norte al Este, el segundo cuadrante del Este al Sur, el tercer cuadrante del Sur al Oeste y el cuarto cuadrante comprende del Oeste al Norte, ocho rumbos por cuadrante que en total comprenden los 32 rumbos de la Rosa de los Vientos. Si dicen que el viento proviene del tercer cuadrante significa que trae una de las direcciones comprendidas en ese cuadrante (Sur, Sur cuarta al Suroeste, Sur Suroeste, Suroeste cuarta al Sur, Suroeste, Suroeste cuarta al Oeste, Oeste Suroeste, Oeste cuarta al Suroeste, Oeste).

⁸²⁰ N. de T. Corregido (el rumbo) o corregida (la distancia): son las correcciones que hace el piloto para saber la posición y el rumbo verdaderos de la nave, tomando en cuenta que éstos pueden variar dependiendo del efecto que vientos y corrientes ejercen sobre la embarcación durante la travesía. En cuanto al rumbo, el piloto realiza una estima de su posición midiendo la velocidad de la nave y la distancia recorrida, pero esas magnitudes son tan variables que luego debe corregir la verdadera posición al medir la altura del sol a mediodía para determinar con exactitud la latitud (ubicación del barco en paralelos), y al inventarse los cronómetros náuticos (finales del siglo XVIII) ubicar la longitud (ubicación en meridianos). En cuanto a la distancia el piloto debe corregirla al visualizar islas, cabos, costas o demás accidentes geográficos.

⁸²¹ N. de T. Se refiere a marullo. Mar con olas pequeñas cuando empiezan a levantarse por efectos del viento.

Folio 1470r

viento no se ve la goleta.

Al mediodía observé en 10 grados
15 minutos que didiferencia de la de estima en 15 minutos N y habiendo corregido con aguas al N he navegado al ángulo directo de 79 grados 40 minutos 35 *quadrante* distancia 94 millas *longitud* llegada 298 grados, 20 minutos.

Día 11 al 12 al medio día

Seguí con todo aparejo en vuelta del SO, viento vonancible del N y N-NE ¿mar? del viento. Anocheció calmoso el horizonte, viento floxo y alguna mar. A las 10 cambié al NNO y poco después quedó calma. En la mañana hubo ventolinas del 2° *quadrante* con llovisnas y después quedó calma chica.

Al medio día tube de latitud Oeste observancia 9 grados 40 minutos y 10 minutos más que la de estima por lo que corregí con aguas al N y he navegado en las 24 horas al rumbo corregido del SO *distancia* 35 millas, *longitud* llegada 297 grados, 44 minutos.

Día 12 al 13 de Ydem

A medio día se entabló el viento al O y gobernó al sur con toda fuerza de vela, anocheció cargado viento ONO, vonancible,

Folio 1470v

y mar lloma. A las 9 *por* considerarme próximo a la tierra reviré al norte con las gabias a medio mastelero a las 11 aferré el velacho por un fuerte chubasco de viento y agua por el *oeste*, y luego calmó, pero siguieron las llobiznas cerándose el horizonte, a la 1 descargó una furiosa turbonada por el *SurEste*, de viento, agua, truenos y relámpagos y duró en su fuerza hasta las dos habiendo corrido durante ella con el contrafok, en buelta del NNO. Los aguaceros y cerrazos continuaron hasta el día, que divisé la tierra desde cabo Tiburón hasta Punta Braba a las 7 estando claro y entablado el viento fresquito del SE y ESE mareé toda vela proa SSO, costeando la tierra a distancia de 3 a 4 leguas, por mi barlovento se avistó a larga *distancia* la goleta que va a Caymán.

Al medio demarqué Cavo Tiburón al SE-Sur, Ysla de Pinos al SO y la del Oro, al SSO 5° S, corregidos NO, observé por estar el sol cubierto de calafes, las diferencias que he experimentado han sido aguas al NE.

Día 13 al 14 del mismo

Continué con toda ventolina del sur proa Oeste – *SurOeste*, a las dos se llamó el viento al *Oeste* y no

Folio 1471r

floxo, goberné al sur a atracar la costa, a puestas de sol relevé Ysla del Oro al SSO, 5° S corregida distancia 1 ½ a 2 leguas y cambié la proa al *NordEste*, con el viento NNO, ¿? quedando al payro⁸²² con las gabias, durante la noche.

A las cinco de la mañana mareé toda la vela portable y goberné al sur viento OSO floxo, a las 10 se llamó la ventolina del 2 *quadrante* y goberné al SSO que así demora el puerto de Calidonia.

Al medio día relebé Ysla de Oro, al OSO, corregido, distancia de 1 a 2 millas.

Día 14 al 15 del mismo.

Seguí con toda vela proa SSO, 5° O, viento ESE floxo a la 1 anclé en el Puerto de Calidonia, en 12 brazas lama suelta demorando la rebentazón más abajo de Ysla de Oro, al NE-N, puerto Escondido al SE-E y la canal que va a Ysla de Pinos al NO-O, todas en la *Aguja*.

No encontré en este surgidero embarcación al[sic] alguna nacional ni el *Don Quijote* y la *Dulcinea*. Se vieron algunos yndios en la playa y una piragua y canoa que la costeaban. De noche se mantiene buena guardia y así mismo de día hombre al tope, por si recalase embarcación en la costa.

Los días 16, 17 y 18 me man-

Folio 1471v

tube sobre un ancla sin más novedad que verse yndios en la playa con sus fusiles y de noche hacen candeladas y disparan algunos tiros en ella. Los vientos por lo general son del ONO, SO, S y SE con frecuentes aguazeros, cargando más en la noche y madrugada, se instruí a la tripulación en el ejercicio de velas.

El 19 me amarré con dos anclas (por haber estado la noche antes con una furiosa turbonada del SE) quedando a barba de gata para que trabajasen los dos cables con el SE, que son vientos que se experimentan más furiosos.

El 20 y 21 hubo más abundancia de aguas con los vientos SE, S y SO sin otra novedad.

El 22 al medio día estando la ventolina al ENE, se ha visto del tope una vela, que demoraba al E, a las 3 reconocí ser goleta y qué hacía por este puerto, a las 4 h estando en Ysla del Oro, largué las insignias y le disparé dos cañoneros (señal que se me previene para la galeota *Liebre*) y inmediatamente hizo por el puerto y ancló en mi inmediación a las 5; mandé la lancha y vino a este bordo el *comandante* de las galeotas, quien venía de las bocas del Sinut e iba a la Concepción con tiendas

⁸²² N. de T. Maniobra que efectúa el buque cuando se ve obligado a detenerse por algún motivo durante la navegación, atravesándose perpendicularmente a la dirección del viento y la corriente y recogiendo velas para frenar su avance.

Folio 1472r

de campaña, me notició haber visto sobre Ysla Fuerte el Don Quijote y la Dulcinea y seguían a Cartagena a llebar unos yndios que abían cogido en este puerto.

El 23 amaneció con llobisnas y a las 6 de la mañana siguió Camilo su comisión por entre la tierra firme y yslas a salir por la de Pinos; suspendí las anclas y me enmendé más a la tierra para guarecerme de estos vientos. En el cable se recogieron algunas ojuelas de oro, que las crecientes de los ríos han trahído al fondo de este ancladero.

El 24 a las 4 de la tarde llegó a este buque en un cayuquito un mestizo que hablaba el castellano algo bozal, a quien le pregunté que por qué no habían venido a mí llegada, pues veníamos de paz a tener trato con ellos; a lo que respondió [sic] que el cacique no quería dejarlo venir, preguntó de dónde éramos, se le dijo que españoles y en este instante un zambo de la tripulación lo conoció y llamándolo por su nombre, que es Manuel, contextó y declaró que era christiano, natural del pueblo de San Juan junto a Lorica, que habiendo salido con una barqueta con otros dos compañeros, los aprisionaron estos yndios en el río San Juan, que mataron uno de los com-

Folio 1472v

pañeros en arroyo Caymán y el otro no sabe dónde, que a él le dejaron la vida por su poca edad para que trabajase en sus rosas y caca-guales sin permitirle frequentase la playa, particularmente quando había embarcación en el puerto. Que la mañana de ese día (hallándose con más libertad por estar ausente su amo, que es hermano del cacique, y asimismo este) vino con tres yndios a la playa a coger marisco y que, retirándose para el pueblo, se escondió y tubo proporción de hechar al agua la barquita en que se vino a bordo; se le preguntó dónde estaba su amo y el cacique, y dijo que con tres botes y hasta 40 hombres habían ido a Lorica, a vengar 4 yndios que se llebaron los españoles de este puerto; se le preguntó si había algún otro christiano, dijo que no, pues los que cogieron vivos de la lancha Amistad los habían muerto, declaró tenían en la playa de trecho a trecho formada una trinchera de estacas para impedir el desembarco, para experimentar si benía de buena fe le dije se fuese a tierra y participase que venía a tratar y ser amigos; a lo que respondió que de ningún modo se atrebría pues sabía que inmediatamente lo matarían.

Folio 1473r

Últimamente le dije que por qué a su llegada no declaró ser christiano, a lo que respondió que el sobresalto de perder la vida si lo hubieran cogido lo tenía fuera de sí. Después de anochecido dispararon un fusilazo y pedrerazo en la playa.

El 25 y 26 estuvieron los vientos floxos de ¿? y ¿? ¿? las aguas, se ¿?

las ¿? y se instruyó a la tripulación en el ejercicio de velas y cañón. Pasaron 6 piraguas grandes con 12 a 14 yndios cada una que salían de la punta del O y dos entraron en el río y las restantes siguieron a puerto escondido.

El 27 hasta el 30 los vientos han sido variables con llobisnas, arreciando siempre que son del E al SE, se mantienen los yndios en la playa y pasan la palabra tocando un caracol.

El 1, 2, 3, 4 y 5 de julio se han mantenido los vientos del 3° y 4° *quadrante* y a veces del segundo [¿fuesen?] con aguaceros sin otra novedad que de haber tocado en la playa una caja de guerra.

El 6 se mantubo el viento floxo del NNO y N y el horizonte cargado; a las 5 de la tarde se avistó del tope una vela que demora al E, 5° N a las 5 ½ reconoció ser galeota y a puestas de sol se perdió de vista debajo de un chubasco que duró

Folio 1473v

hasta las 7 h de la noche se mantubo clara y el viento al terral⁸²³

El 7 amaneció el viento al SSE y SE, la embarcación anclada a distancia 1 a 2 leguas, a las 6 descargó una turbonada por el NE de viento y agua y pasada largó insignias españolas y le correspondí disparándole dos cañonazos, a las 7 h ancló en inmediación y era la *Dulcinea* que trahía un pliego del comandante *general* de la expedición y habiendo contextado la despaché a las 9 a que siguiese su comisión.

Desde el 8 hasta el 13 los vientos los vientos [sic] han sido floxos y variables del SE, SO, O y NO con algunas turbonadas y llobisnas, arreciando las aguas con extremo los dos últimos días y en los toldos hize parte de la aguada. Los yndios están de continuo en la playa custodiándola y vienen a este paraje muchas piraguas grandes de la parte del O.

El 14 a puestas del sol ancló en este puerto la galeota *Víbora* y su comandante me dijo dejaba ancladas entre *Ysla de Pinos* y la costa la balandra *San Miguel*, la galeota *Flecha* y los vergantines particulares los *Gemelos* y *Alexandro* que venían de *Concepción* con el comandante del ejército graduado *Don Félix Martínez Malo* y 237 hombres de milicias pardas. A las dos se lebió para conducirlos

⁸²³ N. de T. Viento que proviene de tierra. En Argentina se le llama pampero al venir de la pampa.

Folio 1474r

por entre la tierra firme y las ysas.

El 16 anclaron en este puerto a las 5 de la tarde la balandra Cordovesa (que venía de Cartagena con 6000 raciones para la tropa de Mandinga y el pueblo de Caymán y poco después las galeotas Vívora y Flecha y los vergantines particulares los Gemelos y Alexandro que conducían 237 hombres del fixo de Panamá y milicias pardas, a las órdenes del sargento mayor de dicho fixo don Juan Antonio de Mata, el ayudante del comandante general de la expedición Don Nicolás del Castillo, un capitán de milicias blancas y 3 tenientes veteranos. La valandra San Miguel siguió para Cartagena sin tocar el puerto llebando a su bordo el 2º comandante de la expedición y gobernador de Portovelo Don Félix Martínez Malo, ymediatamente hize el trasbordo de 30 milicianos de blancos con su alférez y los víveres que conducía la balandra Cordovesa.

El 16 por la mañana siguió los Gemelos para Cartagena y la Cordovesa para Caymán, las galeotas a la Concepción y otra a dejar un yndio en el Playón deviendo esta regresar para que nos hiciese agua y leña por estar escasos.

Folio 1474v

El 17, 18 y 19 se mantubieron los vientos al terral y viraron con algunos aguazeros. En este último día de 4 a 5 de la tarde ancló la galeota Liebre que venía del Darién con 27 yndios y poco después la Flecha, con la noticia de que Camilo había hablado con los yndios de los pueblos de Putrugandi, Cuiti, Chamagandi y Cogandi y que todos deseaban las pazes. Se hizo seña en una de estas ysletas.

El 20 despaché la Flecha encargándole a Camilo ampliara la comisión que les ordenó el 2º comandante de la expedición, por la tarde nos mandaron los yndios una canoita desganitada con unos plátanos y limones y se les debolbió con dos botellas de aguardiente que recogieron.

El 21, 22, 23, 24 y 25 los vientos han sido claros, vientos, virazones y terrales y este último día se hizo leña en las ysas.

El 26 ancló a las dos la Cordobesa que regresaba de Caymán.

El 27 mandé la galeota y mi lancha a hazer la aguada en ysla de Pinos.

El 28 haviendo puesto los yndios en la playa dos vanderas blancas y haciendo

Folio 1475r

señas mandé la lancha armada con igual vanderera llevando un teniente veterano, otro de yndios del Darién y 6 soldados de estos mismos, y llegando a la vez, salió una barqueta con dos yndios y le hablaron al teniente del Darién (que sabía la lengua) y su conversación se redujo a disculparse de haver muerto a los marineros de la lancha Amistad y no haber tenido parte en el fuego que hicieron a la guarnición de la Concepción que querían la paz pero que no vendrían a bordo hasta que trajesen los yndios que se llebó el Don Quijote. Se dijo que los tenían en Cartagena para vestirlos y regalarlos y queríamos assímismo su amistad, últimamente dijeron que alargando otra vez la vanderera fuese la lancha y dirían la resolución de sus capitanes.

El 29 por la mañana habiendo precedido la señal mandé la lancha en los mismos términos y una canoíta para que se trabasen con menos recelo y habiendo havido varios recados de parte a parte acordaron fuese uno en tierra y quedándose otro en rehenes en la lancha y habiéndolo executado

Folio 1475v

un cavo del Darién llamado Quiñones expusieron los capitanes querían la paz pero que no tratarían sino como al presente hasta que trajesen los yndios que llebó el Don Quijote. Esta noche ancló la Flecha que venía de Concepción con la comisión de llebar un miliciano, que sabía hablar la lengua, por haber llegado a aquel puerto algunos yndios que querían nuestra amistad y comercio y advertía el comandante saber por uno de estos indios que se hallaba en Calidonia un comandante y capitán yngleses Murió un miliciano.

El 30 fue la lancha a tierra y se le compró a los yndios plátano, yuca y pescado, pagándoles a como pidieron, quedando mui gustosos pero advirtiéndoles que hasta dos días no tendrían qué vender. Se despachó la galeota con el lenguarás.

El 31 anclaron las dos lanchas cañoñeras que venían de Cartagena quedándose la Dulcinea con otra lancha fondeadas en Punta de Arenas.

El 1º de agosto, a las 7 h de

Folio 1476r

la noche avisté dos luces por Ysla del Oro, [¿ejercido?] fuese la expedición puse farol al tope y mandé mi lancha en busca de las cañoneras, que poco antes las había destinado a hazer aguada en Ysla de Pino, mandando la galeota que saliese a reconocer las luces avistadas. A las 11 llegó mi lancha y poco después la galeota con la noticia de haber hablado con el vergantín Amistad que quedaba anclado en Ysla del Oro. El 2° a las 4 h pasé a dicho bordo a ponerme a las órdenes del señor comandante general de la expedición y a las 9 h y media anclo en este puerto junto, la fragata *Nuestra Señora* de los Desamparados y las demás embarcaciones a la vista: poco después ancló la galeota Vívora. Juan Antonio Ferro
Es copia.
Juan de Casamayor. [firmada]

18. MANUSCRITO. 178[8?] - ROBERTO HODGSON. COPIA NUMERO 75. DIARIO DE LA LAGUNA DE BOCA DEL TORO, Ó DRAGO

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 49R-52R.

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 2, Documento 9.

Título del documento: Roberto Hodgson. *Copia Numero 75. Diario de la Laguna de Boca del Toro, ó Drago.* [Manuscrito], 178?.

Folio 49r

Copia.

Número 75

Diario de la laguna de Boca del Toro o Drago

Mayo

- 22 Esta mañana amanecemos al *noroeste* de la entrada de la laguna de Boca del Toro o del Drago; no obstante, a beneficio de un corto viento recobramos lo perdido y entramos por ella a la laguna, en aquella misma tarde.
- 23 Empezamos a hacer un escrupuloso *reconocimiento* de la expresada entrada y hallamos que nuestra venida el día antes había sido *sumamente* peligrosa porque con la mucha calma no pudimos ver los escollos y arrecifes. Nuestro mayor fondo fue de 2 *brazas*, pero estoy convencido, que pudiéramos haber sido llevados hasta el de 3 *brazas*.
- 24 Continuó el conocimiento, pero nos hizo mucha falta la canoa, que yo había dejado atrás, porque no teníamos suficiente jente a bordo para llevarla, especialmente cuando el barco debía hacer allí su provisión de leña y agua para su viaje a Jamayca; y yo no estaba seguro de que se aprobase el gasto de su detención, porque no es posible hacer bien ambas cosas, a un mismo *tiempo*, a causa de que los barcos y botes que entran a reconocer esta laguna, deben *hir* armados por las diferentes tribus de yndios enemigos, que viven en sus *ynmediaciones*.
- Concluida la provisión de agua y leña, resolví *hacerme* a la vela, por medio de la laguna hasta otra entrada de ella. A eso del mediodía pasamos por medio de la laguna, sondando, y estableciendo los puntos conforme los hallamos: Reconocimos también
- 25

Folio 49v

varias ensenadas que hay a la parte del sur, de la *Ysla* de Boca del Toro con el bote. Por la noche anclamos en el *puerto* Buccaneer, hallando de 6 hasta 15 *brazas* de agua con buen fondo todo el camino.

26 Demasiada calma para levarnos; por lo mismo continué el reconocimiento.

27 Calma en la laguna, y en el mar según vimos, por lo que andábase nuestro bote, continúa el reconocimiento.

28 Poco viento; esta mañana a eso de las 9 levamos y nos dirigimos al mar. Cuando ya estábamos en medio de la canal, cayó otra vez la calma, y como no conocíamos el país, y estábamos circuidos de arrecifes, nos hallamos en notable peligro; para evitarlo, íbamos a dar fondo, pero habiendo refrescado el viento, salimos por fin a la mar, y hallamos calma.

Si la canal fuera bien conocida, lo menos que hallaríamos sería 5 o más *brazas* yendo a la laguna, como nosotros experimentamos con nuestro bote, y de repente se encuentran 10 *brazas*. Los barcos a la verdad cerca de la entrada pasan por una especie de medio terreno con solamente 4 *brazas* de agua, y desde aquí se altera mucho la sonda desde 6 y 7 hasta 11 y algunas veces alternativamente; y con tanta inmediación cuanta se observa en el corto tiempo que pasa solo en levantar y dejar caer otra vez el escandallo.

Mis observaciones aquí me han hecho capaz de formar un plan de las entradas y demás partes naturales del *puerto* y de diseñar el resto; Todo lo que puede servir de guía a cualquiera que intente en lo sucesivo reconocerlo con más exactitud.

Es el mejor *puerto* que he visto en mi vida, capaz de contener 5000 navíos de guerra con toda seguridad, abunda

Folio 50r

de toda suerte de caza y pesca, mucho manatí y tanta cantidad de tortuga, que uno solo puede coger cada día ocho o diez piezas según hemos experimentado.

Con harto sentimiento mío, dejé de examinar la laguna de Chariquí, pero siendo más grande, y si es posible, mejor que la del Drago, era menester para examinarla con atención mucho *tiempo* y ya estábamos inmediatos al peor del año en ésta costa, y no en buena disposición para sufrirlo, porque apenas nos quedaban provisiones de boca; teníamos hechas del todo las que precisamente necesitábamos: El barco estaba muy sucio, nosotros estropeados y algunos enfermos, yo sobre todos, debo confesarlo en honor de la verdad, amenazado por el continuo riesgo que corríamos de perder el barco en algún parage no conocido, porque su pérdida, que sería de 30 libras en caso de algún accidente, debía ser de mi cuenta.

Como cuarenta años hace, formaron los franceses un establecimiento en la laguna de Chariquí, compuesto de 100 europeos que aumentaron con bastante presteza, pero al no haber recibido ningún estímulo por parte de su gobierno sin tener algún género de política, por falta de la cual usaron de una conducta tan extraña con los indios Mosquitos que se hacían la pesca de tortuga en ésta costa, que estos indios para vengarse concertaron y verificaron un ataque contra ellos, en el *que*, sin haber perdido un solo hombre, consiguieron asesinar a todos los franceses, sin que escapase uno. Yo he hablado con algunos *yndios* de los que fueron a la expedición y me han asegurado hallarse en el día despoblado este parage totalmente.

La misma suerte experimentó otro considerable cuerpo

Folio 50v

de franceses establecidos entre los yndios sambayas y darienes, como catorce años hace. Este establecimiento comenzaba a aumentarse y si hubiera sido sostenido en tiempo por el gobierno francés, no hubiera sido posible desarraigarle, pero llegaron a ser tan ynsolentes con los yndios, y por otra parte tan vanos *para* despreciar el tiempo que generosamente éstos les dieron para ebacuar el país, que en un mismo día les asesinaron a todos, excepto unos niños, dos de los cuales se hallan todavía entre ellos, siguiendo su misma vida, usos y costumbres y sirviendo de prácticos a los yngleses y olandeses que frecuentan este golfo en más número de lo que se cree en Inglaterra.

Estos destrozos manifiestan que, aunque la política del gobierno francés pueda ynvertirse una superioridad del manejo entre los yndios, el mejor modo de manejarlos es con—venirse amigablemente con ellos.

En la tarde tuvimos un viento regular, pero no pude tener un exacto conocimiento de éste paraje, sin recurrir a *algunas* peculiares memorias. Lo último que tengo que decir de ella, es decir, y saber a quién pertenece, y si, tal vez, también la última vez que se hablara puede ser de este asunto.

En el año de 1757, en el curso de mis viages, pasé con viento fresco por este hermoso país, cuya vista a la verdad causaba horror por la ynalterable práctica entre aquellos yndios de dar una muerte cruel a cualquier extranjero que llegaba a sus playas. El número de ellos en Boca del Toro, o por mejor decir en la ysla de Boca del Drago, se suponía ascendía a 30., ellos aventajaban a sus vecinos en todas las artes y manufacturas yndias, y la ysla estaba tan cultivada como un jardín; desde

Folio 51r

el tiempo de los bucaneros, han intentado constantemente hacer una alianza con los yngleses, y alguna vez la han propuesto a los olandeses, pero han sido frecuente y vergonzosamente engañados por los barcos que han llegado allí de una y otra nación, quienes cojían y se llebaban como esclabos los yndios que confiados en su amistad, venían a su bordo.

Los mosquitos les han tratado yualmente mal y aunque no se pasase todo esto sin algún género de venganza y represalias, fueron por fin tan visitados, que para crear una especie de terror y alimentar su venganza, se acostumbraron a beber en los cráneos de las cabezas de todos cuantos caían entre sus manos; continuando siempre ymplacables contra los *españoles*; y al fin, fuese por el miedo que se les tomó o porque condenaron el puerto, cuya capacidad y situación era perjudicial a sus objetivos particulares, llegamos a estar en una total ygnorancia de este parage.

Yo entré ahora a lo más secreto del país, con la mayor seguridad, y cojí sus frutos, sin embargo de haber allí una tristeza inmensa por hallarse totalmente despoblado.

En el año de 1758, habiendo destruido la tripulación de una piragua de indios mosquitos, se juntaron como 600 de éstos, hicieron un desembarco en su ysla, arruinaron todo lo que hallaron, dejaron morir algunos cientos de yndios en unas cuebas donde se ocultaron y sacaron como si fuera una manada de ganado hasta unos 700 de los más jóbenes y los hicieron esclabos; muchos de los cuales murieron antes de llegar a la costa de Mosquitos, y los restantes fueron vendidos a los bar-

Folio 51v

cos que con la noticia del suceso vinieron al ynstante, y de los cuales creo que viven ahora arriba de cuarenta.

El número de los muertos y prisioneros, se cree llegó a dos mil; algunos se ynternaron en el país, a otros dejaron escapar los yndios mosquitos; y juntándose con aquellos habitaron la costa del mar opuesta a su isla por algunos años, hasta que ensuciados en la sangre de un indio mosquito, que fatigado se vio en la precisión de recurrir a la costa, les persiguieron los de esta nación, cojieron a algunos y habiéndose retirado los otros a un grande bosque, les pusieron fuego y les dejaron que se abrasasen. El horror de este tratamiento hizo tal efecto sobre los que quedaron, que ninguno de ellos se ha dejado ver en muchos años y se cree que las ynfelices reliquias de esta nación se habrán yncorporado con las tribus que habitaban las montañas. ¿Por qué hemos de desear proteger al salvaje que ha trabajado cuidadosamente y ha conseguido hacer feliz alrededor de él su pequeña familia y que la sabe defender al umbral de su puerta con determinada resolución? Este hombre ha tenido probablemente sus obligaciones físicas y morales y no ha carecido de facultades para ser más útil y tal vez cuando ha sido transportado por malignos salvajes arroja una piadosa mirada sobre su querida familia y exclama a algún poder supremo. Es posible que esto me suceda sin acordarse de cuán frecuentemente él y su tribu han sido en la ocasión una plaga igualmente perniciosa. Seguramente es menester una limitada consideración para tener lástima de gentes que jamás la han tenido de otros. Los indios mosquitos pretenden éstas islas, y

Folio 52r

usan de ellas como una propiedad, por vía de conquista. Lo que es de ellos, es de los yngleses. En yguales circunstancias, pues, ¿qué mejor título puede manifestar la nación inglesa a un país tan hermoso como este?

Es copia de las que se cogieron de don Roberto Hodgson

19. MANUSCRITO. 1786 - FERRO JUAN ANTONIO, SU NOMBRAMIENTO DE CAPITÁN DE MAR Y GUERRA

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 60, folios 400R-401R.

Título del documento: *Ferro Juan Antonio, su nombramiento de Capitán de mar y guerra.* [Manuscrito], 1786.

Folio 400r

Con fecha 18 de agosto me dice el *excelentísimo*
Marqués de Sonora lo siguiente:
Hallándose el Rey
cuya soberana disposición comunico a *vuestra majestad*
para su *inteligencia* y *cumplimiento*
Dios etcétera [tachado] [inserto: Cartagena] 27 de Noviembre
de 1786

Señor Don Juan Antonio Ferro
Rúbrica

Folio 400v

[en Blanco]

Folio 401r

Hallándose el rey noticioso que Don Juan
Antonio Ferro a quien *Su Majestad* confirió el empleo
de capitán de mar y guerra, usa del unifor-
me de marina, me manda prevenir a *Vuestra Excelencia*
haga saber al interesado que su grado no
tiene trascendencia alguna a la *Real Armada*
por lo que no puede usar de semejante uni-
forme, si no del que le corresponda confor-
me a la declaración comprendida en el *Real*
título expedido a dicho Ferro que remití á
Vuestra Excelencia en 18 de mayo del año próximo pasado.
Dios guarde *Vuestra Excelencia* muchos años. San Ildefonso 18 de agos-
to de 1786
Sonora [Rubricado]
D.

Señor Arzobispo Virrey de Santa Fé

20. MANUSCRITO. 1787 A 1788 - FERRO JUAN ANTONIO, SU DESIGNACIÓN DEL CÁPITAN DEL PUERTO DE CARTAGENA, EN REEMPLAZO DEL EXTINTO TOMAS SIERRA

Ubicación: AGN. Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 51, Folios 9R-13R.

Título del documento: *Ferro Juan Antonio, su designación del Cápitan del Puerto de Cartagena, en reemplazo del extinto Tomas Sierra.* [Manuscrito], 1787 - 1788.

Folio 9r

Entre tanto que el rey destina un oficial de marina que pase a servir el empleo de capitán del puerto de Cartagena de Indias, vacante [cortado: por la muerte] de Don Tomás de Sierra conforme a [cortado] mamente resuelto por Su Majestad ha aprobado [cortado: la e]lección que Vuestra Excelencia ha hecho del teniente de [cortado: capitán de m]ar a guerra Don Juan Antonio del Ferro [cortado] que sirva interinamente dicho destino [cortado]so Vuestra Excelencia, en contestación a su carta [cortado]de Julio anterior *número* 1688 para su inteligencia y que por su medio llegue a la del interesado. Dios *guarde* a *Vuestra Excelencia* muchos años. San Lorenzo 7 de Noviembre de 1787.

Valdés [rubricado]

Arsobispo Virrey de Santa Fé.

Folio 13v

[Cortado] que [cortado] destina [cortado] marina que pase a ser [cortado] empleo de capitán del puerto de Cartagena de Indias, vacante por muerte de Don Tomás de Sierra, ha aprobado *Su Majestad* la elección que *Vuestra Excelencia* ha hecho del teniente de mar y guerra *Don Juan Antonio* del Ferro *para* que sirva dicho destino interinamente.

Enterado

Al comandante de Marina.
Fecho 6 abril 88

N. 188

21. MANUSCRITO. 1788 - FERRO JUAN ANTONIO SALE DE CARTAGENA CON UNOS NAVÍOS, EN COMISIÓN A LA COSTA DE MOSQUITOS

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 81, folios 12R-13R.

Título del documento: *Ferro Juan Antonio sale de Cartagena con unos navíos, en comisión a la costa de Mosquitos.* [Manuscrito], 1788.

Folio 12r

Excelentísimo señor

En este ynstante doy la vela, con la valandra de mi mando y Goletas Victoria y Nanci, en conserva del bergantín y valandra del coronel Don Roberto Hodgson, para la comisión que se ha servido *Vuestra Excelencia* confiarme a la Costa de Mosquitos; todo lo que participo a *Vuestra Excelencia* en cumplimiento de mi obligación.

Dios guarde a *Vuestra Excelencia* muchos años. A bordo de la valandra *San Francisco de Paula* al ancla en Bocachica 29 de enero de 1788.

Excelentísimo Señor.

Juan Antonio Ferro [Rubricado]

Excelentísimo señor Don Antonio Caballero, y Góngora.

Folio 12v, 13r y 13v

[En blanco]

Folio 14v

Bocachica, enero 29 de 1788
Don Juan Antonio Ferro

Avisa que en aquel instante
dío vela en los demás
buques de su mando.

22. MANUSCRITO. 1790 - TENIENTE DE MAR Y GUERRA HACE RELACIÓN DE SUS MÉRITOS Y SERVICIOS PARA SOLICITAR LA TENENCIA DE CITARÁ

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Contrabandos-Cartas, Tomo 9, folios 911R-915V.

Título del documento: *Teniente de Mar y Guerra hace relación de sus méritos y servicios para solicitar la tenencia de Citará.* [Manuscrito], 1790.

Folio 911r

Excelentísimo Señor

Don Juan Antonio Ferro, teniente de mar y guerra, residente en la plaza de Cartagena con el respeto que deve hacer presente a *Vuestra Excelencia*: que después de haver servido a *Su Majestad* en la carrera de piloto de la *Real Armada* desde al año de 1763 y llegado hasta la clase de primeros, havilitado de oficial de la misma *Real Armada* con *Real* aprobación de 12 de abril de 1785, y obtenido *Real* despacho de la graduación referida en 11 de mayo del mismo año sirvió interinamente con *Real* aprobación de capitán del puerto de Cartagena desde 19 de mayo de 1787 hasta 30 de agosto de 88. Consta en la secretaría de *Vuestra Excelencia* por informes hechos a *Su Majestad* por la vía reservada que estuvo embarcado 23 años el exponente en los corsos de Europa, expedición de Argel, Mar del Sur y los de la América sin intermisión y desde *diciembre* de 79 con el mando de una pequeña goleta guardacostas de tierra firme a particulares comisiones del *Real* servicio durante la guerra con la nación británica, a la

Folio 911v

isla de la Habana, Santa Marta, Río de [la Ha-] cha, Portovelo, Costas de Indios Mosquitos [en] dos ocasiones con mando y desembarcó en [los] establecimientos del Darién donde quedó de c[omandante] de todos los buques por octubre de 1785, hasta que e[n] enero de 1786 siguió a las órdenes del comandante [de] marina Don Luis de Arguedas a la comisión [de] Bocas del Toro y Bahía de Almirante, lle[van-] do siempre un género de vida consiguie[te a] la precisión del desempeño.

Al fin el Señor *Excelentísimo* Arzobispo Virrey le nombró *teniente de gobernador de oficial Real* del Zitará y corregidor de indios anexo de Quibdó, que desempeñó sin quejas dando buenas cuentas de los *Reales* intereses *que* manejó y están fini[¿quita?] das en el Tribunal de Cuentas. Desde e[nton-] ces solicitamos los mineros, y principales [ve-] cinos del Zitará *que* la justificación del ex[celentísimo] inmediato antecesor a *Vuestra Excelencia* le continúan aquellos empleos satisfechos de lo bien en [que] los había conducido, como consta del adjunto [tes-] timonio que presenta y no tubo lugar en [¿?] tancia *porque Su Excelencia* ya havia nombrado [a una] persona más de su agrado, y así quedó [¿?]

Folio 912r

Este por el sello cuarto en el año de 1790 *Excelentísimo Señor*. Señor: Los vecinos de esta provincia del Zitará, una de las del Chocó, individuos del gremio de minería en ella, leales y fieles vasallos del rey *nuestro señor* (que Dios *guarde*) estantes y havitantes *que* firmamos, y a nombre de los *que por* ausencia no lo hacen, propendiendo todos a la tranquila paz *que* en la actualidad disfrutamos y a que permanezca; hemos acordado representar con el más profundo *rendimiento* a *Vuestra Excelencia* haciéndole presente *que* de continuo ha sufrido el común infinitas extorsiones e inquietudes originadas de los jueces *que* el superior *gobierno* elije *para* que les administre *justicia* por ser únicos el *gobernador* y su lugarteniente en quienes reside la ordinaria, motivos *porque* muchos han sufrido extorsiones, inquietudes y quebrantos, sin poder socorrerse el auxilio del recurso de los tribunales superiores por la suma distancia, no tienen con qué soportar los costos y negarles los documentos *que* piden cuando los necesitan *para* impetrar

Folio 912v

justicia. Pero habiendo calmado la continuada serie de tropelías desde el veinte y cinco del mez de *diciembre* del año pasado de mil setecientos ochenta y ocho en que tomó posesión de la tenencia y oficialía *Real* del Zitará Don Juan Antonio Ferro, porque se maneja afable con toda clase de gentes, administra la *justicia* con igualdad, propende a cortar disenciones, es dezinteresado, [inserto: imparcial,] da buen ejemplo, y zelozo en el servicio de ambas magestades, circunstancias que nos mueven suplicar a *Vuestra Excelencia* se digne su piedad continuarlo en sus empleos que obtiene cumplidos los dos años de la primera gracia por otros dos más o el *tiempo* que sea de su superior agrado para que quede premiado el mérito de este zelozo ministro a executado en el desempeño de las importantes comisiones que el superior gobierno de este reino puso a su cuidado, como lo acredita el documento que acompañamos sacado del archivo de esta provincia, pues solicitando su retiro a España, se le destinó a esta tenencia

Folio 913r

con los demás empleos a ella anexos, en los que reiteramos a *Vuestra Excelencia* nuestra súplica lo mantenga para que todo el vecindario del Zitará respire y viva libre de las sozobras pazadas y el rey sea bien servido. Dios prospere y guarde en la mayor grandeza la perzona de *Vuestra Excelencia* los años que el Nuevo Reyno necesita, y estos, sus súbditos, le piden. Quibdó y febrero diez y ocho de mil setecientos y noventa. *Excelentísimo Señor* a los piez de *Vuestra Excelencia*. Antonio García Romero y Pontero. Francisco Antonio de Lloreda. Felipe Bejarano. Francisco Colat. Luis José Bezerra. Lucas de Alarcón. Melchor de Betancur. Pedro José Álvarez del Pino. José Buch. *Excelentísimo Señor* Virrey Don José de Ezpeleta. Enmendado sall. Entrerren-glones, imparcial.

[Es] copia de su original con quien concuerda esta cierta y verdadera a que me refiero en fe de ello y para entregar a la parte doy la presente que signó y firmó en este pueblo de San Francisco de Quibdó capital de la *Provincia* del Zitará en el día

Folio 913v

Pase por el sello en el año de 1790

diez y ocho del mez de febrero año de mil setecientos y noventa.

Derechos arancel [rúbrica]
José de Arangón (escribano público) [firmado y rubricado]

Folio 914r

exponente con mucha parte de sus intereses [ilegible] deudas *que* no ha podido cobrar, y hasta ahora sin los sueldos *que* debía tener en su clase de marina. En esta atención, y en la hallarse vacantes por muerte de Don Juan Ignacio Andrade los enunciados empleos.

Suplica rendidamente a la piedad de Vuestra Excelencia se sirva hacerle la gracia de bolverle a nombrar *para* ellos en que ya con conocimiento de la conducta, mérito, y desempeño del suplicante parece se asegura el servicio, pues el deseo del acierto en la guía del que pide a *Vuestra Excelencia* en justicia etcétera.
Excelentísimo Señor

Juan Antonio Ferro [Rubricado]

Folio 915v

Don Juan Antonio Ferro
Representa su mérito y solicita la tenencia del Zitará.

23. MANUSCRITO. 1796 - FERRO JUAN ANTONIO, TENIENTE DE LA MARINA, GRADUADO EN LA ACADEMIA DE CARTAGENA, Y QUE PASÓ AL SERVICIO DE LA MARINA DE CARTAGENA DE INDIAS, SU RECLAMO SOBRE EL RECONOCIMIENTO DEL SUELDO DE SU GRADO AL REGRESAR A ESPAÑA

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 23, folios 461R-463V.

Título del documento: *Ferro Juan Antonio, teniente de la marina, graduado en la academia de Cartagena, y que pasó al servicio de la marina de Cartagena de Indias, su reclamo sobre el reconocimiento del sueldo de su grado al regresar a España.* [Manuscrito], 1796.

Folio 461r

Santa fe 4 de marzo de 1796

Don Juan Antonio Ferro teniente capitán de mar y guerra
Acompaña un memorial para Su Majestad en que refiriendo sus
servicios de más de 25 años en la Real Armada antes que por
el señor Cavallero se le nombrare teniente del Zitará, soli-
cita se le dé ocupación en su clase con la asignación
correspondiente de ella. Y suplica a su *Excelencia* se sirva dirigir
su vista con su favorable informe.

Dese curso remitiéndose a los
documentos y que justificada en ellos la en-
fermedad de escorbuto que padece la que
le impide seguir su antiguo servi-
cio de mar, siendo por otra parte oficial
en mérito, conducta y circunstancias
podrá destinársele a servir su empleo de
teniente en qualquier cuerpo del reyno, particularmente
en el fijo de Cartagena donde hay más pro-
porción de vacantes; pero que en tal caso no con-
sidera *Su Excelencia* justo se le de más antigüedad
que la del nuevo despacho, pues de otro modo

Folio 461v

era equivalente a remplazarlo de
Capitan habiendo algun fijo que esta retirado
En su clase actual

Folio 462r

Don Juan Antonio Ferro, Teniente de Capitán de Mar y Guerra con sucinta relación de sus servicios en la *Real Armada* y causas de enfermedades por que no puede continuar en la navegación, suplica a *Vuestra Excelencia* se le ampare en el goze de este empleo como Teniente de ynfantería del ejército, desde que cesó en los de Teniente de gobernador del Zitará y sus anexos.

Excelentísimo Señor

Don Juan Antonio Ferro, teniente de capitán de mar y guerra graduado, ante *Vuestra Excelencia* con mi mayor respeto, digo: que después de haver servido a *Su Majestad* en la carrera de piloto de la *Real Armada*, desde el año de 1763 en que entré a el estudio en la respectiva academia del departamento de Cartagena de Levante y empleado en aquella facultad y carrera hasta la clase de primeros, havilitado de oficial de la misma *Real Armada*, con *Real* aprobación de 12 de abril de 1785 y obtenido real despacho de la graduación de *teniente* de mar y guerra en 11 de mayo del mismo año, y nombramiento de capitán del puerto de Cartagena de Yndias, que con *Real* aprobación serví interinamente desde 19 de mayo de 87, hasta 30 de agosto de 88, se me confirieron entonces por el *Excelentísimo Señor* predecesor de *Vuestra Excelencia* Don Antonio Caballero y Góngora y a tiempo en que por mi quebrantada salud, solicitava su superior licencia para pasar a España, los empleos de teniente de *Governador Oficial Real* de la Provincia del Zitará, cesándome por tanto el sueldo y gozes que disfrutava por marina desde el 20 de septiembre del referido año de 88.

Folio 462v

Y como desempeñados estos, desde el fin de diciembre de dicho año, hasta que cumplidos poco más de los dos porque se acostumbran conferir, se sirvió *Vuestra Excelencia* embiarme sucesor a quien los entregué, como en los respectivos tribunales las cuentas y residencia, me restituyese a la Plaza de Cartagena y presentado al *Señor* Gobernador y Comandante *General* de ella y de Marina Don Joaquín Cañaverál, con los despachos y documentos, a fin de que, como cesado en aquella ocupación, se me continuasen los gozes que *Su Majestad* me concede en el despacho de graduación de Teniente de Mar y Guerra, iguales en todo a Teniente de Ynfantería del ejército, se me contextase no haver arbitrio a ello en aquel gobierno sin orden superior de *Vuestra Excelencia*.

Y al mismo tiempo me hallase con principio de achaque de escorbútico, que me privaban de servicio en el mar, donde los había contraído en 23 años de continuada navegación, siempre embarcado en los corsos de Europa, Socorro de Melilla, primera expedición de Argel, Mar del Sur, y los de este América Occidental sin intermisión, destinado desde diciembre de 79 con el mando de una pequeña goleta guardacostas de Tierrafirme a particulares importantes comisiones del *Real* servicio, durante la guerra con la nación británica, y aún mucho después hasta fin de diciembre de 84 a la Ysla de Havana,

Folio 463r

Santa Marta, Río de Hacha, Bahía Honda, Portovelo, Costa de Yndios mosquitos en dos comisiones con mando y desembarcos de los establecimientos del Darién, donde quedé de comandante de todos los buques por octubre de 85, hasta que en enero de 86 a las órdenes del comandante de marina Don Luis de Arguedas, seguí a la comisión de las bocas del Toro, llebando siempre un género de vida consecuente a la precisión del desempeño que siempre di a satisfacción de mis gefes, como lo acreditan las certificaciones y documentos que presento en testimonio: a costa de escasos y malos alimentos, malos días, y peores noches, sugeto a toda inclemencia de los tiempos: y aun la tal situación me precisaba en buscar remedio en temperamento distinto de aquella cálida costa, y no pudiendo pasar a España por mi accidente, por que se agravaría más en la navegación, les pareció a los facultativos combeniente el de esta capital. Me partí a ella, donde la residencia de dos años a esta parte, a el paso que me ha hecho impender para la asistencia indispensable mis cortos propios intereses, me ha aliviado en tanto que puedo hacer a *Vuestra Excelencia* esta exclamación: suplicándole se digne declararme el goze referido de teniente de ejército, destinándome a parage y cuerpo donde pueda servirlo y con el ser alimentado, y seguir el sacrificio de la vida que tengo consagrada al *real* servicio. Como así lo espero de la

Folio 463v

acreditada justificación y bondad de *Vuestra Excelencia*, en uso de las reales facultades que tan dignamente exerce *Santa Fé* marzo 4 de 1796.

Excelentísimo Señor

Juan Antonio Ferro [firmado]

24. MANUSCRITO. 1796 A 1798 - JUAN ANTONIO FERRO, AGREGACIÓN

Ubicación: AGS. SGU,LEG7081,38., folios 351R-360V.

Título del documento: *Juan Antonio Ferro, agregación* [Manuscrito], 1796 - 1798.

Folio 1r

Santafé a 19 de marzo de 1796

Número 1177

El Virrey Ezpeleta

qsle

Don Juan Antonio Ferro teniente de capitán de mar y guerra en todo igual a un teniente de infantería de ejército acredita sus buenos servicios de 25 años y el desempeño de quantas comisiones le han fiado. Y habiendo quedado sin destino con qué poder subsistir desde que fue relevado del empleo de teniente gobernador de Zitará solicita que se le dé destino de teniente al cuerpo o parage en que fuere del real agrado.

Este oficial sirvió de piloto en la *real* arma-

Dirige una instancia de don Juan Antonio Ferro teniente de capitán de mar y guerra en la que representa y acredita sus servicios de más de 25 años contraídos primeramente en la carrera de pilotos de la *real* armada hasta que en el año

Folio 1v

da hasta 11 de mayo de 1785 en que por sus particulares méritos se le dio la referida graduación, quedando separado de la marina.

Ezpeleta dice que es oficial de mérito, buena conducta y circunstancias en cuya atención es de dictamen que se le podría colocar de teniente en el fixo de Cartagena, en que hay más

de 85 obtuvo el *real* despacho de teniente de mar y guerra en todo igual a un teniente de infantería, en cuyo tiempo siempre estuvo embarcado en los cursos de Europa, socorro de Melilla, primera expedición de Argel, navegación del Mar del Sur, y después en la costa del

proporción de vacantes; pero sin acreditarle más antigüedad que la de su nuevo despacho porque de otro modo sería lo mismo que reemplazarlo de capitán.

En el fixo de Cartagena hay actualmente vacantes y no dexa de haverlas con frecuencia por razón del clima.

También acaba de

virreinato de *Santafé* mandando una galeota con la que se halló en varias ¿ trabaxojas comisio-

Folio 2r

quedar vacante la tenencia de don Estevan de Zúñiga, a quien se le ha dado retiro.

nes.
Que habiendo obtenido el referido grado siguió en ellas hasta que por la continuación de la fatiga y malos alimentos en navegaciones de un clima tan cálido enfermó de escorbuto; por cuya razón ha continuado sus servicios en los destinos que le confirieron aquellos virreyes de capitán del puerto de Cartagena y de teniente gobernador y oficial real de la Provincia

Folio 2v

de Zitará en el Chocó, hasta que habiendo salido de este último por razón de sus achaques y con obgeto de venir con licencia a España, ha quedado sin sueldo ni medios con qué subsistir, ni poder verificar tampoco su viage a Europa por el incremento que tomaría el vicio escorbútico, no obstante hallarse de el aliviado.

Por todo lo qual
solicita que *vuestra merced*
se digne declararle

Folio 3r

el goze de teniente de
ynfantería cuyo grado
obtuvo destinándolo a
parage y cuerpo en
que pueda servir con
este carácter, y tener su-
eldo con qué poder man-
tenerse.

Ezpeleta dice que
Ferro acredita sus servi-
cios de 25 años, buen de-
sempeño en las comi-
siones que le han fiado,
y el vicio escorbútico
que padece y le impi-
de navegar: en cuyo
supuesto y en el de
ser un oficial de mé-
rito, buena conducta y
circunstancias, es de dic-
tamen el Virrey de que

Folio 3v

podría destinársele a ser-
vir su empleo de teniente
en qualquiera cuerpo de
aquel reyno, particularmen-
te en el regimiento fixo
de Cartagena, en que hay
más proporción de vacan-
tes; pero en este caso no
considera junto Ezpeleta
se le dé más antigüedad,
que la del nuevo despa-
cho que haya de expe-
dirsele, pues de otro mo-
do era lo mismo que
reemplazarlo de capitán,
quando hace algún tiem-
po que está como reti-
rado en su actual clase
por sus enfermedades
expresadas.

Folio 4r

Nota

Desde que a representación del arzobispo, virrey y por los particulares servicios que havía hecho Ferro en aquellos dominios, se le dio por real despacho de 11 de mayo de 85 el grado de teniente de capitán de mar y guerra igual en todo a un teniente de ynfantería del ejército, se halla separado enteramente de la real armada, sobre lo qual mediaron oficios entre el Ministerio de Marina y el Universal de Yndias.

Otras

En el regimiento fixo de Cartagena hay actualmente vacantes, y no dexa de haverlas frecuentemente por razón del clima: también acaba de resultar lo la tenencia que servía Don Estevan de Zúñiga por retiro que se le ha dado.

21 de noviembre de 96.

Que el capitán *general* con arreglo a

Folio 4v

lo *que* informa le coloque como haya lugar.

Fecho a 24 del mismo.

El virrey de Santafé
Qqa

En virtud de la anterior real orden, ha concedido agregación de teniente al fixo de Cartagena a don Juan Antonio Ferro; pero no puede verificarse lo demás que propone *por lo que* se manifiesta en la nota final.

Dice ahora en carta número 204, que habiendo trasladado la anterior *real orden* al subinspector general para que expusiese el modo con que podría verificarse la colocación de don

Folio 5r

Juan Antonio Ferro, teniente de mar y guerra, propuso se le agregase de teniente al regimiento fixo de Cartagena, y reem-

plazase en la 5º compañía del primer batallón, para la que vino propuesto el subteniente don Antonio Tomina-ya, a quien podría destinarse en la tenencia vacante del piquete fixo de Chagre, según

Folio 5v

lo solicitó en memorial dirigido por su antecesor, y que en tal caso se declarase no correr a Ferro la antigüedad que ya tiene porque perjudicaría a los oficiales de su clase en el cuerpo.
Y juzgando arreglada el virrey dicha propuesta dio órdenes para la agregación de Ferro, y por lo que toca a su reem-

Folio 6r

plazo da cuenta para la *real* determinación de *Vuestra Majestad*.

Nota

No es dable tenga lugar dicho reemplazo, porque ya se ha provisto la tenencia en Tominaya, y así puede expedírsele al despacho de agregación a Ferro, no declarándosele más antigüedad que desde su fecha, como dice el actual virrey y lo dijo su antecesor. Y por lo que respecta a la tenencia del piquete de Chagre solicitada *anteriormente*

por el referido Tominaya, a cu-

Folio 6v

ya instancia no se daba curso esperando llegase la propuesta, con-
vendrá decir al virrey la remita
supuesto no haberlo hecho y no
poderse verificar lo que dice, por
el ascenso de Tominaya a *teniente*
del fixo de Cartagena.
Con la nota.
Fecha a 11 de agosto de 1798.

Folio 7r

[En blanco]

Folio 7v

[En blanco]

Folio 8r

[En blanco]

Folio 8v

[En blanco]

Folio 9r

Número 1171

Principal

El virrey de Santafé

Acompaña una instancia del *teniente don Juan Antonio Ferro* en que pide se le dé destino, y expone su concepto acerca de este oficial y de su pretensión

Excelentísimo Señor

La adjunta instancia para *su majestad* es de don Juan Antonio Ferro teniente de capitán de mar y guerra en que solicita se le destine en su clase a parage y cuerpo en que pueda continuar su mérito de 25 años que acredita con los adjuntos documentos, como también el buen desempeño de las comisiones que le han confiado sus superiores. Y justificando así mismo la enfermedad de escorbuto que padece y le impide seguir su antiguo servicio de mar, siendo por otra parte este sugeto un oficial de mérito, buena conducta, y circunstancias, me parece podrá destinársele a servir su empleo de teniente en qualquier cuerpo de este reyno particularmente en el *regimiento* fijo de Cartagena en donde hay más proporción de vacantes; pero en tal caso

Folio 9v

no considero justo se le dé más antigüedad que la del nuevo despacho que haya de expedírsele, pues de otro modo era equivalente a reemplazarlo de capitán, quando hace algún tiempo que está como retirado en su actual clase por sus enfermedades expresadas.

Todo lo que me ha parecido conveniente informar a *vuestra excelencia* en cumplimiento de mi obligación, pasando a sus superiores manos la referida instancia para que se sirva darlo al curso que estime conveniente.

Nuestro señor guie a *vuestra excelencia* muchos años Santafé 19 de marzo de 1796.

Excelentísimo señor

Josef de Ezpeleta (firmado)

Excelentísimo señor conde del Campo de Alange.

Folio 351r

Principal

[Sello: pase por el sello segundo]

Real orden
de avilitación de oficial
de la Real Armada

Real Cédula.
Despacho de
teniente de capitán
de mar y guerra

Con presencia de la escases de oficiales con que expresa vuesamerced en carta de once de enero último número veinte y tres se halla para los objetos de servicio de que está encargado, ha aprobado el rey haya vuesamerced havilitado de oficial al piloto de la clase de primeros don Juan Antonio Ferro. Dios guarde a vuesamerced muchos años. Aranjuez doce de abril de mil setecientos ochenta y cinco. Antonio Valdés. Señor Comandante de Guardacostas de Tierra Firme. Es copia de la original, que para en la secretaría de esta comandancia guardacostas de mi cargo. Cartagena de Yndias primero de julio de mil setecientos ochenta y cinco. Juan Carranza. El Rey. Por quanto atendiendo al mérito y servicios de Don Juan Antonio Ferro, piloto de mi Real Armada, he venido en concederle la graduación de Teniente de Capitán de mar

Folio 351v

Obedecimiento	y guerra, declarándola igual en todo a la de teniente de infantería del ejército. Por tanto mando a los capitanes generales, gobernadores de las armas y demás cabos mayores y menores oficiales y soldados de mis ejércitos, le hayan y tengan por tal teniente graduado de mar y guerra y le guarden y hagan guardar todas las honras, gracias, preeminencias y exenciones que por razón de dicho grado le tocan y deben ser guardadas bien y cumplidamente, que así es mi voluntad y que de este grado se tome razón y forme asiento en la contaduría principal de Real Hacienda a que corresponda. Dado en Aranjuez a once de mayo de mil setecientos ochenta y cinco. Yo el Rey. Josef de Galvez. Turbaco, diez y ocho de julio de mil setecientos ochenta y cinco. Cúmplase lo que su magestad manda en este real despacho. Antonio Arzobispo Virrey de Santafé.
Toma de razón	Juan de Casamayor. En la contaduría de marina y vageles guardacostas de Tierra Firme de mi cargo se tomó razón del Real Despacho y nombramiento de la buelta, y notó lo correspondiente

Folio 352r

Oficio	en su asiento de la lista de estado mayor militar en esta fecha que lo presentó. Cartagena de Yndias nueve de junio de mil setecientos ochenta y siete. Manuel de Rosales. Quedo enterado de hallarse vuesa merced en el mando de esos buques en lugar de don Fernando Murillo. Dios guarde a vuesa merced muchos años. Turbaco, treinta y uno de octubre de mil setecientos ochenta y seis. Antonio Arzobispo Virrey de Santafé. Señor Don Juan Antonio Ferro. He venido en nombrar a vuesa merced para que interinamente ejerza el empleo de capitán del puerto de esa plaza vacante por muerte de Don Tomás de Sierra. Lo noticio a vuesa merced para que use de las facultades de dicho empleo precedidos los requisitos acostumbrados en inteligencia de que a este efecto he pasado la orden correspondiente en este día al gobernador comandante general de esta plaza. Dios guarde a vuesa merced muchos años. Turbaco diez y nueve de mayo de mil setecientos ochenta y siete. Antonio Arzobispo Virrey de
Nombramiento de capitán del puerto de Cartagena	

Folio 352v

Certificación
del comandante
de marina

Santafé. Señor don Juan Antonio del Ferro. Don Luis Arguedas Cavallero del ámbito de Santiago, capitán de fragata de la Real Armada y comandante de marina en este puerto. Certifico que el teniente de mar y guerra don Juan Antonio Ferro ha servido a mis órdenes en la expedición reservada a las vocas del Toro, a que fui destinado por expresa orden de la corte, llevando juntamente el encargo de levantar planos de la costa, desde este puerto hasta dichas vocas, y tanto en estos encargos, como en los que se le han fiado en el tiempo de mi comandancia en mandos de embarcaciones destinadas al Darién, comición a la costa de Mosquitos en que fue mandando en gefe tres buques armados de estos guardacostas, como así mismo en el encargo y responsabilidad que ha tenido de este arsenal y almacenes que por lo basto de las presentes expediciones es de los servicios más recomendables, lo hallo digno de que sus gefes lo distinguan y promueban sus ascensos por su conducta, actividad,

Folio 353r

Otra
certificación del
gobernador de Cartagena

zelo, inteligencia y pureza con que se ha portado en todos los destinos que se le han confiado. Y para que así lo haga constar donde le con venga doy esta a su pedimento en Cartagena de Yndias a veinte y uno de junio de mil setecientos ochenta y ocho. Luis Arguedas. Don Josef de Carrión y Andrade brigadier de los reales exércitos, gobernador y comandante general de esta plaza y provincia de Cartagena de Yndias, ynspector de tropas veteranas, y de milicias de su comprehensión, subdelegado de la Renta de Correos y demás Rentas Reales. Certifico que Don Juan Antonio Ferro teniente de mar y guerra ha servido interinamente la capitanía de este puerto desde diez y nueve de mayo de mil setecientos ochenta y siete hasta treinta de agosto de ochenta y ocho, acreditando su actividad, inteligencia y arreglada conducta en el desempeño de este encargo sin que haya ocurrido motivo alguno que puede distraerme del buen concepto que me debe este oficial, y para que lo haga constar donde le

Folio 353v

Otra
Certificación
del *Excelentísimo Señor*
virrey

convenga doy la presente firmada de mi mano, sellada de mis armas, y refrendada por el infrascrito secretario por su magestad de este gobierno y comandancia general en Cartagena de Yndias a treinta de octubre de mil setecientos ochenta y ocho. Josef de Carrión y Andrade. Antonio Francisco Merlano. Está sellada. Antonio Cavallero y Góngora por la gracia de Dios y de la Santa Sede Apostólica, arzobispo de la Santa Yglesia Metropolitana de Santafé de Bogotá. Gran cruz de la Real y distinguida orden de Carlos tercero, del Consejo de Su Magestad, virrey, gobernador y capitán general del Nuevo Reyno de Granada y sus provincias adyacentes, presidente de su Real Audiencia Pretorial, y chancillería, superintendente de todos los tribunales de Real Hacienda y de la Renta de Correos en el distrito de este virreynato. Certifico que el teniente de mar y guerra Don Juan Antonio Ferro fue comicionado por mi en tiempo de la última guerra con la nación británica para pasar por quatro veces en la goleta de su mando nombrada la Chula

Folio 354r

al sur de la ysla de Cuba a conducir pliegos importantes del real servicio, que entregó personalmente a la capitania general de la Havana desempeñando este encargo con la mayor oportunidad y viveza a pesar de los corzarios que cruzaban aquellos mares, debiéndose a su pericia y actividad el que no huviesen sido aprehendidos en la navegación de este a aquel puerto. Que posteriormente haviéndose ofrecido embiar alguna correspondencia también del real servicio a las plazas de Portovelo y Río del Hacha encargué su conducción al citado Ferro, que hizo quatro viages a aquellos destinos, acreditando en todos la particular diligencia, zelo y esmero que había manifestado ya en sus primeras comiciones a la Ysla de Cuba: Que por concurrir en él estas recomendables circunstancias, unidas a su espíritu y animosidad le confié por dos veces el encargo de pasar a la costa de Mosquitos y a reconocer en la primera las Yslas Mulatas, y haviéndolo evaquado

Folio 354v

todo con la mayor presteza y utilidad del servicio, destinándole después a auxiliar con un buque de Su Magestad la expedición y desembarco de nuestras tropas en el establecimiento de Caymán y en el de Carolina de donde fueron desalojados los yndios darienes, cuyas operaciones estuvo observando por particular comición mía antes de la ocupación de este último importante puesto. En todas estas comiciones y encargos ha manifestado el referido Don Juan Antonio Ferro la mejor conducta y amor al Rey, distinguiéndose particularmente por su singular eficacia en el cumplimiento de las órdenes que se le han comunicado, viniendo qualesquiera inconvenientes que se le hayan presentado en la ejecución. En fe de lo qual doy la presente a pedimento del interezado, sellada con el mayor de mis armas, y firmada de mi mano y autorizada del infrascrito secretario de cámara del virreynato. En el pueblo de Turbaco cerca de Cartagena de Yndias, a treinta días del mes de octubre

Folio 355r

Título de *teniente de gobernador y oficial real* de la provincia del Zitará

Escrito

del mil setecientos ochenta y ocho años. El arzobispo virrey. Zenón Alonso. Está sellada. Antonio Cavallero y Góngora por la gracia de Dios y de la Santa Sede Apostólica, arzobispo de la Santa Yglesia Catedral Metropolitana de la ciudad de Santafé de Bogotá, cavallero gran cruz de la real y distinguida orden española de Carlos tercero del Consejo de Su Magestad, virrey gobernador y capitán general del Nuevo Reyno de Granada y Provincias de Tierra: Presidente de la Real Audiencia Pretorial y chancillería de la capital, superintendente general de todos los tribunales de Real Hacienda y Reales Rentas estancadas en el distrito de este superior gobierno se ocurrió por la parte que en adelante se nominará, haciendo la solicitud que contiene el pedimento, cuyo tenor y el del decreto que en su vista tuve a bien prover, uno en pos de otro es el siguiente: *Excelentísimo* señor: Don Juan Antonio Ferro teniente de mar y guerra encargado del arzenal y detalle de los

Folio 355v

almacenes de marina con el más reverente respeto hace presente a vuexcelencia tiene el honor de servir a Su Magestad en el cuerpo de pilotos del departamento de Cartagena desde el año de mil setecientos secenta y cinco, y durante la guerra que hubo en este intermedio mandó cinco años la goleta guardacostas nombrada la Chula, en la que hizo sin cesar varias comiciones a la ysla de Cuba, Puertovelo, Santa Marta y Río Hacha con pliegos importantes al Real Servicio, despachando las que vuexcelencia se dignó encargarle a la costa del Darién y Mosquitos, y halladose así mismo en las expediciones de Caymán y Carolina, mandando en la primera una lancha cañonera para favorecer el desembarco, y en la última el vergantín Coro, cuyos servicios acreditan las certificaciones que presentar del *Excelentísimo* señor virrey Don Manuel de Flórez y gefes, a cuyas órdenes ha servido, y habiendo sido recomendado por vuexcelencia su mérito, se dignó Su Magestad conferirle el grado que goza quando se hallaba

Folio 356r

con la aprovación de havilitación de alférez de fragata, con cuyo motivo quedó separado del Cuerpo de Pilotos de la Armada y habiendo seguido en una continuada fatiga en estos buques guardacostas y muy quebrantada su salud, solicitó para restablecerla la capitanía de este puerto, resuelto a ceñir su subsistencia al corto sueldo que disputaba este empleo, y aunque se la concedió vuexcelencia en interín, y la aprobó Su Magestad, no habiendo obtenido la propiedad que solicitaba, le es indispensable (por continuarlo sus enfermedades, las que por la presente no le permiten seguir su penosa carrera) suplicar a la justificación de vuexcelencia le exonere del encargo de arsenal y almacenes y conceda licencia para pasar a España, donde podrá recuperar su perdida salud. A vuexcelencia pide y suplica lo relacionado, que recibirá merced. Juan Antonio Ferro. Turbaco ocho de septiembre de mil setecientos ochenta y ocho. Relévase al suplicante de los cargos del arsenal

Decreto

Folio 356v

Decisión

y almacenes de marina, debuélvasele los documentos que ha presentado, y a fin de que su distinguido mérito tenga recompensa proporcionada, le nombro para el empleo de teniente corregidor del partido del Zitará en el Chocó y demás empleos anexos, vacantes por dimisión de Don Andrés de León y Segovia, que los ha obtenido, expidiéndosele por escrivano el título correspondiente. El arzobispo virrey. Zenón Alonso. Por tanto acordé librar y libro el presente y por él con atención no sólo al distinguido mérito, conducta y circunstancias que concurren en la persona de Don Juan Antonio Ferro para el desempeño de los empleos que le vienen conferidos, sino también a que se considera por esta superioridad de suficiente aptitud para continuar las diligencias de recolección de platina por cuenta de Su Magestad atendida su natural eficacia, inteligencia y acreditado zelo del real servicio, desde luego en nombre del Rey nuestro señor (que Dios guarde) y en

Folio 357r

virtud de las facultades y reales poderes, que suyos tengo, le elijo, disputo y nombro por teniente de gobernador del Zitará y de oficiales reales y corregidor de naturales de Quibdó, para que use, sirva, y exerza estos empleos en todos los casos y cosas a ellos anexos, incidentes, concernientes y dependientes, con las mismas facultades, jurisdicción y privilegios que lo han obtenido sus antecesores y como lo usan, sirven y exercen los otros tenientes de gobernadores, de oficiales reales y corregidores de naturales de dichas provincias del Chocó, y las demás del distrito y comprehensión de este virreynato, sin limitación alguna. Y como tal teniente de gobernador, oficial real y corregidor de naturales en uso de las facultades y jurisdicción que por el primero le corresponden, conocerá de todas las causas, así civiles como criminales y executivas, que en qualquier manera le toquen y pertenezcan, en las quales procederá a su substanciación

Folio 357v

por todos los términos e instancias de derecho, hasta determinarlas con parecer de asesor letrado, otorgando las apelaciones y recursos que en tiempo y forma se interpusieron para los tribunales superiores que convenga. Y en todas las dichas causas, pleytos y negocios que ocurrieren, oirá y administrará justicia a las partes, distribuyéndoles la que tengan, sin darles motivo a quejas, costos, ni recursos que molesten los tribunales superiores. Y por lo respectivo al empleo de oficial Real percibirá, cobrará y recaudará todos los ramos de Real Hacienda, y en la conformidad que hasta ahora se haya practicado dando los recibos, certificaciones, cartas a pago, y demás documentos que sean necesarios, llevando cuenta y razón de todo lo que fuere de su cargo, con la separación de ramos y especificación de partidos para darlas donde, como y quando corresponde. Y en orden al empleo de corregidor de naturales de Quibdó, cuidará de que así los yndios como los demás

Folio 358r

sus subalternos vivan arreglados, en unión, paz y concordia, esmerándose en su agregación, y que no anden dispersos y fuera de sus respectivas poblaciones, procurando con toda vigilancia el que ígan [sic] misa los días festivos y asistan a la explicación de la doctrina christiana, hagan sus sementeras y las de la comunidad, evitando en quanto le sea posible que vivan ociosos, para que de este modo no causen inquietudes con las freqüentes embriagueces, se originen disturbios, que son causa de que no se haga el servicio de ambas magestades, en cuyos empleos se arreglará para su perfecto desempeño a las leyes, cédulas, ynstrucciones y ordenanzas reales y superiores que hablan de semejantes empleos, tanto las que se hayan publicado y comunicado hasta la presente, como las que en lo succesivo se le comunicaren para su observancia y cumplimiento. Y por razón de dichos empleos llevará, gozará y percibirá de todos los derechos, salarios y emolumentos

Folio 358v

que devengare y justamente le pertenecieren con arreglo al real aranzel, práctica y costumbre legítimamente introducida. Para todo lo qual, y que pueda entrar al uso y exercicio de dichos empleos, hará constar no ser deudor a la Real Hacienda, satisfacer el derecho de media anata, afianzar los intereses que hayan de ser a su cargo, y el juicio de recidencia a satisfacción del señor fiscal, visitador o governador de dicha provincia, por quien luego que con este título se presente el memorado Don Juan Antonio Ferrero, haciendo constar tener cumplido con los requicitos exprezados, se le recibirá el juramento acostumbrado y fecho se le pondrá en posesión de los citados empleos sin hacer ni permitir se haga cosa en contrario pena de quinientos pesos aplicados en la forma ordinaria. Tómesese razón de este título en las partes donde conenga y haya sido costumbre. Pues para ello lo doy firmado de mi mano, sellado con

Folio 359r

Nota

Certificación del ministro de los guardacostas de marina.

el sello de mis armas, y refrendado del ynfascrito escrivano mayor de gobernación del reyno en Turbaco a diez de septiembre de mil setecientos ochenta y ocho. Antonio arzobispo virrey de Santafé. Por mandado de Su Excelencia. Domingo Caycedo. En el día de la fecha de este título se expidió orden por Su Excelencia al Tribunal de Cuentas de Santafé con copia del decreto para que allí y en reales caxas se tomase razón de este título y mandasen certificación al interezado. Lo anoto para que conste está evaquado el requicito de toma de razón. Hay una rúbrica. Está sellado. Presentado con petición: doy fe. Aragón. Don Francisco de Reyna y Sandoval oficial segundo del ministerio de marina, ministro principal de la esquadra guardacostas de Tierra Firme y de las matrículas de esta ciudad. Certifico, según consta de las lista que paran en este ministerio de mi cargo, que el teniente

Folio 359v

Otra
Certificación de
médico

de mar y guerra Don Juan Antonio Ferro, le cesó el sueldo y demás goces que disfrutaba por marina en veinte y dos de septiembre de mil setecientos ochenta y ocho, con el motivo de haverlo nombrado el *excelentísimo* señor virrey del reyno Don Antonio Cavallero y Góngora por su orden de nueve del mismo, de teniente de gobernador de la provincia de Zitará hasta cuyo día se le satisficieron. Y para que lo haga constar donde convenga a su pedimento, doy la presente en Cartagena de Yndias a diez de julio de mil setecientos noventa y tres. Por el señor ministro: Rafael Somoyar. Don Juan de Arias profesor de medicina y cirujía mayor del Hospital Real de San Carlos y del Regimiento Fixo de esta plaza, *etcétera*. Certifico: Que desde el mes de junio del año pasado de noventa y uno, he asistido al teniente de mar y guerra Don Juan Antonio Ferro de un afecto escorbútico grave de que son señales seguras las orinas sanguinolentas que arroja, sus encías ulceradas, dientes vacilantes y manchas por el cuerpo. Todo lo

Folio 360r

Pedimento

qual supone una disolución pútrida en la sangre, que por más que se ha procurado corregir en este país con los más oportunos remedios, no se ha conseguido por la falta de verduras y calor excesivo de este temperamento, que junto con la humedad y ayres salitrosos, contribuyen a perpetrar la misma persecución de sus humores: por todo lo qual me ha parecido muy conveniente aconsejar le pase a Santafé u otro parage de igual temperie y alimento en cuyo clima puede evitar las funestas resultas que aquí infaliblemente le amenazan si permanece algún tiempo. Y para que conste este dictamen (arreglado a las reglas del arte de mi profesión) donde convenga, lo firmo en Cartagena de Yndias a diez y ocho de diciembre de mil setecientos noventa y tres. Licenciado Juan de Arias. *Excelentísimo* señor. Don Juan Antonio Ferro, teniente de capitán de mar y guerra graduado, ante vuexcelencia con mi mayor respeto digo: que para efectos que me conviene justificar ante la superioridad de vuexcelencia, necesito testimonio íntegro de los diez

Folio 360v

Decreto

documentos de mis servicios que solemnemente presento. En cuia virtud: A vuexcelencia suplico se digne mandar se me compulse y entregue por duplicado, devolviéndoseme los originales que estoy pronto a los correlativos derechos y en lo necesario et[céter]a. Juan Antonio Ferro. Manuel Guarín. Santafé y febrero veinte y nueve de mil setecientos noventa y seis. Como lo pide. Hay dos rúbricas. Caycedo. Enmendado a. Vale.

Concuerta con los documentos que vienen relacionados, de cuyos originales se sacó, corrigió y concertó este traslado que está cierto y verdadero a que me remito. Y para que conste y obre los efectos que haya lugar en virtud de lo pedido y mandado. Yo Don Domingo Cayzedo escrivano mayor de gobernación del reyno, doy y firmo el presente en Santafé de Bogotá a tres de marzo de mil setecientos noventa y seis años.
Domingo Caycedo [firma]

[...]

25. MANUSCRITO. 1797 - FERRO JUAN ANTONIO, CAPITÁN DE MAR; COMUNICACIÓN DEL GOBERNADOR DE CARTAGENA, SOBRE DESTINACIÓN DE DICHO OFICIAL

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Milicias y Marina, Tomo 83, folios 900R-900V.

Título del documento: *Ferro Juan Antonio, Capitán de mar; comunicación del gobernador de Cartagena, sobre destinación de dicho oficial.* [Manuscrito], 1797.

Folio 900r

No. 408

Excelentísimo señor

En cumplimiento de las prevenciones que se sirve hacerme *Vuestra Excelencia* con fecha de 28 de septiembre último y Real orden que tiene a bien comunicarme a fin de que proponga los términos en que podrá verificarse la colocación del teniente de Capitán de Mar y Guerra don Juan Antonio Ferro, expongo a *Vuestra Excelencia* que atendidas las circunstancias de esste oficial, cuia conducta y disposición me debe buen concepto, me parece podrá colocarse de teniente comandante del piquete del Castillo de Chagres

Folio 900v

donde puede continuar su mérito sin perjudicar en el ascenso a los individuos de los demás cuerpos veteranos de reyno y en defecto de este destino no se me ofrece otro que el reemplazo sin antigüedad en uno de aquellos que fuere del agrado de *Vuestra Excelencia*.

Dios guarde a *Vuestra Excelencia* muchos años. Cartagena 9 de noviembre de 1797.

Excelentísimo señor

Excelentísimo Señor Virrey Capitán General de este reyno.

Anastasio Zejudo [Rubricado]

26. MANUSCRITO. 1797 - NORMAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NAVÍO

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 1R, 25V, 33R (foliación asignada).

Título atribuido: *Normas para la construcción de un Navío.*

Título del documento: Antonio Rufo Jare, *Normas para la construcción de un Navío* [Manuscrito], 1797.

Folio 1r

Señor Don Juan Antonio Ferro
Cartagena de Indias Diciembre 1 de 1797

Caro amigo: te remito el libro que te ofrecí en el que están figuradas y explicadas todas las partes de que se compone la obra más maestra del entendimiento humano; es decir, el navío.

Como conozco bien tu pasión a la náutica, he agregado una muy sucinta idea sobre su manejo, y el modo de hallar la latitud y longitud en la navegación, para cuando no se puede observar al medio día: creo sea todo de tu agrado; y si así fuese, sólo te pido en recompensa de mi trabajo una cosa fácil y es: que por ningún pretexto lo prestes a nadie, porque no te suceda igual caso que a mí, que teniendo concluido otro y pronto a mandártelo entró un señor; que me suplicó se lo dejase para leerlo, y cuando lo reclamé lo hizo perdidizo diciéndome que se lo habían vuelto jarana, jarana (cuyo término ignoro su significado) por lo que me fue forzoso hacer de nuevo este, que no me ha costado poco trabajo, porque ya la vista va escaseando.

No cabe duda en que siempre es, ha sido, y será tu invariable amigo

Antonino Rufo Jare [firmado]

Para el uso del teniente del regimiento de infantería hijo de Cartagena de Indias Don Juan Antonio Ferro. Puente Real 16 de diciembre de 1809.

Folio 25v

[...]

Del Teniente del Regimiento de Infantería hijo de Cartagena de Indias Don Juan Antonio Ferro. Puente Real 14 de diciembre de 1809.

Jesús María y José
Joaquín y Ana, en vida y muerte, amparar
mi alma.

Folio 33r

[Nota] Puente Real 13 de diciembre de 1809.
Juan Antonio Ferro

27. MANUSCRITO. 1802 A 1805 - DIARIO DEL VIAJE DEL TENIENTE JUAN ANTONIO FERRO Y EL CURA PEDRO PARDO, EN LA EXPLORACIÓN DE LA VÍA DEL CARARE; ADJUDICACIÓN DE TIERRAS EN LA MISMA REGIÓN Y PLEITOS POR ELLAS

Ubicación: AGN, Sección Colonia, Fondo Historia Civil, Tomo 13, folios 621R-812V.

Título del documento: *Diario del Viaje del Teniente Juan Antonio Ferro y el cura Pedro Pardo, en la exploración de la vía del Carare; adjudicación de tierras en la misma región y pleitos por ellas.* [Manuscrito], 1802 - 1805.

Folio 622r

Diario del viage que de superior orden del Excelentísimo Señor Don Pedro de Mendinueta, Virrey, gobernador y capitán general de este Nuevo Reyno, va a executar el teniente del Regimiento Fixo de la Plaza de Cartagena de Yndias Don Juan Antonio Ferro, para la exploración y reconocimiento del camino de Carare, en unión del *reverendo padre* Fray Pedro Pardo, cura de la parroquia de Puente Real, comisionado para la apertura de él.

Día 16 de Agosto de 1802. A las 7 ½ de la mañana emprendimos nuestra marcha desde la citada parroquia de Puente Real [...]

Folio 624r

[...]

Día 25 Permanecemos dando disposiciones para hacer desmonte, sementeras y casa en la ladera de en frente, donde es más elevado y ventilado el plan.

Día 26 Continuamos el camino a las 6 de la mañana y con parada de 1 ½ hora en la quebrada de San Lorenzo, donde principian las limas de este nombre, llegamos a las 2 de la tarde a donde estuvieron las bodegas de Carare y siguiendo por tierra cosa de media hora costeano el río que les da nombre, nos embarcamos en una canoíta donde llaman la Dorada, siguiendo el curso de las aguas, hasta desembarcar en el barretero de las ánimas, a las 3 ½ de la tarde, donde hay una regular casa y labranzas de maíz, cacaguales, cañaverales y platanares.
El camino de este día ha sido por tierra llana y de buen piso, hasta las lomas de San Lorenzo, que son once de poca elevación y suave subida sin precipicio alguno.

Día 27 Permanecemos en este parage entendiendo en el desmonte y casa que se ha de hacer en las bodegas.

Día 28 Se celebró el santo sacrificio de la misa. A la 1 de la tarde nos embarcamos en una canoa de

Folio 624v

cuatro, con tres bogas y siguiendo el curso del río Carare arribamos a las 5 donde nombran la fundación, por haberse reunido y formado casas quatro individuos de color pardo, donde están retraídos para vivir en concubinato con las mujeres que han conducido del río Magdalena. Es terreno alto, sin inundación, y mui aparente para hacer una población por haber llanura donde extenderse.

Día 29 Celebrado el *santo* sacrificio de la misa y amonestadas estas gentes por el *presbítero* Pardo para que reformasen su relajada vida nos embarcamos a las 8 ½ de la mañana y siguiendo la corriente del río, llegamos a las 8 ¾ donde le tributa la quebrada de Guayabito. a las 4 de la tarde al brazuelo de San Juan, que del río Magdalena entra en este, el que desembocamos a las 6 y siguiendo las aguas del de Magdalena, hicimos noche en la angostura del presidio antiguo de Carare.

La navegación de este río desde el barrero de las ánimas, hasta donde aumenta el de Magdalena, es de suave corriente y transitable día y noche, excepto en el torno de calzón, donde hay una angostura formada por una palizada, por la que corre el agua con rapidez.

Día 30 A las 6 ¼ nos embarcamos y siguiendo contra la corriente de Magdalena, arribamos a las 7 de la noche a los peñones de Río Nuevo.

Día 31 Salimos a las 6 de la mañana y llegamos a las 8 ¾ de ella, a la población de *San Bartolomé*

Folio 625r

- Día 1 de septiembre
- Permanecemos en este sitio, por si se conseguían 15 o 20 hombres y algunas víveres, que con anticipación se habían pedido al capitán aguerria de este partido, para hacer desmonte, construcción de casa y sementeras en las bodegas de Carare; pero hallándose ausente, no fue posible proporcionarse este auxilio el que quedó ejerciendo sus funciones.
- Aquí nos enteramos que el humo divisado desde Sabana alta el día 22 del mes pasado, era procedente de una rosería que quemó el alcalde de este partido en el sitio donde habita, distante de este pueblo como 2 ½ leguas río abajo y en la misma ladera.
- Con este motibo se trató sobre si era posible abrir camino desde las inmediaciones de este sitio a las bodegas de Carare, respecto la corta distancia que debe mediar y lexos de poner dificultad alguna, se ofreció un vecino nombrado Don Antonio Baldiri a realizarlo con la mejor dirección, siempre que se le comisionara.
- Día 2
- Día 3
- Salimos a las 3 ½ de la tarde y a las 5 arribamos a los peñones de río nuevo, donde pasamos la noche. Nos embarcamos antes de las 6 de la mañana y con algunas paradas en el camino para proveernos de aves, entramos a las 11 ½ por la boca del río Carare que encontramos venía algo crecido. Tirando solo dos palancas y con las paradas precisas para comer y cenar los bogas, llegamos a las 11 de la noche a la playa del rompedero.
- Día 4
- A las 6 de la mañana seguimos viage con más suave corriente y llegamos a las 8 ¾ a la primera

Folio 625v

casa de estos habitantes, cuyo dueño se había ausentado luego que supo nuestro arribo al barretero de las ánimas. A las 11 llegamos a la fundación de donde salimos a las 12 con un boga más, por venir el río creciendo hasta que cubrió la mayor parte de sus playas. A las 8 de la noche clavamos palanca en el sitio de San Ysidro, donde la pasamos en un mal rancho, así por el riesgo de la palizada en el torno del calzón, como por estar el tiempo aturbonado.

[...]

Folio 627r

[...]

Día 17 Salimos de este sitio a las 9 de la mañana y dirigiéndonos por el nuevo camino de Hatillo, joya y mercadillo, a paso muy corto por seguir mi indisposición, llegamos a la 1 de la tarde a la parroquia de Puente Real.
A este camino no se le ha dado toda la rectitud que permite el terreno, por oposición que hicieron algunos vecinos para que no pasase por sus tierras. Según informe del alcalde partidario de Ture, comisionado por los jueces de Vélez para su apertura.
Juan Antonio Ferro [firmado]

Folio 677r

El teniente del regimiento fixo de Caratagena, comisionado para la exploración y reconocimiento del camino de Carare, informa a *Vuestra Excelencia* del estado que este tiene, medio de perfeccionarlo y ventajas que ofrece al Estado.

Excelentísimo señor

Pongo en manos de *Vuestra Excelencia* el diario y diligencias que ha producido la comisión que su superioridad se dignó encargarme para la exploración y reconocimiento del camino de Carare. En ellas consta el estado de la vereda y de las tierras que comprende desde el *Real* de Ture, hasta el río Magdalena; y también que las tierras que en las diligencias mandadas agregar constan mercedadas a los primeros empresarios de este camino y posesionado en ellas como acreedor, Don Antonio Rodríguez Alvarsánchez aparecen divididas y en poder de otros sujetos.
Y deseoso de cumplir en todas sus partes la superior providencia de *Vuestra Excelencia*

Folio 677v

pasó a informar sobre el estado del camino lo que considero de mi obligación en este punto. El camino de Carare, según mejor se ha podido calcular y las más seguras noticias tiene de extensión desde el *Real* de Ture hasta donde estuvieron las bodegas en el embarcadero del río que le da nombre, veinte y cinco leguas. Su piso es pantanoso desde las Cuevas a Flores: de laxa, peña y tierra hasta las Humadores: de tierra arenosa movediza hasta el contento; desde donde se continúa por peña y tierra hasta el embarcadero.

La distancia del río Carare desde este punto a él, en que se une al de Magdalena, es de trece a catorce leguas, navegable en todo tiempo con la mayor seguridad, pues aunque se encuentran cuatro cabezones o chorros en la inmediación a las bodegas y tres vueltas más abajo la angostura que ha formado una palizada que puede quitarse con algún gasto y trabajo, en el torno del calzón, no presentan otro riesgo que correr las aguas con mayor rapidez en estos parajes

Folio 678r

En la extensión de las 39 leguas que comprende el camino de tierra y agua, se disfrutan varios temperamentos: siendo moderadamente frío hasta el sitio de Cruces, templado hasta las cabeceras de la quebrada de Guayabito y cálido hasta donde desemboca el río Carare en el de Magdalena. En el reconocimiento que acabo de executar por una trocha de 3 y 4 varas de anchura, no se ha encontrado los riesgos y precipicios que presentan los caminos más frecuentados del reino que tengo transitados; por lo que, hecho el desmonte con consideración al terreno, que será de 60 a 80 varas en el pantanoso, de 50 en los movedizos, de 30 en los de peña laxa y tierra y construido un puente en el río Horta, quedará transitable día y noche en toda estación.

Aunque me faltan muchos conocimientos para calcular el costo que puede tener el camino para quedar en su mayor perfección, me parece, que con 25 a 30 mil pesos, se llenarán todas las atenciones de este objeto, que a más de ser de primera

Folio 678v

necesidad, proporciona tantas ventajas al reyno.

Estas, que no se ocultan al superior talento de *Vuestra Excelencia*, son en mi concepto: 1° las arinas de Leyva y demás lugares inmediatos dependientes del corregimiento de Tunja, se conducirán en cinco días a las bodegas de Carare, que se hallan situadas a igual número de días más abajo de Honda, con lo que serán menores los fletes por lo más breve del camino. 2° Siendo el de Honda muy penoso en invierno y mayor la distancia, las arinas se exponen por él a un deterioro que no es tan fácil padecerlo por el de Carare por su más corta travesía de tierra. 3° Ahorrándose casi la mitad del camino por la vía de Carare, llegarán las arinas a la plaza de Cartagena más frescas, donde se surtirán a precios más moderados que en el día. 4° La importación de géneros de la Península se hará más cómodamente sin los riesgos que se experimentan en el río Magdalena desde San Bartolomé a Honda. 5° Realizada la apertura del

Folio 679r

camino de tierra desde las bodegas de Carare a la inmediación del sitio de San Bartolomé, se hará un comercio equitativo de víveres, henzos y mantas del país con la provincia de Antioquia que tanto necesita para la manutención y vestuario de los esclavos que trabajan los minerales. Por último, serán pobladas estas fértiles tierras con las muchas familias de esta provincia y demás del reyno, que sumergidos en la mayor miseria, solo sirven de carga gravosa a la sociedad cuando con el trabajo de sus brazos serán felices y útiles al estado.

La población de todo este pingüe terreno, que por tanto tiempo se ha hecho tan difícil, con el justo motivo de hallarse todos los habitantes de esta provincia, poseídos del horror que les causaba las enfermedades que padecían en su internación y que originaron la muerte a muchos, parece hallarse vencido, si se continúan los auxilios y cuidado que se ha tenido con los peones ocupados en los desmontes que hasta hoy se han hecho

Folio 679v

y consisten en racionarlos con buenos alimentos, en cuidar de que tengan ropa con qué abrigarse y en que no les falte el uso moderado del aguardiente; porque observé que todo el tiempo que se les contribuyó con este licor a los trabajadores, se mantuvieron sanos y comenzaron a enfermarse luego que faltó su provisión.

Esto se comprueba con el hecho de haberse presentado voluntariamente muchos peones para internarse hasta el río de Carare y porción de familias que a mi presencia pidieron tierras al *reverendo padre* comisionado para poblarlas sin demora, desde el Real de Ture hasta el río Horta, pero como la mayor parte de estas tierras pedidas resultan en las diligencias pertenecer a varios individuos, no se pudo proceder a la división de ellas por suertes y estancias entre estos pobladores, según me previene de 28 del último junio. Dios guarde a *Vuestra Excelencia* mu-

Folio 680r

chos años. Puente Real y octubre
12 de 1802.

Excelentísimo señor

Juan Antonio Ferro [Firmado y rubricado]

[...]

28. MANUSCRITO. 1811 - PREFIXACION EN QUE DEBEN CELEBRAR LA SALIDA DE LA BAHIA DE CADÍZ LOS NAVIOS DE TRANSPORTES DE TROPAS QUE VIAJÁREN Á LOS PUERTOS QUE ADELANTE SE MENCIONAN, Y LOS MAS OPORTUNOS PARA SUS REGRESOS, ATENDIENDO Á LAS ESTACIONES MAS ADAPTABLES Á SALUD EN LOS DIVERSOS CLIMAS QUE DEBEN TRANSITAR PARA EL LOGRO FELIZ DE LAS EXPEDICIONES

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 37R, 51R, 52R, 52V (foliación asignada).

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 1, Documento 2.

Título del documento: *Prefixacion en que deben celebrar la salida de la Bahía de Cadíz los navios de transportes de Tropas que viajáren á los Puertos que adelante se mencionan, y los mas oportunos para sus regresos, atendiendo á las estaciones mas adaptables á salud en los diversos climas que deben transitar para el logro feliz de las expediciones, [1811].*

Folio 37r

[...]

Juan Antonio Ferro

Nota: En las paces que hicimos con la república francesa el año de 1795 le cedimos la parte o terreno que ocupábamos en la Ysla Española o de *Santo Domingo* por el que nos habían cogido en España por la parte de Vizcaya y Cataluña. En esta isla fue donde fundamos las primeras colonias, cuando conquistamos la América.

Folio 51v

Conocimiento de las Yslas y bajos
de la travesía de Cartagena a la Habana.

[...]

Bajo de
Salmedina
Nota: La descripción
de este bajo es la más
cierta que se pone a
hojas 84 vuelta que
es moderna

Salmedina, es un bajo tendido de norte-sur que tiene poco más de 1 legua de largo y corre noroeste-sureste con boca chica distante como 2 leguas; su cabeza del norte, este-oeste con boca grande, y su medianía este noreste-oeste suroeste con el convento de Nuestra Señora de la Popa, que está en la eminencia de un monte. Este bajo es de piedra con placer al suroeste y sur de 5 y 7 brazas de agua donde se puede fondear si hay poco viento. También dicen tiene placer al norte de 7 a 8 brazas de agua. Leste Oeste con el cerro de la popa y en distancia de 3 ½ leguas hay un placer de arena que su mayor agua son 4 brazas.

[...]

Nota sobre el bajo del
Negrillo, que es la
verdadera situación y e
quivocada la anterior

Nota. Otros sitúan este bajo noreste-suroeste con dicha punta de Canoa distancia como ½ legua, y norte-sur con la torre de la catedral de la ciudad de Cartagena. Para no tropezar con él no se debe bajar de 8 brazas de agua del placer que echa esta costa, pues se halla en el paralelo de 6 brazas.

[...]

Folio 52r

[...]

Bajo Nuevo

El Bajo Nuevo está en 15° 58", y al *nornoroeste* de la Serrana. Tiene dos cayuelos de arena, del medio del bajo para el *oeste*; y es acantilado hacia el leste. Por la parte del *sur*, y *suroeste* tiene arrecifes, y por la del *oeste* y *noroeste* un placel dilatado. Por la parte del sur, tiene el fondo pegado al arrecife; por la del *norte* tiene como 1 legua de placel y al principio con 10 y 8 brazas arena; y por la parte del *oeste* unos cabezos y alfaques de una legua.

Juan Antonio Ferro

Nota. He costeado este bajo por la parte del sur, y del norte descabezándolo por su extremo del *oeste*. Tiene los dos cayuelos que se dicen, uno inmediato al otro, y del grandor de una lancha a la vista. Por la parte del *norte* tiene placel que saldrá como 1 legua, el que sondeé y hallé de 10 y 8 brazas: por la del *sur* se veía la mar de golfo hasta dar con el arrecife. Es bastante largo como de *noreste* a *suroeste*, y angosto, pues desde la parte del sur se alcanzaba a ver por encima de él la mar. Las aguas corren con fuerza al *noroeste*, y el que lo costeara por la parte del *sur* irá con esta precaución dando el resguardo debido para que las aguas no le aconchen sobre él.

[...]

Folio 52v

Placel de 12 brazas que no lo ponen los cuarterones

Habiendo dejado este bajo por su parte del *este* gobernando al *noroeste* $\frac{1}{4}$ norte está un placer por la altura de 19 grados y algo mas que tiene de 11 a 12 brazas fondo arena; y se gobernará así sin cuidado porque no tiene menos agua, y su circunferencia será como 1 legua.

Los jardines

En la travesía de los Caimanes al isla de Pinos, si hubiere bonanza, suelen correr las aguas con fuerza para el *noreste*, particularmente estando cerca de los Jardines; por lo que es necesario cuidado en gobernar para afuera; y si se fuese a recalar sobre ellos, será con la precaución que a la parte del *este* de ellos, y a distancia de 10 leguas está un bajo que revienta la mar en la altura de 21 grados. También se ha de advertir que los Jardines echan los cabezos más de 2 leguas para el sur, y cuando llegues a tomar sonda estarás sobre ellos varado en altura de $21^{\circ} 10'$.

Juan Antonio Ferro
Habana 22 de Noviembre de 181

29. MANUSCRITO. 1811 - DERROTAS, NOTICIAS, Y AVISOS IMPORTANTES DESDE LA BAHIA DE CADIZ PARA LAS AMERICAS

Ubicación: AHA, Colonia, Sección Varios, Tomo 653, Documento 10366, folios 57R-63R, 64R, 64V, 82V, 96V (foliación asignada).

Título atribuido: *Navegación Marítima*, Tomo 1, Documento 3.

Título del documento: Juan Antonio Ferro. *Derrotas, noticias, y avisos importantes desde la Bahía de Cadiz para las Americas* [Manuscrito], 1811.

Folio 57r

[...]

Sigue la descripción y conocimiento de la costa desde Cartagena a Portobelo

[...]

Folio 57v

Yslas de San Bernardo

La ysla de Barú, que su punta del *norte* es la que forma la punta del *sur* de Bocachica, tiene de largo de *normoroeste* a *sursuroeste* 3 ½ a 4 leguas: hace una grande ensenada con la tierra firme donde es buen ancladero de 4, 5, y 6 brazas fondo lama. A distancia de 1 legua de boca chica, tiene una ensenada donde se puede surgir muy inmediato a tierra de 14 a 18 brazas al abrigo de su punta del *norte* que le llaman punta de Gigante, solo es buena para en tiempo de brisas.

Al sur de todas estas islas hay un buen abrigo de las brisas tanto al ancla como a la vela. En tiempo de vendavales corren con fuerza las aguas en este paraje al *normoroeste*.

Al sur de las islas del Rosario a distancia de 8 leguas están las de San Bernardo: todas son once que son Tintinpán, Rabiahorcado, Maravillas, Chara, Galera, Panda, Mangles, Salamanquilla, Palma, Mucuras y Seeisén. La más septentrional es Tintinpán las más orientales son Palma y Salamanquilla y la más meridional Seisén: todas son bajas, fértiles y parecidas a las del Rosario, y solo se diferencian en el número. Están situadas en un placel de piedra, cascajo, y arena de 2 a 3 brazas de agua, el cual sale por Tintinpán 1 legua por Seisén 2 1/3 al *sursuroeste*, y por la de Palma nada. La cabeza del sur del placel de Seisén corre con Yslafuerte *noroeste-suroeste* distancia 7 leguas. La sonda que echan fuera estas islas en vuelta del *oeste* es de lama verde, y corre desde las del Rosario hasta la punta de Caribaná del modo siguiente: Al *oeste* de la isla del Rosario distancia 3 leguas, se pierde la sonda por 90 brazas, al mismo rumbo de las de San Bernardo distancia 7 ½ leguas se pierde por 70, al *noroeste* de isla Fuerte distancia de 7 por 100 brazas; y al mismo rumbo de la isla Tortuga distancia 5 leguas aun no se pierde.

Nota Me han asegurado algunos pescadores de tortuga (que abunda mucho en el placel de estas islas como también de distintos peces) que la mar se ha comido

Juan Antonio Ferro

Folio 58r

Cerro de Tigua	las islas Chara y Rabiahorcado, que eran las más occidentales, y que en su lugar solo se ven arrecifes que reventan con mar gruesa. Que una isla que todos ponen entre estas con el nombre de <i>San Bernardo</i> no tienen noticia de ella; y que estas islas toman el nombre de una punta que está en la tierra firme de la isla de Palma. Algo más de la mitad de la distancia que media entre punta de Barbacoas y la de <i>San Bernardo</i> en la costa firme se halla un monte en la playa, que en altura supera toda la costa, siendo su figura como la cabeza de un pez llamado dorado, al cual nombran en cerro de Tigua. De él sale un placel de poca agua a distancia de 1 ½ legua el que se va angostando de pronto a quedar en poco más de 1 milla, siguiendo así toda la costa hasta el río Matuna, que está una legua más <i>norte</i> que la punta de Barbacoas dicha. El dicho cerro de Tigua está con el canal de isla de Palma casi <i>noreste-suroeste</i> distancia 4 leguas cortas; y a este mismo rumbo corre la expresada canal por espacio de media legua, la cual está formada del placel de isla de Palma y de él de la costa del rincón hasta la punta de <i>San Bernardo</i> , con la anchura de 1 milla y fondo de 12 brazas arena blanca. La isla de Palma se distingue de las demás por dos grandes mangles que tiene en medio, que a larga distancia parecen dos navíos a la vela, los que aparecen mucho antes que la isla. Para pasar dicho canal, viniendo por la parte del norte entre las islas del Rosario, y éstas de <i>San Bernardo</i> , se procurará conservar el medio freo de ellas con la proa al cerro de Tigua hasta que demore al <i>sur</i> la isla de Palma, de cuyo paraje se gobernará al <i>sursuroeste</i> hasta poner lo más alto del cerro al <i>noreste</i> , de donde se hará el <i>suroeste</i> y se irá por 12 brazas de arena blanca, y sondando de continuo se pasará a medio freo entre la costa y las islas de Palma y Salamancaquilla, cuyos placeres por el color del agua están manifestando el canal de que se halla abalizada; y quedando cuasi al <i>oeste</i> la isla de Seisén, se tiene desembocado. De este paraje se ve el fondo de la grande ensenada de Tolú, cuyo pueblo que está
Canal de isla de Palma	
Ensenada de Tolú	

Folio 58v

Isla Tortuguilla	[...] Al <i>sursuroeste</i> 5° <i>oeste</i> distancia 20 millas de Ysla Fuerte está la de Tortuguilla pegada en tierra, dentro de una pequeña ensenada que hace la costa, por cuyo canal hay pasaje para balandras con 6 brazas de agua fondo lama. Es baja con alguna arboleda encima; y por encima de ella tierra a
------------------	---

Folio 59r

Tortugo	dentro hay un monte que llaman el Tortugo. Entre isla
Ensenada de Juan de la Rada	Fuerte y la Tortugilla hay una ensenada en la costa que acaba en punta de piedras nombrada de Juan de la Rada y por la medianía tierra adentro se avistan las sierras nombradas de <i>San Nicolás</i> . Desde la Tortuga sigue la costa como al <i>suroeste</i> y en distancia de 4 leguas hay dos cayuelos en tierra llamados los Broqueles, desde los cuales hasta punta de Caribana habrá 10 leguas de distancia, siendo este pedazo de costa muy baja. Próximo a la punta de Caribana está solo un monte nombrado el cerro del Águila, y de dicha punta sale un bajo de piedras al <i>noroeste</i> distancia como 2 leguas, con 2 y 3 brazas encima; entre el cual y la costa hay paso para embarcaciones menores.
Los Borqueles Punta de Caribana Cerro del Águila Bajo de punta de Caribana	La punta de Caribana y el cabo Tiburón corren casi leste oeste distancia 22 millas, las cuales forman la boca del Golfo del Darién.
Golfo del Darién	Al <i>sursuroeste</i> de punta de Caribana distancia 2 a 2 ½ leguas es- tá otra punta llamada de Arenas del Norte; y una legua al <i>sur ¼ sureste</i> la que dicen del sur, la cual echa una corta restinga, pero es muy buen surgidero en tiempo de brisas con fondo de 12, 10 y 8 brazas arena blanca. En esta punta, angosta el golfo hasta quedar en 3 leguas de an- chura y sigue el cañón ensanchándose hasta cerca de 4 leguas al <i>nornoroeste – sursureste</i> distancia 9 a 10 leguas hasta su culata.
Punta de Are- nas del norte Punta de Arenas del Sur	Al <i>sureste 5° sur</i> de la punta de Arenas del sur, distancia de 4 leguas está río Caimán, donde fundó un estableci- miento el <i>excelentísimo señor</i> virrey <i>Don Antonio</i> Caballero y Góngora en febrero de 1785, que permaneció hasta el año de 90 que lo hizo demoler su sucesor el <i>excelentísimo señor</i> Lemos. Desde este río hasta la dicha puntas de Arenas, hace la costa ensenada que nombran de Urabá, donde al principio del descubrimiento de la América tuvimos una colonia.
Río Caimán	En el fondo del golfo, donde hace recodo la costa del <i>oeste</i> que corre de <i>nornoroeste-sursureste</i> hay una bahía llamada de la Candelaria, muy capaz para toda clase de embarcaciones.
Ensenada de Urabá	
Bahía de la Candelaria	

Folio 59v

Yslotes de Titomate	con 12 y 14 brazas de agua fondo lama, donde se está abrigado en todos tiempos. Su punta del <i>norte</i> echa una res-tinga al <i>sureste</i> distancia media legua. Corre esta bahía con río Caimán <i>noreste</i> $\frac{1}{4}$ <i>norte</i> y <i>suroeste</i> $\frac{1}{4}$ <i>sur</i> distancia 3 $\frac{1}{2}$ leguas En la medianía de esta costa del <i>oeste</i> e inmediato a tierra hay 4 islotes que llaman de Titomate, que son limpios, con canal (aunque angosta) por entre ellos y la costa con 3 y 4 brazas de agua.
Ensenada de Gandí	Desde los islotes de Titomate hasta el cabo de Tiburón es la costa más hondable y en ella a la mitad de la distan-cia está la ensenada de Gandí, donde se puede surgir en tiem-po de vendavales en 5, 6 y 7 brazas arena, distancia del fondo de la ensenada menos de media milla, desde donde demoran los islotes de Titomate al este sureste.
Yslote el Tonel	Entre esta ensenada y cabo Tiburón, hay un islote pe-gado a la costa que llaman el Tonel el que se halla al <i>nornoroeste</i> del surgidero de Gandí: hay pasaje <i>para</i> barcos chicos. Todo el golfo del Darién es limpio y hondable y más la costa del <i>oeste</i> , pudiéndose fondear en las brazas que se qu-riere atendiendo a las estaciones, que siendo de brisas será en la costa del <i>este</i> y en la del <i>oeste</i> cuando reinan los ven-dabales. En este golfo desaguan muchos ríos de una y otra parte, pero el principal, que es el caudaloso río da San Juan, Atrato, o del Chocó, (porque tiene su na-cimiento en aquella provincia) desagua por 6 bocas en el golfete y el fondo de él, echando otra que es la principal por detrás de la bahía de la Candelaria, a mediado del camino que hay entre esta y los islotes de Titomate, echando placel cerca de media legua para afuera con poca agua. Por la boca que tiene en el fondo cerca de una is-leta que dicen de Barbacoa, pueden entrar embarcaciones menores y subir hasta la vigía que dista de las bocas del río 9 a 10 días de camino siendo a palanca, y com de 3 a 4 a la vela. Ha estado por mucho tiempo priva-da la navegación de este río por us bocas con pena de la vida y perdimiento de bienes, hasta el año de 1785 que
Río de San Juan, Atrato o del Chocó.	
Estuvo privada su navegación con pena de la vida	

Folio 60r

	<p>se permitió hacer el comercio por él desde la plaza de Cartagena, siendo virrey del reyno el <i>excelentísimo</i> señor Caballero y Góngora.</p> <p>Si te hallares precisado a hacer agua por estos parajes será con mucha precaución, pues aunque los yndios suelen tener trato y amistad con los españoles, cuando menos se espera hacen algún atentado de que hay bastantes ejemplares; y siempre será lo más seguro hacer la aguada en las bocas del río Atrato o del Chocó, que como se ha dicho están en el golfete y fondo del golfo, y una de ellas media legua al <i>estesureste</i> de la bahía de la Candelaria; o si no, en una ciénaga de agua dulce que está inmediata a la punta de Arenas del sur al principio de la ensenada de Urabá por ser poco frecuentados de los yndios estos parajes; pero por ningún caso en Caimán ni Gandí, donde tienen las mayores poblaciones estos indios darienes que habitan el golfo.</p>
Cabo Tiburón	<p>El cabo Tiburón es una tierra medianamente alta con arboleda que se avanza a la mar haciendo la figura de la cabeza de un tiburón, y es la punta del <i>oeste</i> del golfo del Darién. Desde aquí corre la costa al <i>oestenoroeste</i> y a las 8 leguas está Puerto Escocés o Escondido, donde pueden fondear embarcaciones medianas. Una y media legua antes de llegar a este puerto, se verán pegados a la costa unos farallones que sacan restinga bastante afuera.</p>
Puerto Escocés o Escondido	<p>Dos leguas más adelante de Puerto Escocés está el que se nombraba de la Calidonia y ahora de Carolina por un establecimiento que se fundó en agosto de 1785, mandando el reyno el <i>excelentísimo</i> señor Caballero y Góngora, el que permaneció hasta el año de 90 que hizo demoler su sucesor el <i>excelentísimo</i> señor Gil y Lemos. Tiene dos ríos inmediatos; el de más <i>este</i> que desagua en una playa de arena es de agua dulce y el de más al <i>oeste</i> es salobre, entre los que estaba la población a la orilla del mar sobre piso arenoso, lo que contribuiría a hacerlo enfermizo. Norte sur con el establecimiento distancia de la costa una legua da principio una cordillera de islas corriendo de <i>sureste-noroeste</i>.</p>
Farallones	
Puerto de Carolina donde hubo establecimiento	

Folio 60v

Ysla del Oro	distancia de 4 leguas: la de más <i>sureste</i> se nombra isla del Oro, que es grande, alta y hace la figura de un pan de azúcar; y la de más al <i>noroeste</i> , que es isla de Pinos, es mayor y más elevada asimilándose a la figura de un hueco de acetyuna. Tiene una buena aguada en su parte del <i>noroeste</i> por donde saca placel en que se puede surgir. El fondeadero de este puerto de Carolina es al <i>suroeste</i> de isla del Oro en 12 a 14 brazas lama suelta, más arrimado a las islas que a la ensenada, donde se estará muy seguro en todos tiempos aunque sea con una escuadra. Al <i>sursureste</i> de isla del Oro hay un placel de arena que su menor agua son 4 brazas, dejando canal por entre él y la isla y también por entre él y la costa: pero siempre es preferible la canal de la isla arrimándose a ella por ser limpia. Estas islas echan arrecifes por la parte de fuera, que salen muy poco, y por entre ellas y la costa hay canal para embarcaciones que calen 2 brazas hasta salir por isla de Pinos y la que tiene inmediata, o entre ella y la costa, para lo que es necesario tener práctico por estar sembrado este trecho de muchos cayuelos, bajos y placheles de poco agua. Al <i>normoroeste</i> de isla de Pinos distancia 2 leguas cortas está la de Pájaros, por entre las cuales hay canal para fragatas pequeñas, arrimado más a la primera que a la de Pájaros, por hallarse rodeada de un placel de 5, 4, y 3 brazas de agua, arena y cascajo que lo saca bastante fuera por su parte del <i>noroeste</i> : Al sur de ella es muy buen ancladero en 8 a 10 brazas fondo arena y cascajillo. Desde Carolina hasta punta de Sasardí (que está al sur de la isla de Pinos) hace la costa ensenada con muchos cayuelos inmediatos a ella.
Ysla de Pinos	
Canal por entre estas islas y la costa	
Isla de Pájaros	
Punta de Sasardi	Desde esta punta hasta la que se nombra Brava corre la costa al <i>normoroeste</i> distancia 8 leguas en cuyo intermedio está el río de Putrigandí con una isleta junto a la costa que llaman de Mosquitos a cuyo abrigo por la parte de tierra pueden anclar embarcaciones media-
Río Putrigandí	
Isla de Mosquitos	

Folio 61r

Bajo	nas en todas estaciones. Por fuera de esta isla hay un bajo seco de arena, por entre el cual y la costa hay pasaje bien ancho para cualquiera embarcación. [...]
------	---

Folio 61v

Punta de San Blas	[...] La punta de San Blas es baja y delgada que sale a la
-------------------	---

Folio 62r

Alto de Escribanos	mar en vuelta del <i>noreste</i> , y a proporción va alteando la costa hasta los Manzanillos por espacio de 15 leguas al <i>oeste</i> 4° <i>norte</i> . En esta distancia hay 3 montes en la costa; el primero que está de punta de San Blas como 3 leguas es el alto de Escribanos, al norte del cual distancia 4 millas de la costa está un bajo del mismo nombre, que es un arrecife donde revienta la mar por entre el cual y la costa hay buen pasaje para cualquier navío con canal de 7 a 8 brazas arena. El segundo, que está más al <i>oeste</i> del primero 7 millas es el alto de Culebras, bajo del cual está el río de Culebras con un islote a la boca; y el tercero es el del Palenque (distante de la punta de San Blas 8 a 9 leguas) sobre cuya eminencia se verá una población formada por los negros cimarrones de la gobernación de Puerto-Velo y Panamá, que a la presente son los que contienen los yndios Darienes, de quienes son muy temidos. De éste paraje en distancia de 5 leguas está el Puerto de Nombre de Dios (y en la medianía de ésta distancia playa de Damas), por cima del cual se ven las sierras de san Francisco de Puerto-Velo, a quien llaman el alto de Nombre de Dios. Dos leguas cortas más adelante está punta del Manzanillo, que corre por enfilación con lo más al <i>noreste</i> de las sierras de San Francisco <i>sur</i> 8 grados <i>oeste</i> ; dicha punta tiene al norte distancia una milla 3 islotes nombrados los Manzanillos, los que salen al norte más que toda la costa y corren por enfilación con el Farallón Sucio <i>oeste</i> 4° <i>sur</i> distancia 3 a 3 ½ leguas, en cuyo intermedio está el arrecife de la Lavandera, algo más al sur que la citada enfilación.
Bajo de Escribanos	El farallón Sucio tiene a la parte del <i>este</i> un arrecife con una continuada reventazón y corre con punta de cacique en la tierra firme <i>norte</i> 27° <i>oeste</i> – <i>sur</i> 27° <i>este</i> .
Alto, y río de Culebras	Entre dicha punta de Cacique y la del Manzanillo, está en la costa los puertos de Bastimentos y Garrote abrigados de diferentes islas y cayuelos, siendo las más principales 4, que son islas de Monos, Tambor, Cabra y Garrote, las que hacen 3 canales para entrar: la primera y más oriental es la canal de Juan de Gallegos formada por la isla de Tambor y la costa; la segunda es de Tambor que la forma esta isla con la de Cabra;
Alto y Pueblo del Palenque	
Puerto de Nombre de Dios Playa de Damas Alto de Nombre de Dios Punta del Manzanillo Islotes de los Manzanillos	
Farallón Sucio	
La Lavandera	
Punta de Cacique Puertos de Bastimento y Garrote	
Canal de Juan de Gallegos Canal del Tambor	

Folio 62v

Canal de Garrote	la 3ª y más a sotavento de todas es la de Garrote, formada de la isla de este nombre, la costa, y farallones que tiene en la ensenada que hace la costa al <i>oeste</i> de ella. Estas dos últimas canales tienen 6, 7, 8, y 10 brazas y algo menos la primera. También se puede pasar con balandras o bergantines entre los islotes Manzanillos y su punta, pues tiene 7 y 8 brazas de agua arena.
Canal entre Punta del Manzanillo e islotes del mismo nombre. Paso entre la Lavandera y Farallón Sucio y entre éste y la costa.	Entre el arrecife de la Lavandera, y Farallón Sucio y entre este y la costa hay pasaje mas lo corriente y mejor es ir por fuera de todo. De Farallón Sucio a Puerto-Velo hay como 2 ½ leguas al <i>suroeste</i> ¼ <i>sur</i> , y a medio camino están en la costa 4 farallones que llaman de Duarte, frente de los cuales está Puerto de Leones comunicado por un estero con la caldera en Puerto-Velo. Se puede pasar entre los farallones de Duarte y la costa. Para entrar en Puerto-Velo sin sotaventearse es bueno pasar entre el arrecife de Salmedina y el farallón del Drak, que está pegado a la punta que nombran de todo fierro. Este canal es ancho para navíos con fondo de 18 brazas; y el canal de Salmedina 12 brazas. Si se viene de sotavento para entrar en el citado puerto, servirá de regla general para no dar en Salmedina, el que siempre que no se vea el pueblo o la nueva batería de San Felipe y Santiago va safo del bajo; bien que éste se avista de largo porque de continuo revienta la mar en él. Entre el farallón Drak y punta de todo fierro hay canal para embarcaciones pequeñas aunque mui angosta. En tiempo de vendavales se puede anclar en toda la costa desde Puerto-Velo hasta punta de San Blas, porque es aplacelada con 12, 15 y 17 brazas lama; lama y arena; y arena, distancia 1 milla o milla y media de la costa; pasando como dicho es por entre ésta y bajo de Escribanos sin cuidado alguno arrimado mas a la costa; pero se previene que 1 ½ legua al <i>oeste</i> de punta de San Blas inmediata a la costa, hay una isleta chica de piedra y aunque en sus inmediaciones es el fondo arena gruesa colorada, no
Farallones de Duarte con canal entre ellos y la costa.	
El Drak	
Salmedina	
Canal entre el Drak y la costa	

Folio 63r

hay que surgir por estas inmediaciones pues por debajo hay piedras sembradas donde se agarran las anclas, y primero falta el cable que ella deje el fondo, como me sucedió pasando por aquí el año de 1785 con un bergantín guardacosta de tierra firme de mi mando, viniendo de Puerto-Velo para el establecimiento de Mandinga.
[...]

Folio 64r

Bocas del Toro	[...] Las bocas del Toro es una cordillera de islas, las unas grandes y las otras pequeñas que corren por espacio de 14 leguas al largo de la costa: el principio de la parte del este de ellas se nombra punta de Valiente (8 leguas al oeste noroeste de la isla del Escudo de Veraguas), y el fin boca de los Dragos: dentro están las bahías
----------------	---

Folio 64v

Bahía del Toro
de los Dragos.
Bahía del Almirante
Laguna de Chariqui donde
hubo
establecidos
franceses que asesi-
naron los indios mosquitos.

Otro establecimiento
de franceses en
el golfo del
Darién que
tuvo la misma
desgraciada suerte.

Juan Antonio
Ferro

del Toro o de los Dragos, y la del Almirante, capaces de
contener escuadras de navíos de guerra.
Como 60 años hace formaron los franceses aquí un esta-
blecimiento en la laguna de Chariqui compuesto de cien eu-
ropeos y que se aumentaron con bastante presteza; pero no ha-
biendo sido protegidos por su nación, no tuvieron ningún ge-
nero de política por falta de la cual usaron de una conducta
tan irregular con los yndios mosquitos, que hacían la pesca
de tortuga en esta costa; que dichos yndios para vengarse
los atacaron y sin haber perdido un solo hombre consigui-
eron asesinar a los franceses sin que escapase uno.
La misma suerte experimentó otro considerable cuerpo
de franceses establecidos entre los yndios darienes posterior
a los anteriores. Este establecimiento comenzaba a aumen-
tarse, y si hubiera sido sostenido en tiempo por el gobierno
francés, no hubiera sido posible desarraigarle: pero llegaron
a ser tan insolentes con los indios, y por otra parte tan
vanos para despreciar el tiempo que generosamente les con-
cedieron estos para evacuar el país, que en un mismo día
les asesinaron a todos excepto unos niños: dos de los cua-
les se hallan todavía entre ellos siguiendo su misma vida
usos, y costumbres y sirviendo de prácticos ingleses,
y holandeses que frecuentan el golfo del Darién.
El año de 1785 conocí a uno de estos franceses, que esta-
ba casado con una india de Gandí quien lo libertó corrie-
se la misma desgraciada suerte de sus compañeros y lo
siguió al río del Sinú donde se establecieron.
[...]

Folio 82v

[...]

Reflexiones, y conocimiento de las islas y parajes de la derrota.
Del cabo de la Vela hasta el río del Hacha, se irá apartado de la costa con un
navío grande 4 leguas por fondo de 7 a 8 brazas lama, que será este el fondo
cuando se esté cerca de punta de Piedras.
Al oeste del río del Hacha, se verán las sierras nevadas que están situa-
das tierra adentro: estas son altísimas, y van en disminución hasta cabo de
la Auja donde rematan; blanqueando sus cumbres por la mucha nieve de
que están cargadas siempre.
De punta de Zamba al *oeste* en distancia de 1 legua, hecha un placer
de 3 brazas de agua.

Nota

El que escribe esto, ha andado muchos años por esta costa, y sondado
todas estas inmediaciones y no ha encontrado el placer que se cita al *oeste* de
la Galera de Zamba; a menos que no se haya tomado por el color del
agua que en este paraje está revuelta, y como que demuestra ser bajo,
siendo su menor fondo de 7 a 8 brazas, por lo que se debe dudar mucho
de tal placer.
[...]

Folio 96v

[...]

Para dar fondo en la Guaira si el viento fuere fresco se irá con poca vela; y para coger buen surgidero, se tendrá cuidado de que sea abierta la calle con la torre de la Iglesia en donde se encontrarán 9 a 10 brazas amarrándose a barba de gato *noroeste – sureste* y de popa un anclote de regera al *suroeste* que estará listo para tomarlo por la proa si ventare mucho el terral.

Por entre el cabo de Coquibacoa y los Monges hay buen pasaje.

Cerca del cabo de la vela hay un farallón y entre este y la costa hay buen paso.

La punta de Zamba al *oeste* de ella distancia 1 legua echa un placer de 3 brazas.

Nota. Es error que la punta de Zamba eche placer de tan poco agua y seguramente se puede pasar con cualquier buque a media legua de distancia de ella. Este error puede dimanar de la color del agua, que tiene su placer, que indica poco fondo aun en 10 brazas, como lo he observado en las diferentes veces que he frecuentado este fondeadero, que es muy bueno para resguardarse de las fuertes brisas que por aquí vientan.

[...]

30. MANUSCRITO. 1812 - PETICIÓN DE JUAN ANTONIO FERRO, TENIENTE DE GRANADEROS DEL REGIMIENTO FIJO DE CARTAGENA, PARA LA RESTITUCIÓN DE DINEROS QUE SE LE DEBEN POR SU REGRESO DE LA COMISIÓN AL CAMINO DEL CARARE

Ubicación: AGN, Sección Archivo Anexo I, Historia 17, Tomo 14, folios 113R-124V.

Título del documento: *Petición de Juan Antonio Ferro, teniente de Granaderos del regimiento fijo de Cartagena, para la restitución de dineros que se le deben por su regreso de la comisión al camino del Carare.* [Manuscrito], 1812.

Folio 121r

[Cruz y Sello]

Panamá 17 de junio de 1812.

No obstante de que este expediente está bien documentado, y que me hallo plenamente instruido del particular mérito del suplicante, para mayor apoyo, pase al señor coronel don Manuel de Prada para que diga todo lo que le conste en

Excelentísimo Señor

Don Juan Antonio Ferro, teniente de granaderos del regimiento fijo de Cartagena con su mayor respeto hace presente a *Vuestra Excelencia*: que hallándose comisionado por el Excelentísimo Señor Don Antonio Amar antecesor de *Vuestra Excelencia* en el camino de Carare, le confió *Su Excelencia* en el mes de enero de 1810, la de pasar a la Villa del Socorro a conducir preso a la capital al canónigo magistral don Andrés Rosillo, uno de los primeros autores de la revolución del reyno, y el más temible por su astucia y conexiones: lo que executó trayéndolo sin prisiones y con el decoro que se debía a su carácter y dignidad con las pequeña escolta de un sargento y quatro soldados, no obstante la prevención que le hizo el corregidor de dicha villa que se lo entregó para que tomase las mayores precauciones pues era reo de toda consideración y temía podrían salir a quitárselo en el camino: lo que no creyó

Folio 121v

en apoyo de esta solicitud en punto a intereses pues por lo demás ya lo he recomendado para su asenso como a todos los demás.
Perez (firma)

Excelentísimo Señor
Cumpliendo con el superior decreto de *Vuestra Excelencia* que anteceden digo: Que como quando las ocurrencias de *Santa Fe*, me hallaba en Cartagena y quando emigró a dicha ciudad el teniente de granaderos don Juan Antonio Ferro ya estaba en la Habana, no puedo informar a *Vuestra Excelencia* circunstancialmente sobre los particulares que comprenden de este memorial, tratando

porque conocía y le conocían aquellas gentes, por haber estado algún tiempo de comandante de la bandera de su regimiento tenía establecida en el Socorro, y algunos años en la provincia de Vélez, tránsito por donde debía llevarlo y no los consideraba capaces de executar empresa tan arriesgada. Rezelo sí que sus parientes y cómplices que eran muchos y de los más visibles, pusiesen asechanzas para que fugase, como con efecto lo hicieron, mas las eludió su precaución y vigilancia.

Concluida su comisión a satisfacción de la superioridad, se le mandó volver a la misma villa por otros seis reos de la causa del magistral Rosillo y la desempeñó igualmente que la anterior.
Reclamó verbalmente los cincuenta y seis pesos que importaron los bagages que ocupó en las veinte y ocho jornadas que hizo de ida y vuelta, que no se le satisficieron como consta de las certificaciones que incluye números 1º y 2º.

Solicitó del Excelentísimo Señor virey [sic] hacer su servicio en la capital, respecto de hallarse suspensos los trabajos del camino de Carare, pero *Su Excelencia* tuvo por más conveniente volverse a situarse en la parroquia de Puente Real, como lo executó y acredita el documento número 3º.

La continuada fatiga de marchas tan aceleradas por caminos fangosos y en parages casi intransitables, agregada a lo que había

Folio 122r

de los gastos que hizo en vagajes dicho oficial en los viajes que expresa y considero bien justificados con los atestados números 1° y 2° en los señores ministros en la Real Audiencia, como testigos presenciales y de excepción: con el n° 3° la orden original del *excelentísimo* señor antecesor de *Vuestra Excelencia* para que Ferro bolbiera a Puente Real y por el n° 4° el pago de su transporte a la Habana, a que se negó el gobierno revolucionario de Cartagena, por si conseguía impedir el viaje a todos los que en aquella ocasión emigraron; pero me informó mui por menor en la Habana el señor Mansilla de todo quanto representa este oficial, que sobre su buen nombre y concepto, son de admitírsele tam-

padecido en las repetidas entradas que tuvo que hacer en la montaña con el objeto de su primitivo encargo, le ocasionaron un abundante y continuado fluxo de sangre que puso su vida en mucho riesgo, por carecerse en aquellos pueblos de facultativos, y aun no bien combalecido, le notició reservadamente el día 15 de julio del citado año, un vecino honrado de la parroquia, que la tropa de la bandera del fixo de Cartagena y la del destacamento de auxiliar de Santa Fe, que estava en el Socorro para contener las conmociones, había sido atacada por más de tres mil hombres de la villa y pueblos inmediatos capitaneados por los alcaldes ordinarios de ella, la que se defendió de la multitud que la cercaba pero al fin tuvo que capitular y que se aprontaban de dos a tres mil hombres para marchar contra Santa Fe.

Sin perder momento hizo expreso que le costó seis pesos, participádoselo a *Su Excelencia* para que dictase las providencias que tuviese por conveniente; y añadió que observando ya los alborotos en aquel pueblo, donde de nada podía servir, determinaba reunirse a la capital para que se le emplease.

En efecto emprendió su marcha e hizo tres jornadas por en medio de aquellos pueblos ya sublevados sin que lo detuviesen, aunque se presentó en todos, a las justicias territoriales hasta que llegó a la parroquia de Zipaquirá que dista una jornada de Santa Fe. A su entrada le esperaba emboscado el corregidor de la provincia, por avisos que recibía de su

Folio 122v

bién los seis pesos que expone ehizo de gasto en el expreso abisando al señor antecesor de *Vuestra Excelencia* el estado de insurrección en que se hallaban aquellos pueblos, componiendo todas las partidas la suma de ciento sesenta y dos pesos, que considero mui justo le sean reintegrados por la *Real Hacienda*, como desembolsos que hizo por el mejor servicio del rey, constándome las estreches en que vive este oficial, que queda bien perjudicado con los demás gastos que anuncia en dicho memorial y robo que le hicieron en *Santa Fe*, en que no solicita su pago, sobre la diferencia de los que se hacen en tales

aproximación, con una multitud de gente prevenida con armas de fuego y blancas, que repentinamente le rodearon, le apresaron y le condujeron a la cárcel. Reconvinó al corregidor le hiciese saber la causa de aquella tropelía y le contestó: que por orden que tenía de la junta de *Santa Fe* para prender a todos los españoles. Estas precauciones que se tomaron para su prisión, quanto todo el reyno estaba enteramente sublevado, prueba muy bien lo que deja expuesto: esto es la suma cobardía de los naturales de lo interior de él, y que son en el día, lo que eran quando fueron conquistados.

Reconocido su equipage y papeles con prolixidad y extraídole las órdenes de *Su Excelencia* relativas a la conducción del magistral Rosillo y la comunicada por la *Real Audiencia* para que vigilase sobre los movimientos de aquellos pueblos, fue remitido bien escoltado al siguiente día a la cárcel de corte, de donde le trasladaron al cuartel del auxiliar, manteniéndolo preso ciento y un días, la mayor parte en un calabozo, privado de comunicación y con centinela de vista.

Parecerá increíble, que después de una prisión tan dilatada y rigurosa de orden

Folio 123r

viages, a los comunes en otras comisiones de que tiene *Vuestra Excelencia* buenos exemplos en los que acaba de hacer.

Vuestra Excelencia sobre todo se servirá resolver lo que estime por más justo, que será como *siempre* lo más acertado.

Panamá 19 de junio de 1812.

Excelentísimo señor Manuel de Prada [firma]

Panamá 20 de junio de 1812

Para asegurar más la providencia llévese al fiscal de *Real*

de la junta revolucionaria, viniese un vocal de ella, y el mismo que se la estrechó, a preguntarle los motivos porque lo estava, quando nadie ignoraba que era a pedimento del canónigo Rosillo, también vocal, y a quien todos los demás obedecían ciegamente, consagrando con quantas iniquidades proponía en venganza de su prisión tan merecida: pero ello fue así; lo que hace ver la mala fe, tiranía y despotismo de los individuos de que se componía el tribunal que se titulaba el Supremo del Reyno, mas desentendiéndose de todo, le respondió: que por ser español, único cargo que le había hecho el corregidor de Zipaquirá, y en seguida le alivió la prisión, dejándole arrestado en el quartel.

Durante su encierro fue robado de la mayor parte del equipaje que trajo, y del que dejó en *Puente Real*, todo lo que no quedó baxo de llave, pues hasta de su cama se habían apoderado aquellos perversos que por último pudo conseguir.

Puesto en libertad baxó a Cartagena y pidió su pasaporte a la junta ilegal de ella, para pasar a la Habana o a la Península. Se le concedió para aquella plaza, y lo verificó a su costa en el primer buque que se presentó, a cuyo capitán satisfizo cien pesos, que no quiso menos, por su pasage, como lo manifiesta el documento número 4°.

En la Habana hizo su servicio agregado a uno de los cuerpos de la guarnición de aquella plaza, hasta que a él arribó de *Vuestra Excelencia* a ella, se sirvió destinarle a la secretaría del virreynato donde ha continuado hasta ser destinado por *Vuestra Excelencia* a la provincia de *Santa Marta*.

Para costearse en su larga emigación por tierra y agua, le fue preciso deshacerse de sus libros, que no eran

Folio 123v

Hacienda y con lo que diga tráigase a la primera junta superior de Real Hacienda.

Pérez [firmado]

En Panamá en dicho día, mes y año hise saber este decreto al doctor don Rafael Masias abogado fiscal defensor de Real Hacienda de este reino.

Ramos [firmado]

Excelentísimo señor
El abogado fiscal defensor de real hacienda impuesto de esta instancia y de los documentos con que la apoyó el suplicante dice: que ellos legitiman el crédito que reclama y supuesto que esté está [¿?] por la falta de

pocos, algunas alhauelas de oro y plata y otros muebles de su uso. Como su desgracia le hizo siempre emigrar a los países más caros del mundo, y particularmente en el que está, le ha sido imposible reponer muchas cosas que le faltan y son indispensables para su decencia, pues el sueldo apenas le alcanza para un alimento frugal y el lavado por lo que se halla privado enteramente de presentarse en las concurrencias y actos públicos y forzado a contraer deudas involuntarias.

Esta reverente exposición que hace *Vuestra Excelencia* de lo que ha padecido por cumplir con los deberes de su fidelidad, y gastos que ha sufrido en su emigración acreditados con documentos (que se servirá *Vuestra Excelencia* mandar se le devuelvan para los fines que le puedan convenir) y lo que no puede acreditar, pero que no se ocultarán a la superior penetración de *Vuestra Excelencia* sólo se dirige a suplicar a *Vuestra Excelencia* se digne mandar sea reintegrado de todos ellos, si lo hallase de justicia, que así lo espera de la acreditada de *Vuestra Excelencia*. Panamá 26 de mayo de 1812.

Excelentísimo señor.

Juan Antonio Ferro.

Folio 124r

fondos en el ramo de penas de cámara y apresos de las caxas de Santa Fe que devía abonarlos salvo el derecho de repetir contra los bienes de los culpados, le parece que si en estas caxas hai alguna cantidad perteneciente al dicho ramo o al de gastos de la justicia, se le podrán mandar reintegrar dichos gastos legítimamente investidos en el real servicio o lo que *Vuestra Excelencia* estime más conforme a justicia. Panamá junio 22 de 1812.
Doctor Masias [firmado y rubricado]

**31. MANUSCRITO. 1833 - ALUMNO DE LA ESCUELA NÁUTICA DEL
APOSTADERO DE MARINA DE CARTAGENA. DONDE SE LE
CONCEDE EL RETIRO DEL SERVICIO**

Ubicación: AGN, Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 10B, folio 375R.

Título del documento: *Alumno de la escuela náutica del apostadero de marina de Cartagena. Donde se le concede el retiro del servicio.* [Manuscrito], 1833.

Descripción del Documento: República de la Nueva Granada. Presidente Antonio Obando. 20 de julio de 1833. Es una licencia absoluta a favor del abandono de la escuela náutica del apostadero de Cartagena del señor Juan Ferro (posible hijo de Juan Antonio Ferro y Fonseca). Él solicitó el retiro pero no se da la causa y el por qué. El documento esta firmado en Bogotá.

32. MANUSCRITO. 1840 - FERRO JUAN, SU NOMBRAMIENTO DE CAPITÁN DE LA TERCERA COMPAÑÍA DEL BATALLÓN DE INFANTERÍA DE LA GUARDIA NACIONAL AUXILIAR DE LA PROVINCIA DE BOGOTÁ, EN VIRTUD DE UN OFICIO DEL GOBERNADOR DE BOGOTÁ DE 26 DEL PRESENTE

Ubicación: AGN, Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 22, folio 64R.

Título del documento: *Ferro Juan, su nombramiento de Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia nacional auxiliar de la provincia de Bogotá, en virtud de un oficio del Gobernador de Bogotá de 26 del presente.* [Manuscrito], 1840.

Descripción del Documento: Febrero 27 de 1840. Relación de militares que van a conformar las compañías del batallón de infantería. Aparece el nombre de Juan Ferro como Capitán de la tercera compañía al final del folio 64 R.

**33. MANUSCRITO. 1840 - FERRO JUAN, SU NOMBRAMIENTO DE
CAPITÁN DE LA TERCERA COMPAÑÍA DEL BATALLÓN DE
INFANTERÍA DE LA GUARDIA AUXILIAR DE BOGOTÁ**

Ubicación: AGN, Sección República, Fondo Despachos Militares, Tomo 26, folio 292R.

Título del documento: *Ferro Juan, su nombramiento de Capitán de la tercera compañía del batallón de infantería de la guardia auxiliar de Bogotá.* [Manuscrito], 1840.

Descripción del Documento: Febrero 27 de 1840. República de la Nueva Granada. Presidente Marquez. Se habla al mérito del ciudadano Juan Ferro y se le nombra Capitán. El documento es un oficio del secretario del Departamento de Guerra y Marina. Año trigésimo de la independencia.