UN DERROTERO INGLES DE LAS COSTAS DE AMERICA (1703-1704)

Edición y estudio preliminar
Capitán de Corbeta Jorge Ortíz Sotelo



892908
t
:1
1

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS
LIMA – 1988

Un derrotero inglés de las costas de América

(1703 - 1704)

UN DERROTERO INGLÉS DE LAS COSTAS DE AMÉRICA
(1703 - 1704)

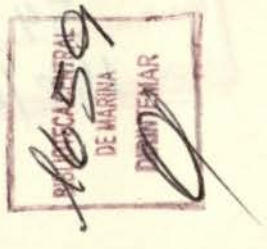
Edición y estudio preliminar
Capitán de Corbeta

Jorge Ortiz Sotelo

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 623.892908/074
Nro. Inv.: 5458
Fecha: 14e/6 94

FONDO DE PUBLICACIONES
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS
Lima - 1988

Serie Cartografía Antigua : Un derrotero inglés de las costas de América (1703 - 1704) - 1988



© Derechos de edición reservados de acuerdo a Ley - 1988

CONTENIDO

- Presentación 9

- Estudio preliminar por el Capitán de Corbeta Jorge Ortiz Sotelo 11
  - La guerra de corso 13
  - La expedición de Dampier 14
  - Las medidas de defensa del virreinato peruano 19
  - La *Cinque Ports* luego de su separación 22
  - Conclusiones sobre el origen del derrotero 24
  - Notas 26

- Transcripción y traducción del derrotero 31
  - México 32
  - Perú 60
  - Chile 88
  - Patagonia 108
  - Paraguay 118

- Lista de Publicaciones efectuadas por la Marina de Guerra del Perú 127

PRESENTACION

La relación del Perú con el mar ha tenido muchas facetas a lo largo de los siglos desde las tempranas épocas de los primeros asentamientos humanos en la costa. Una de estas facetas ha sido la referente a la cartografía marítima que, por razones obvias, sólo se desarrollo a partir del arribo europeo. Lamentablemente, muy poco del material cartográfico entonces producido ha sobrevivido hasta nuestros días.

El Fondo de Publicaciones de la Dirección General de Intereses Marítimos, dentro de su plan editorial 1988-1993, ha considerado la publicación de una parte de dicho material, como parte de la serie de cartografía antigua, habiendo seleccionado en primer lugar al derrotero inglés de las costas americanas que se conserva en el Archivo Histórico de Marina. A este interesante documento, cuya confección se vincula con el segundo viaje de William Dampier (1702-1706), seguirá el derrotero de la Mar del Sur hecho en 1730 por el capitán peruano Pedro Hurtado de Mendoza, cuyo original se conserva en la Biblioteca Nacional de Lima; y luego una selección de cartas producidas en la Academia Real de Náutica de Lima, por el piloto Andrés Baleato y sus alumnos.

El tema cartográfico en la república será tratado en forma diferente, ya que en la medida en que cesó la preponderancia del Callao en el Pacífico Sur y se fueron difundiendo los levantamientos británicos y franceses, el interés de los cartógrafos nacionales fue limitandose a nuestras propias costas y hacia los nuevos horizontes que se abrían en el Titicaca y la Amazonía. En tal proceso se produjeron trabajos dignos de ser destacados, como el derrotero fluvial del Amazonas al Mayro confeccionado en 1866-1867, y el de la costa publicado por el teniente primero Aurelio García y García en 1863. Una selección de los mejores trabajos nacionales y extranjeros brindará una visión de conjunto para el siglo XIX.

El cuidado de la presente edición y el estudio preliminar han estado a cargo del capitán de corbeta Jorge Ortiz Sotelo, autor de varios trabajos sobre historia naval peruana. La traducción del documento fue llevada a cabo por Mariana Mould de Pease, cuya excelencia nos exime de mayores comentarios; y la transcripción fue trabajo de Alicia Castañeda de Gutiérrez, encargada del Archivo Histórico de Marina. El material fotográfico fue aportado por la Corporación Financiera de Desarrollo S.A. (COFIDE), por medio de su Oficina de Asuntos Culturales. A todos ellos les brindamos nuestro reconocimiento por su esfuerzo y entusiasmo en la preparación de este libro.

Lima, 6 de julio de 1988

El contralmirante
Director General de Intereses Marítimos

Estudio Preliminar

En julio de 1859 arribó al Callao el vapor *Lima*, de la Pacific Steam Navigation Company, en viaje inaugural desde Inglaterra. El médico de a bordo era el jóven escocés Jacob Dickson Hunter, quien a poco de su llegada dejó el buque para pasar a prestar sus servicios al Hospital Británico de Bellavista. Dos años más tarde, luego de haber revalidado su título en la Universidad de San Marcos, Hunter se trasladó a Arequipa para ejercer la medicina, residiendo en dicha ciudad hasta su muerte, en 1926. A lo largo de esas décadas logró ganarse el aprecio de gran parte de la población, al punto que al año de su deceso sus amigos fundaron una sociedad y una revista para mantener viva su memoria. Entre estos entusiastas amigos se encontraba el prestigioso médico arequipeño Edmundo Escomel, que poco tiempo antes había recibido de manos de Hunter un antiguo documento escrito en inglés, en el cual aparecían representadas y descritas las costas americanas entre el Río de la Plata y Acapulco. Dicho documento habria entrado en poder de Hunter poco tiempo después de su arribo al Perú, aún cuando no lo menciona en ninguna de sus cartas o trabajos publicados.[1] El documento fue llevado a Lima en enero de 1925, cuando Escomel viajó a la capital para participar en un congreso científico, obsequiandolo al presidente Augusto B. Leguía que asistió al referido evento como invitado de honor [ver f. 5 del documento]. El Presidente, cuyo afecto por la Marina era por todos conocido, consideró que el lugar más aparente para conservar este derrotero era el museo que recientemente había sido formado en la Escuela Naval, razón por la cual lo depositó en ese centro de estudios. El derrotero permanecería en uno de los estantes de la Biblioteca de la Escuela hasta 1981, fecha en que, a iniciativa nuestra, fue transferido al Archivo Histórico de Marina, en el Museo Naval, para su conservación y estudio.

Con encuadernación de cuero, el derrotero posee actualmente 58 fojas, de 25 por 38 centímetros, habiendose perdido la que contenía la carta de Guayaquil a Cherrepe (02° 30' S a 04° 05' S) y la descripción de Malaca a Zaña. Nueve de las fojas están en blanco y otra, la quinta, contiene la dedicatoria de Escomel a Leguía. El sello del médico arequipeño ha sido estampado en varias otras fojas, felizmente sin comprometer el texto ni los dibujos. Las fojas útiles están dispuesta de modo tal que en su parte anterior muestran gráficamente un segmento de costa, en forma que podríamos calificar de vista vertical y no como las usuales vistas horizontales presentes en otras cartas de la época. La silueta de la costa se aprecia nitidamente y los accidentes geográficos están marcados con claridad. Igualmente se aprecian sondajes y peligros a la navegación, tales como rocas, bajos e islotes. La descripción del segmento de costa así graficado, y las recomendaciones para navegar delante de él, se encuentra en la parte posterior de la foja anterior. De esa manera se aprecian carta y descripción en forma simultánea. Dos fojas escapan a esta norma general. La primera corresponde al Estrecho de Magallanes, que es descrito en la parte superior y graficado en la inferior [ff. 46v-47]; mientras que la segunda es la representación general de las costas del continente americano, desde Río de la Plata hasta Acapulco [ff. 51v-52].

A diferencia de los anteriores derroteros ingleses de la Mar del Sur, las cartas del conservado en Perú representan una extensión constante, que de acuerdo a la escala de latitud que figura en el margen izquierdo corresponde a 2° 35'. Algunas excepciones a esta norma general son la carta de la zona del

estrecho de Magallanes, con 3° 50'; la carta general, con más de 100°; la del extremo sur del continente, desde los 40° a los 60° de latitud [f. 45]; y las tres correspondientes a la costa Atlántica. Dos de estas abarcan 3° 50' [ff. 48,49] y una tercera comprende 10° de latitud. Esta última presenta un corrimiento en longitud en su parte central, que ha sido hecho para compensar la exagerada inclinación de la costa, de modo tal que viene a mostrar dos cartas en vez de una sola. Todas las cartas están orientadas con el norte en la parte superior de la foja y poseen una sencilla rosa de los vientos, cuyo único adorno está dado por una flor de lis señalando dicha dirección. Finalmente, los colores con que se distinguen la línea de costa, las montañas, los bosques y las poblaciones, se ven hoy muy pálidos; peró aún en sus días iniciales sugieren que el derrotero fue preparado con un fin mucho más utilitario que los South Sea's Waggoners de William Hack.[2]

Desde que Hunter lo adquiriera en Mollendo hasta 1981, solo un intento fue llevado a cabo para datarlo y determinar su procedencia. Dicho esfuerzo fue efectuado por el profesor norteamericano Lawrence B. Kiddle, quien llevado quizá por un excesivo celo nacional, señaló que provenía de las colonias inglesas en América del Norte. Se basaba para ello en que la repetida presencia del término inglés *corn* al referirse a la producción agrícola de la costa peruana, solo podía asociarse al maíz, tal como se entiende en el inglés norteamericano, y no al grano o trigo, como se hace en Inglaterra, ya que lo suponía escaso. Sin embargo, estaba errado en este aspecto, ya que durante el siglo XVII la producción de trigo aún era considerable en los valles costeros peruanos.

Más afortunado estuvo en lo que a datación se refiere, al señalar que el derrotero debió ser hecho entre 1704 y 1720. Para establecer el límite temporal anterior, tomó en consideración la fecha de algunas variaciones magnéticas indicadas en el derrotero; mientras que el límite superior lo toma de la no mención de la aventura de Alexander Selkirk en la isla Más a Tierra, del grupo Juan Fernández, lugar que se hizo muy conocido a partir de 1719, cuando apareció la primera edición de *Robinson Crusoe*.[3]

En 1981, cuandó nos aproximamos por primera vez al derrotero, coincidimos con Kiddle en lo referente a las fechas límite, pero discrepamos en lo relativo a su procedencia.[4] Basamos nuestra opinión, además de lo ya indicado sobre el trigo, en que mientras que no se conoce de ninguna expedición al Mar del Sur proveniente de las colonias inglesas en América del Norte, se sabe que por lo menos tres aparecieron frente a las costas peruanas procedentes de Gran Bretaña. Estas fueron la de Dampier, en 1704, con la *Saint George* y la *Cinque Ports*; la de Rogers, en 1709, con el *Duke* y el *Dutchess*; y la nave *Prince Eugene* y su consorte, en 1713.[5]

Insistiendo en el tema de la datación del documento, se aprecia que el derrotero menciona un descubrimiento geográfico hecho en 1701. Se trata de la isla Beauchesne, ubicada en el Atlántico Sur, a los 52° 55' de latitud, al sur de las islas Malvinas [f. 52]. La isla recibió ese nombre por su descubridor, el capitán de la marina francesa Beauchesne Goin, que entre junio de 1698 y diciembre de 1700 había incursionado en el Pacífico al mando de dos buques de la Compañía Real de la Mar del Sur, y que a su retorno al Atlántico la había avistado el 19 de enero de 1701.[6] Como quiera que su regreso a la Rochela debió producirse a mediados de dicho año, si no fue más tarde, la difusión de su descubrimiento no pudo ocurrir antes de dicha fecha. Por consiguiente, el derrotero debió haberse efectuado con posterioridad.

Por otro lado, al mirar con algún detenimiento las notaciones correspondientes a las variaciones magnéticas datadas en 1703 y 1704, es posible apreciar que algunas de ellas fueron escritas con una tinta de tonalidad diferente al resto del texto. Este hecho, que Kiddle pasó por alto, sugiere fuertemente que fueron incorporadas al derrotero una vez que el trabajo principal había sido concluido o, más aún, podría indicar observaciones tomadas durante el viaje. Si aceptamos este planteamiento podríamos indicar que el derrotero quedó concluido, en su mayor parte, antes del final de 1703, según el antiguo calendario inglés (pre-Gregoriano). Los lugares y fechas en que dichas observaciones aparecen son los siguientes.

1703: isla Más a Tierra, del grupo de las Juan Fernández [f. 39v]; e isla Moucha, al sur de Tucapel [f. 41v].
1704: Guatulco [f. 8v]; Tehuantepeque [f. 9v]; Barra de Mosquitos [f. 10v]; San Miguel, al norte del golfo de Amapala [f. 13v]; León, al sur de Realejo [f. 14v]; cabo San Lorenzo, al oeste de la isla de La Plata [f. 26v]; y Arica [f. 33v].

Otro punto a considerar en esta aproximación al problema del fechado es el relativo a las fuentes empleadas para la confección del derrotero y a los navegantes citados en el mismo. Entre ellos, el caso de Sir Francis Drake es quizá el más interesante. El autor indica haber leído el relato de su viaje de circunnavegación y, al describir bahía Anegada, en la costa este, en 39° 30' S., cita literalmente el incidente que protagonizaran los nativos en Seale Bay. Finalmente, señala haberse extendido en esta descripción "for that this place may be of use in Voyages to the South Seas" (por que este lugar puede ser de utilidad en viajes al Mar del Sur) [f. 49v].[7] Vuelve a referirse a Drake cuando describe las islas de su nombre al extremo sur de Tierra del Fuego. Aquí, señala, "he found good harbours, wood & fresh water, and saw the natives in canoas, naked" (él encontró buenos puertos, madera, agua fresca y vió los nativos en canoas, desnudos) [f. 44v].

Bartolomew Sharp es citado en dos oportunidades; la primera al referir su ataque a Ilo y la otra al describir el abrigo que encontrara en Tierra del Fuego [ff. 33v, 44v]. Basil Ringrose es mencionado al tratar sobre la población de Guayaquil, de la que "Said to containe 5000 Inhabitants (Ringrose says but 850 men)" (se dice que contiene 5000 habitantes (Ringrose dice que sólo 850 hombres)) [f.27v].

La carta del estrecho de Magallanes [ff. 46v-47] corresponde casi en su totalidad a la levantada por John Narbourough en 1670,[8] a quien menciona al tratar sobre las defensas de Valdivia [f. 43v] y la isla "our Lady of Sucore, or Narborough iles", en 45° S. [f. 45v]. Al tratar de esta zona, el anónimo autor del derrotero indica que el Archipiélago de Chiloé "has not been well discovered & I take the Draft to be very Imperfect" (no ha sido bien descubierto y yo considero que el dibujo es muy imperfecto) [f. 44v] e igual juicio le merece la parte austral del continente. "I have not been able to obtain any other decription there of than (which I take to be) the best Generall Draft ...& therefore the more care must be taken in Sailing on these Coasts untill better Discovered" (No he podido obtener ninguna otra descripción que esta -que yo creo que es- el mejor dibujo general ... y consecuentemente el mayor cuidado debe tomarse al navegar en estas costas hasta que sean mejor descubiertas) [f. 45v].

Un punto a destacar es que el derrotero no contiene referencia alguna al viaje de William Dampier (1703-1707), por lo que podría asumirse como cierto que debió ser confeccionado antes de 1707, en que William Funnel publicó la primera versión del mismo.

De esta manera, creemos estar acertados al afirmar que el derrotero fue hecho entre 1702 y 1703, que se le usó o adicionó información en 1703 y 1704 y que se le dejó de usar antes de 1707. Estos limites temporales corresponden a la expedición de Dampier, uno de cuyos buques naufragó y el otro fue abandonado frente a las costas del virreinato peruano. No es nuestra intención hacer un recuento de este viaje, pero creemos que es necesario citar aquellos aspectos que puedan tener alguna correlación con el derrotero y su presencia en el Perú.

La guerra de corso

El origen del sistema de corso como figura legal para combatir en el mar a los enemigos de una potencia, es aún un tema abierto a discusión. Conocemos que fue un método ampliamente utilizado por todas las naciones aún en el presente siglo. Las propias condiciones de este tipo de guerra, no siempre alturada ni honrosa para la bandera que llevaban, lo hizo muy temido por los buques mercantes, para los cuales no siempre había diferencia entre este tipo de enemigo, amparado por una bandera, y el pirático, sin amparo

alguno. A ello hay que agregar que el tránsito de una condición a otra, de hecho, era un camino fácil que algunos corsarios siguieron sin mayores remordimientos.

En Inglaterra, para que una nave pudiera salir en guerra de corso, como *privateer*, debía cumplir con ciertos requisitos. En primer lugar, los propietarios debían encontrar al hombre apropiado para que se haga cargo de la nave; y éste, a su vez, conseguir a los oficiales y completar su tripulación. La dotación usualmente se conformaba por dos estamentos definidos: los oficiales y la compañía. Los primeros eran todos aquellos que tenían una labor especializada y, por lo general, eran los siguientes: capitán, primer teniente, maestre, *purser*, contramaestre, artillero, carpintero y cocinero.

En el curso del completamiento, los propietarios gestionaban el comisionamiento del capitán y, una vez obtenido este, las correspondientes autorizaciones de la Alta Corte del Almirantazgo y del Almirantazgo propiamente dicho. Esto conllevaba la obtención de la denominada *letter of marque*, cuyo equivalente castellano viene a ser la conocida patente de corso. En base a toda esta documentación, el capitán debía declarar poco antes del zarpe el estado en que su nave se haría a la mar; indicando tonelaje, dotación, armamento (artillería, armas menores, pólvora y munición), juegos de velas y aparejos de repuesto, así como el nombre de los principales oficiales.

En forma simultánea a esta etapa, la parte comercial que debía regir la operación era negociada entre los propietarios y los representantes de la compañía del buque, que por lo general eran el capitán, por los oficiales, y el maestre, por la compañía propiamente dicha. En estos contratos se fijaban las reglas generales de conducta y de control de los ingresos, se fijaban poderes, limitaciones y, finalmente, lo relativo a la paga. Por lo general, dos tercios de las presas declaradas buenas eran para los propietarios, y el restante para ser repartido entre la tripulación. Todo asunto que atañera al buen éxito de la campaña debía ser sometido a los oficiales reunidos en consejo, llevando un libro de actas con los acuerdos del mismo.

En el curso de su actuación como corsarios estaban obligados a someter las naves capturadas al tribunal respectivo (el representante local de la Corte del Almirantazgo. Para aquellos casos en que una nave corsaria operase en zonas donde no existía esta autoridad, como era el Mar del Sur, el sometimiento a la jurisdicción del Almirantazgo podía dilatarse incluso años.

La expedición de Dampier

Lo peligroso que resultaba que Francia extendiese su poder por Europa, al acceder uno de los miembros de la casa gobernante a la corona española, así como la actitud asumida por el Luis XIV al reconocer como rey de Inglaterra al desterrado Jacobo III, determinaron que el 4 de mayo de 1702 fuera declarado el estado de guerra entre Inglaterra, aliada con Holanda, contra Francia y España.

Los acontecimientos navales de la guerra estuvieron centralizados en el ámbito mediterráneo, resaltando entre ellos la captura de Gibraltar. Sin embargo, el sistema de corso, generosamente empleado por todos los involucrados en el conflicto, permitió extender la guerra a todos los mares conocidos. Para dar una idea de lo usual que resultó este tipo de guerra, puede referirse que tan sólo en Inglaterra fueron expedidas 1622 cartas de corso, comprendiendo 1380 buques. De la acción de estos buques fueron capturados y declarados buenas presas 2239 buques enemigos.[3]

De este numeroso grupo de corsarios, unos pocos incursionaron por el Mar del Sur, entre ellos William Dampier (1703-1705) y Woodes Rogers (1708-1709). El primero de ellos, que interesa a este trabajo, había adquirido cierta reputación en el ambiente marítimo inglés luego que, en 1697 James Knapton publicara la narración de su primera circunnavegación. Para desgracia de sus compañeros de este su segundo viaje, esta reputación obedecía más a su habilidad en el manejo de la pluma que a su capacidad para conducir una campaña de corso.

La gestación de esta campaña se ubica justo a los inicios de la guerra,

cuando Thomas Estcourt y otros cinco socios adquirieron la barca *Nazareth*, de 200 toneladas, en la cual invirtieron 4000 libras para dejarla convertida en una nave de corso. Rebautizada como *Saint George*, la barca fue provista con 22 cañones de 6 y 9 libras. Inducidos por Dampier para realizar una incursión sobre las costas americanas, por lo general poco defendidas y con poblados y naves siempre llenas de oro y riquezas, Estcourt y sus socios comprometieron su nave en dicha empresa.[10]

El 2 de setiembre de ese mismo año, Dampier obtuvo el comisionamiento real y el día 13 los propietarios depositaron las 1500 libras exigidas por la Corte del Almirantazgo como fianza de respeto a las regulaciones de este tipo de guerra. Ya con estos pasos resueltos, y esperando aún la *letter of marque*, el 25 de octubre firmaron el contrato correspondiente, Estcourt y William Price, por los propietarios; y en representación de los oficiales y la compañía del buque, Dampier y Edward Morgan. En adición a las normas generales, en este contrato se fijó que Dampier no podría desembarcar a nadie debiendo remitir informes periodicos de sus acciones y, de ser posible, parte de lo capturado, para evitar que se pierdan en algún suceso desafortunado. Con estos arreglos, Dampier estaba listo para lanzarse a su expedición y como tal fue presentado a la reina Ana por el primer Lord del Almirantazgo.[11]

El buque que acompañaría a la *Saint George* era la barca *Fame*, de 300 toneladas, al mando de Henry Pulleing, de Storks Market, Londres. Las gestiones para la obtención del permiso de esta nave se prolongaron hasta mediados de abril de 1703, siendo esa, probablemente, una de las razones por la que ambos capitanes se irían disgustando hasta conseguir la disolución de esta incipiente compañía. En efecto, apenas salido de los Downs, que era el lugar de espera para cruzar de norte a sur el Canal Inglés, la *Fame* largó sus velas sin esperar a su consorte, tomando un rumbo que no correspondía con lo tratado.[12]

La salida de la ahora solitaria *Saint George* se produjo el 30 de abril, dirigiendose a Kinsale, en las costas irlandesas, a donde llegó en 18 días de navegación. En este punto se le unió, el 6 de agosto, la galera londinense *Cinque Ports*, al mando de Charles Pickering, que acababa de retornar de un viaje clandestino a Marsella. La nueva consorte tenía 130 toneladas, estaba armada con 20 cañones y dotada por 90 hombres. El contrato que regía esta nueva asociación, suscrito por tres de los seis propietarios de la *Saint George*; y por Felip Calvert, John Mascal y el propio Pickering, como dueños de la galera, señalaba que dos terceras partes de las ganancias serían para el buque mayor y una tercera parte para la galera.[13]

El plan original consideraba que la expedición debía dirigirse hacia el Río de la Plata para capturar a la flota que anualmente salía de Buenos Aires para Cádiz llevando considerables riquezas. Si se tenía éxito en esto, y lo obtenido sobrepasaba las 600,000 libras, Dampier podía ordenar el regreso a casa; pero, en caso contrario, cruzarían hacia el Mar del Sur para capturar el buque que llevaba el oro de Valdivia al Callao. Si tampoco esto se lograba, atacarían algunas ciudades y naves de esos mares, incluyendo entre estos al galeón de Manila.[14]

Pese al consejo del duque de Ormont, virrey de Irlanda, para que no intentasen aún la aventura sino esperasen a otras naves "que se prevenían en Ynglaterra contra españoles y françeses, porque havian de pasar muchas naos a comerçiar", ambas naves culminaron sus preparativos para el zarpe en los primeros días de setiembre de 1703, zarpando el día 11.[15]

Esa misma noche se presentó el primero de los muchos problemas que habrían de llevar al fracaso a la expedición. El teniente Samuel Huxford y el maestre de víveres y agente Edward Morgan, ambos de la *Saint George*, tuvieron una seria discusión en la cabina, al punto que Dampier intervino haciendo prevalecer su autoridad y llamandoles severamente la atención. La discusión debió haber sido muy airada, ya que Morgan fue advertido que si no se controlaba, el buque regresaría a Kinsale para desembarcarlo.[16]

La primera escala fue la isla de Madeira, donde pudieron informarse que la primera de sus proyectadas presas había arribado varios meses atrás a Tenerife y que por lo tanto era inútil continuar empeñados en su captura.

Consecuentes con el plan original, la *Saint George* y su consorte iniciaron el cruce del Atlántico, arribando a las islas del Cabo Verde, el 6 de octubre, y en noviembre a Porto Praya, en las costas brasileñas.[17] En este punto, amén de obtener agua fresca y descanso, nuevos altercados tuvieron lugar entre Huxford y Morgan, resolviendo ambos ir a tierra para liarse a golpes. La autoridades portuguesas de Porto Praya, considerando ilegal y no autorizado un desembarco con tales propósitos, detuvieron al Teniente. Encarcelado en condiciones precarias, y viendo que pasaban los días y los portugueses no lo liberaban, Huxford pidió que se le enviara su ropa y efectos personales.

Asi se mantuvieron las cosas hasta el día anterior a la partida, cuando Dampier exigió y obtuvo la liberación de Huxford. Sin embargo, un nuevo problema surgió cuando Morgan, en su situación de agente de los propietarios, se negó a aceptar a dicho oficial a bordo de la *Saint George*. Mostrando poco dominio de la situación, Dampier accedió a la objeción de Morgan y dispuso que Huxford continuara el viaje a bordo de la *Cinque Ports*. Para ello aprovechó que una lancha con el teniente Stradling, de la galera, se encontraba al costado de su nave. Una nueva discusión surgió entonces, esta vez entre ambos tenientes, llevando a que finalmente Huxford se embarcara en un mercante portugués que se encontraba cerca. La versión de Funnel sobre este mismo asunto, señalando que Dampier expulsó al Teniente y a su sirviente a medianoche, parece no corresponder al temperamento que Dampier mostraría en el resto del viaje. Igualmente nos parece poco veraz lo propuesto por Welba, quien indica que Huxford fue tomado prisionero a pedido de Dampier y que, una vez liberado, no fue recibido por el buque portugués, falleciendo en forma miserable tres meses más tarde.[18]

Los corsarios pasaron luego a Santa Anns e Isla Grande, siempre en las costas brasileñas, lugar este último a donde arriban el día 19. Aquí, un nuevo altercado surgió con James Barnaby, que había reemplazado a Huxford como teniente de la *Saint George*. A resultas de esto, Barnaby y ocho hombres más decidieron abandonar la nave, tomando la pinaza durante la noche para ir a playa con intención de embarcarse en alguna nave portugesa. Mientras esto sucedía en la barca, a bordo de la galera expiraba el capitán Pickering, víctima de las temidas fiebres tropicales, presuntamente adquiridas mientras buscaba agua y víveres. El mando de la *Cinque Ports* fue asumido por el ya citado Thomas Stradling, joven oficial cuyo difícil temperamento contribuiría al fracaso del viaje.[19]

Con la idea de recalar en las islas Sebaldes, parte del Grupo de la Gran Malvina, para proseguir luego hacia la isla Juan Fernández por la vía del Cabo, ambas naves tomaron rumbo sur. Sin embargo, una tormenta las separó antes de llegar al primer punto de recalada obligandolas a "entrar a este Mar -del Sur- por çinquenta y ocho grados de altura y mar ancho, dejando los estrechos de Magallanes y Mayre desde los çinquenta y tres".[20] El 11 de enero, los vigías del buque de Dampier avistaron el extremo sur de Tierra del Fuego, y el 4 de febrero, a isla Moucha, en la zona de Chiloé. Pocos días después la barca se reunía con su consorte al encontrarla fondeada en lo que hoy se conoce como bahía Cumberland en la isla Más a Tierra, del grupo de Juan Fernández.

Esta isla era punto obligado de recalada para toda nave que ingresara al Pacífico, ya que ofrecía abrigo, víveres y agua, a prudente distancia de las costas guarnecidas. Las semanas que permanecieron en ella, reponiéndose de la dureza del cruce del canal, no estuvieron excentas de dificultades. A bordo de la *Cinque Ports*, Stradling tuvo que enfrentar un motín, fruto de la acumulación de varios hechos: la pérdida de veinte hombres desde su zarpe de Inglaterra, la muerte de su capitán, la ausencia de presas y la rudeza del clima. En uso del derecho que les asistía a negarse a continuar prestando servicios a bordo de un buque, toda la tripulación de la galera, encabezada por el escocés Alexander Selkirk, decidió abandonar a Stradling, acusandolo de incompetencia. Los 42 amotinados desembarcaron en la isla dejando a bordo *nothing beside the cargo and the monkey* (nada más que la carga y el mono) para acompañar a su capitán. La actitud asumida por los reclamantes amenazaba

no sólo con arruinar la galera sino también la suerte de la expedición, por lo que Dampier se vió obligado a intervenir. Finalmente, en medio de halagos, promesas y amenazas, y no antes de haber consumido buena cantidad de brandy, pescado y verduras, los amotinados volvieron a embarcarse en los precisos momentos en que un velamen hacía aparición por el horizonte.[21]

El buque que arribaba era el bajel francés *Saint Joseph*, que al mando de Joseph Troublet de Nermont había zarpado de Saint Malo con otras dos naves el 25 de agosto de ese año. La intención de su viaje era introducir mercaderías en los dominios españoles, al amparo de la reciente alianza entre ambas coronas, bajo el pretexto de perseguir a los corsarios ingleses que se encontraran en estas aguas. Las tres naves se habían visto separadas por el mal tiempo y, al igual que las británicas, se dirigían a Más a Tierra en busca de abrigo seguro.[22]

Entusiasmados por lo que suponían una presa fácil, ambas naves se hicieron apresuradamente a la mar al amanecer del 12 de marzo. La prisa que se dieron condujo a una irresponsable actitud por parte de la dotación de ambos buques: la *Saint George* cortando el cable del ancla y las amarras de su pinaza; y la *Cinque Ports* abandonando su único bote y a seis hombres, así como a parte de su velamen y aparejos, que habían sido puestos a secar en la playa. El combate se iniciaba bajo muy malos augurios, ya que la necesaria unidad de acción se había roto, tanto entre ambos buques como al interior de los mismos. La galera fue la primera en acercarse al bajel francés, disparando 10 a 12 tiros de cañón, antes que su consorte se colocara en posición de ataque. Debido quizá a la falta de algunas velas y de sus remos, la galera fue perdiendo su posición respecto al *Saint Joseph*, siendo así que todo el resto de la acción fue sostenida por la *Saint George*. El buque francés, con 24 cañones de 6 y 4 libras y 66 tripulantes,[23] sostuvo el fuego vivamente durante varias horas (entre 4 y 7), registrando 32 heridos en el encuentro. El buque de Dampier recibió varios impactos, resultando 9 muertos y 1 herido. La acción, empero, quedó totalmente indecisa por la falta de tesón manifestada por los corsarios, ya que ninguno de ellos se empeñó realmente a fondo ni intentó un abordaje a la nave francesa, que aunque mayor venía sumamente cargada de mercadería. La *Cinque Ports*, por su parte, no volvió a entrar en el combate, permitiendo que Troublet pudiera desprenderse de sus atacantes y tomar rumbo al continente.[24]

Reunidos de inmediato, Dampier y Stradling acordaron dejar ir a su presa, echandose mutuamente la culpa por no haberla podido capturar. El primero argumentaba que la *Cinque Ports* había sido excesivamente morosa en sus maniobras; mientras el segundo le enrostraba no haber mostrado demasiado calor en su ataque ya que, pudiendo haberlo hecho, en ningún momento intentó abordar la nave francesa. Sea de uno o de otro la culpa, o de ambos, por no haberse sabido portar a la altura de las circunstancias, lo cierto es que no hicieron nada por evitar que el buque de Nermont se alejara para dar noticia de su presencia en las aguas del Mar del Sur.

El largo intercambio de disparos había alejado a las naves de Dampier de su fondeadero en Más a Tierra, debiendo retornar a él para recuperar lo que habían dejado. Debido a que el viento imperante era opuesto a la dirección de la isla, el regreso demandó casi un día, tiempo suficiente para que los otros dos buques de la expedición de Nermont dejaran ver sus velas y se aproximaran peligrosamente. Las naves francesas eran *Le Baron de Breteuil*, al mando de Batiste Bècard Des Aulnais, con 30 cañones de 8 libras y 120 hombres a bordo; y *Le Saint-Espirit*, al mando de Alain Porée des Breil, con 32 cañones de fierro de 8 y 6 libras, y 125 tripulantes.[25] La *Cinque Ports*, que iba rezagada, pudo darse cuenta de las intenciones poco amistosas de los recién llegados al tener que contestar algunos disparos, por lo que apuró su marcha para unirse al *Saint George* alejandose juntos en dirección al continente. En Más a Tierra quedaban las velas de repuesto, anclas y embarcaciones menores de ambas naves, además de seis tripulantes de la galera y un negro del buque de Dampier. Asimismo, dejaban abundantes provisiones y material de maniobra.

Los recién llegados recogerían buena parte de lo reunido por los corsarios, capturando a tres de los seis tripulantes abandonados en la isla antes de dejar el fondeadero para ir a Arica, a donde ingresaron a principios de abril.[26]

Mientras tanto, los buques de Dampier habían tocado Coquimbo y Copiapó sin poder reabastecerse de víveres debido a la falta de embarcaciones menores. Siguieron navegando hacia el norte y a la altura del Callao avistaron velámenes que supusieron pertenecían a naves del comercio limeño. Al aproximarse para atacarlas pudieron darse cuenta del error que estaban cometiendo, ya que las naves no eran otras que las francesas de las que se habían alejado en Más a Tierra. Dampier, sin querer comprometer el éxito de su empresa, y desconfiando del entusiasmo de sus hombres, prefirió rehuir la lucha nuevamente.[27]

Pese a todo, las cosas mejorarían a los pocos días, y el 29 de marzo, frente a Piura, capturaron a *La Rita*, nave de 150 toneladas que estaba ricamente cargada con "oro, tabaco e índigo". De la presa sólo tomaron 2 de los 14 negros que llevaba y 4,000 libras; dejandola en libertad el día 30, "sin hacer daño a las personas". Una segunda presa fue hecha el 4 de abril. Se trataba de la *Santa María*, nave de 200 toneladas, que llevaba a bordo índigo, cochinilla, conchas de tortuga, brea, alquitrán y otros elementos necesarios para reparar las naves inglesas. Luego de transbordada parte de su carga, la nueva presa también fue dejada en libertad. La actitud de Dampier en ambos casos, amén de causar desconcierto en sus propios buques, produjo asombro en Lima al conocerse.[28] Una tercera presa fue tomada a los pocos días. Se trataba de una barca de 50 toneladas cargada con madera, cabullería y conchas de tortuga. Su tripulación, al avistar a los corsarios, había logrado ponerse a salvo en los botes, dejando a bordo a un solitario mono.[29]

Con estos primeros logros, el optimismo retornó al espíritu de los corsarios y renovadas voces de confianza se dejaron oír en ambos buques. Acorde a ellas se iniciaron los preparativos para un paso más audaz, el asalto a las minas cercanas a Santa María, que todos presagiaban debía estar coronado de un rotundo éxito. Antes de intentar tal asalto se dirigieron a la isla del Gallo, donde hicieron provisiones y concluyeron los trabajos para colocar colizas en los botes que habían capturado. Finalmente, el 27 de abril llegaron al golfo de San Miguel y, al amanecer siguiente, cuando maniobraban para fondear en punta Garachine, una embarcación nativa con cinco hombres a bordo se aproximó a la barca recientemente capturada, a bordo de la cual estaba Dampier y otro natural que cumplía la labor de piloto de dichas aguas. Cerca ya, los nativos preguntaron a los del buque de donde venían, a lo que éstos respondieron que de Panamá y los invitaron a pasar a bordo. Como los nativos dudaran en aceptar la invitación, Dampier ordenó disparar contra ellos, lo cual ciertamente alertó a la cercana población. Esperando que la alarma pasase, los buques permanecieron inactivos hasta la madrugada del 30, cuando se desprendieron de los costados los botes y una canoa llevando 89 corsarios a atacar Santa María. Las autoridades locales, que se hallaban al tanto de la presencia de los buques ingleses desde su arribo, no habían permanecido inactivas, y de ello pudieron percatarse los expedicionarios al caer en una emboscada a menos de un cuarto de milla del poblado. El ataque fue vivamente respondido, logrando poner pie en tierra los que venían en los botes y desbaratar a los atacantes. A pesar de tener la posibilidad de acercarce a la ahora desguarnecida población, Dampier decidió replegarse, aduciendo que era inútil continuar ya que nada valioso encontrarían en ese lugar. Como resultado de esta acción, los corsarios perdieron un hombre y dos quedaron malamente heridos, al punto que uno falleció poco después.[30]

Alrededor de medianoche, malhumorados y disgustados por el resultado de la incursión, ya todos se encontraban a bordo. El ánimo no era, por cierto, el mejor posible, y pronto se principió a escuchar quejas, esta vez por la evidente escases de víveres. Pero como para mostrar que la suerte no los había abandonado del todo, esa misma noche vino a fondear a sus costados una nave de 450 toneladas. Se trataba de una nave, posiblemente la *Asunción*, ricamente cargada con azúcar, harina, brandy, vino, sal, fruta, 32 toneladas de

mermelada y gran cantidad de ropa de lino y lana. La desprevenida tripulación fue fácilmente reducida, siendo marinada con gente de ambos bajeles, a órdenes de Funnel y Selkirk. El maestre de la presa, un veterano hombre de mar, ofreció 40,000 dólares por el rescate de su nave, suma que no fue aceptada por Dampier. Poco después, el 18 de mayo, capturaron una pequeña barca que fue retenida por Stradling para su uso. La escuadrilla se dirigió a Panamá y fondeó frente a la isla Taboga una semana después.[31]

En este lugar se produjo una seria discusión entre ambos capitanes, en torno al reparto del botín del golfo de Santa María. Al no ponerse de acuerdo, decidieron continuar cada uno por su lado dando por terminada la empresa conjunta, contraviniendo así el contrato de sus propietarios. En inusual actitud, Dampier permitió que aquellos que no estaban conformes con sus respectivos capitanes pudieran intercambiar buques, resultando de ello el intercambio de 5 tripulantes de uno a otro buque. Finalmente, el 19 de julio la *Saint George* se alejó hacia el sur.[32]

Las medidas de defensa del virreinato peruano

Mientras esto tenía lugar en Panamá, eventos de distinta naturaleza habían sucedido en el Callao. El arribo del *Saint Joseph*, el 29 de marzo, notició al virrey de la presencia corsaria. Su capitán le informó, asimismo, que había ingresado a la Mar del Sur persiguiendo a los ingleses en cumplimiento a las instrucciones que el conde de Tolosa, almirante de Francia, le había entregado el 13 de agosto de 1703. Por tales motivos, pedía autorización para atender a sus heridos, carenar su nave y proveerse de los víveres necesarios para continuar con su cometido. Tales pedidos, que en condiciones diferentes hubieran encontrado una cerrada oposición oficial, fueron aprobados "atendiendo a el valor y celo con que en la ocasión del combate se portó el capitán y su gente". Más aún, con relación al punto del avituallamiento, se autorizó a los franceses a comerciar los géneros que traían para poder cubrir sus necesidades, debiendo tan solo pagar los derechos reales correspondientes.[33]

A los pocos días del arribo del *Saint Joseph* se tomó conocimiento de la proximidad de las otras dos naves francesas, así como de las capturas realizadas por Dampier y Stradling frente a Piura. Ambas noticias generaron reacciones distintas. Por un lado, los comerciantes se opusieron a que se concediera autorización para comerciar a los buques de Saint Malo; y por otro, el virrey, reunido en junta de guerra, dispuso salieran en persecusión de los corsarios el patache de la Armada *Santa Cruz* y el navío del comercio *San Francisco de Asís*. La naves irían al mando del almirante Pedro de Alzamora, y Francisco Mendieta como cabo de la segunda. Cada nave portaba 20 cañones de bronce, la mayor parte de ellos de 12 libras, y estaban tripuladas por 160 hombres. Con rumbo a Manta, donde podían haberse dirigido las naves corsarias después de haber sido avistadas frente a Piura, las naves peruanas salieron del Callao el 24 de mayo.[34]

Poco después, el 25 de junio, saldría "a reconocer las costas de Barlovento en demanda de las Islas de Juan Fernández", el *Saint Joseph*, a cuyo capitán se le había otorgado patente de capitán de mar y guerra de la Armada del Mar del Sur. Como quiera que las naves inglesas se encontraban entonces en el norte, no las encontró y retornó al Callao donde habría de permanecer hasta el 22 de setiembre, en que dió a la vela con un cargamento avaluado en 1'175,453 libras tornesas. Similar procedimiento siguieron las otras dos naves francesas, el *Baron de Breteuill* y el *Saint Espirit*, ofreciendo sus servicios para combatir a los ingleses y luego aceptando de los comerciantes limeños 235 y 59 zurrones de tinte, respectivamente. Se conoce que el ganancia de esta empresa fue del orden de 7'000,000 de libras tornesas.[35]

Mientras tanto, las dos naves peruanas avistaron a la *Cinque Ports* al norte de Paita, sin haberle podido dar alcance. Al retornar a ese puerto, Alzamora tomó noticia de la proximidad de la *Saint George*, enviando tras ella al *San Francisco*, que logró alcanzar a la barca entre Punta Mero y Tumbes. La persecución se prolongó durante 7 días, navegando siempre hacia el Norte, en

los que Dampier no pudo desprenderse de la persecución de Mendieta. Finalmente, la tarde del 2 de agosto, se pusieron a distancia de artillería y el combate principió. Según sugiere Funnel, en esta ocasión Dampier habría izado bandera propia en lugar de la inglesa, lo que resulta poco probable considerando las consecuencias que ello hubiera acarreado. El intercambio de tiros fue bastante vivo, durando hasta las 6:15 p.m., en que la obscuridad los separó. Al día siguiente volvieron a avistarse, pero esta vez el *San Francisco* no se logró poner a distancia de tiro y su presa pudo evadirse durante la noche. Los resultados de este encuentro varían según la fuente que se tome. Para las peruanas, fueron los tiros del navío los que echaron abajo el mastelero y la gavia del trinquete de su opositor; para los propios corsarios, fue el excesivo viento el que echó abajo su mastelero, y que reparado este durante la noche, al amanecer no pudieron encontrar al navío atacante. Lo cierto es que la obscuridad separó irremediablemente ambas naves.[36]

Luego de este encuento, el *San Francisco* regresó a Paita, volviendo a salir en compañia del *Santa Cruz* hacia la isla de Puná. Al no encontrar a ninguno de los buques ingleses retornaron a Paita, donde Mendieta enfermó y fue sustituido por Eugenio de Alvarado. Ambas naves continuarían infructuosamente en este patrullar durante cinco meses, regresando luego al Callao para llevar el situado del reino de Tierra Firme en octubre de ese año.[37]

La *Saint George*, luego de su encuentro con el *San Francisco*, logró capturar una pequeña barca de 10 toneladas, que rebautizada *Dragón* pasó a ser su consorte. Ambos buques se dirigieron al Golfo de Nicoya, a donde arribaron el 27 de agosto. En este lugar procedieron a varar al *Saint George* para carenarlo, pero al echarlo en la playa descubrieron que sus fondos estaban totalmente carcomidos a consecuencia del voraz apetito de los gusanos del río Santa María. Ante la imposibilidad de seguir navegando en esas condiciones, Dampier decidió efectuar reparaciones mayores a su nave, ordenando bajar su artillería a la playa, dejando a bordo sólo cuatro piezas. La *Dragón*, que se mantuvo cruzando la boca del Golfo, logró capturar una barca de 40 toneladas, cargada con azúcar, vino y brandy. Para facilitar los trabajos en la *Saint George* la recién tomada barca fue utilizada como depósito para la munición, los víveres y el botín reunido hasta ese momento. Asimismo, se le colocaron 2 cañones pequeños, recibiendo además 25 armas menores y dos *patereroes* con su necesaria munición. El mando le fue confiado al carpintero Cleppington, quien viendose adecuadamente armado, y con el consentimiento de su tripulación, decidió separarse de Dampier, aún cuando alguna fuente sugiera que esta separación fue convenida por éste. Para tener mayores posibilidades de retornar con vida a Inglaterra, evitando se le acuse de piratería, Cleppington habría hurtando la patente de corso de su jefe. El 13 de setiembre, y luego de devolver un poco de munición, se alejaron de Nicoya con rumbo al oeste.[38]

La barca de Cleppington tomaría dos presas en Realejo, retornando en noviembre a Nicoya para ser carenada y poder emprender así el largo camino a Inglaterra por la ruta de la India. Es probable que en este viaje descubriera el pequeño atolón que hoy lleva su nombre, a 670 millas al suroeste del cabo Corrientes, muy cercano a la ruta del Galeón de Manila. En las cercanías a Macao habría sido capturado bajo la temida acusación de piratería, desconociendose su destino final.[39]

Si bien la suerte de este grupo no es clara, la presencia de William Funnel entre los que se habían quedado con Dampier aún nos permite conocer los pasos de la *Saint George*. De ese modo, y siguiendo su relación, sabemos que Dampier dejó Nicoya el 4 de octubre para recorrer las costas mejicanas. El éxito, tan mezquino con su expedición, tampoco se mostró favorable en este crucero y sólo el 20 de noviembre lograron hacer una presa. Se trataba de una barca que iba de Zihuatanejo a Realejo, llevando unas pocas provisiones como única carga atractiva para los corsarios. La presa fue marinada con 10 hombres, además de sus 8 tripulantes originales, y ambos buques continuaron navegando hacia Salaugua. El 22 de noviembre, ingresaron al Zihuatanejo, donde tras una breve escaramuza con las milicias locales, lograron tomar unos 16 sacos de harina, llenar sus depósitos de agua y saquear la pequeña población.

Su siguiente punto de recalada fue la bahía de Maruata, lugar donde permanecieron unos cuantos días para continuar luego hacia el Norte. Una nueva presa fue capturada al reiniciar el viaje, se trataba de una barca de pescadores de perlas, que para desconsuelo de los corsarios estaba totalmente vacía. Luego de quitarle algunos efectos personales a los tripulantes, fue dejada en libertad.[40]

El 15 de diciembre, ya en bahía Natividad, los corsarios capturaron y marinaron una barca de 50 toneladas que había salido a dar encuentro al Galeón de Manila. La barca iba cargada de víveres, pólvora y tiros; pero al momento de ser abordada, la mayor parte de la carga había sido arrojada al mar. De este punto, la pequeña flotilla de tres naves se dirigió a Chamela, con intención de atacar al codiciado galeón. Cerca a ese lugar, en la madrugada del 17, fue avistado el galeón *Nuestra Señora del Rosario y San Vicente Ferrer*, que se acercaba al término de su largo viaje desde Filipinas. Al ser el Pacífico americano un oceáno prácticamente inalcanzable por naves enemigas, muy pocas precauciones para combatir habían sido tomadas a bordo del galeón; por lo cual tuvo gran demora en aclarar cubiertas y preparar la artillería, consistente en 20 piezas de 18 y 24 libras. Al ser evidente la mayor potencia de fuego del buque español, Dampier intentó batirlo por la popa, ya que suponía, con razón, que iniciar un duelo de artillería habría de resultarle funesto. Sin embargo, y mostrando el poco dominio que tenía sobre su propia gente, ésta se puso a discutir sobre la conveniencia de acercarse más e iniciar de una vez el abordaje. Tal actitud en los atacantes, permitió concluir la preparación de la artillería del galeón, y pronto impuso su mayor potencia de fuego para alejar a los buques de Dampier. Estos, en términos generales, maniobraron mal, perdiendo el barlovento casi al incio de la acción. Al desastre del asalto habría contribuido el que varios de los corsarios hubiesen sobrepasado la acostumbrada dosis de licor, hallandose en estado de embriaguez al iniciarse la acción. Uno de los tiros del *Rosario* dió en la obra viva de la *Saiht George*, muy cerca al pañol de pólvora, lo que contribuyó a desmoronar la moral de sus tripulantes. Pese a todo, la *Saint George* reinició la búsqueda del Galeón con las primeras luces del día siguiente, pero la noche había distanciado demasiado ambos buques y pese a que se mantuvo por cuatro días sobre la supuesta ruta de su presa, nada pudo lograr.[41]

La gente de Dampier, como suele suceder cuando las cosas salen tan mal, se mostró terriblemente disgustada por los resultados de este encuentro, exigiendo el inmediato retorno a Inglaterra. No obstante, Dampier logró convencer a buena parte de ellos para continuar en el Mar del Sur por seis semanas más, luego de las cuales emprenderían el viaje de regreso. Funnel, de cuya animadversión con Dampier puede esperarse todo, señala que fue en esos días, el 6 de enero, que Dampier, reconociendo el fracaso absoluto de la campaña, habría efectuado una clara incitación a sus hombres para romper el pacto firmado con los propietarios y dedicarse, por cuenta y riesgo propios, a la piratería.[42] A la luz de la personalidad de Dampier, creemos muy poco probable que hubiese asumido tal actitud.

El 12 de enero, al arribar al Golfo de Amapala, las cosas habían llegado a un punto extremo para William Funnel y 32 hombres más, entre los cuales estaba el maestre de víveres y agente Morgan. Decididos a no seguir a las órdenes de Dampier, el 12 de febrero se separaron de la *Saint George*, tomando para sí una de las barcas capturadas, así como 4 cañones, algunas armas menores, pólvora y balas. Tras un largo y peligroso viaje, Funnel y sus hombres lograron alcanzar las Indias Holandesas, donde se les unieron 38 ingleses más. Los 71 hombres arribarían finalmente a Inglaterra en agosto de 1706, apareciendo publicada poco tiempo más tarde la relación que Funnel escribió sobre esta poco feliz aventura.[43]

Dampier y los 22 (ó 29) hombres que aún le quedaban, permanecieron unos cuantos días más en Amapala, tratando de reparar su carcomida nave. Luego, se dirigieron a las actuales costas ecuatorianas donde asaltaron y saquearon la pequeña población de Puná, capturando además un bergantín cargado de víveres. En compañía de esa nueva presa, se dirigieron a la isla Lobos de Mar, frente a las costas de Piura, donde abandonaron al ya inútil

Saint George y a bordo del bergantín iniciaron el cruce del Pacífico. Batavia fue el punto de arribo al otro lado del Océano, siendo capturados por los holandeses. Al no poder demostrar su condición de corsarios fueron tratados como piratas, y sólo a fines de 1707 Dampier logró retornar a Inglaterra.[44].

Una querella judicial entablada por la sucesora de uno de los propietarios de la *Cinque Ports*, Elizabeth Escourt, deja entrever que no todo fue mal en esta expedición; sugiriendo que hubo ganancias considerables, al punto que permitieron adquirir luego dos fragatas. Estas, llamadas *Duke* y *Dutchness* (Duque y Duquesa), fueron puestas al mando de Woodes Rogers y zarparon de Bristol en 1708, llevando a Dampier como piloto. De ser ciertos los argumentos esgrimidos por la querellante, nuestro corsario habría hecho gala de gran sagacidad al eliminar casi por completo a todos los involucrados en el reparto del tercio correspondiente a la tripulación. El hecho es que los inversionistas en ambas expediciones fueron los mismos. Hay que añadir a esto que Dampier se había negado a zarpar en 1703 sin su entrañable amigo Morgan, el maestre de víveres y agente. Este, que formó parte de los fugados con Funnel, habría efectuado algunas extrañas operaciones financieras tanto en Batavia como en Holanda e Inglaterra.[45]

La Cinque Ports luego de su separación

Lo que Stradling planeaba ejecutar al separarse de Dampier, de acuerdo a lo que señalaría años más tarde en Francia, era retornar a la isla Más a Tierra con el fin de reparar su nave y recuperar lo que allí había abandonado en marzo. Más de tres mil millas debían ser recorridas para ello, pero si lograban su objetivo la galera tendría muchas más posibilidades de capturar buques enemigos, e incluso de reunirse con la *Saint George* para atacar juntas al galeón de Manila. Durante este largo trayecto sólo hubo tres ocurrencias dignas de mención. Primero, la toma en Panamá de la nave *Monte de Cristo*, perdiendo a consecuencia de esto 9 hombres que fueron capturados al desembarcar para pedir rescate. Segundo, la persecución de la que fueron objeto, al norte de Paita, por las naves del general Alzamora. Y en tercer lugar, el descubrimiento de que el casco se hallaba seriamente carcomido por los gusanos de mar. A principios de setiembre la *Cinque Ports* arribó finalmente a su destino, fondeando en bahía Cumberland, donde fueron luego recogidos dos de los seis hombres que habían dejado en marzo. Estos informaron, muy para pesar de Stradling y su tripulación, que los franceses del *Santi Espíritu* y del *Baron de Vertel* habían capturado a sus compañeros, llevándose las velas y demás cosas dejadas en la playa.[46]

Las voces de protesta principiaron a oírse a bordo, siendo la de mayor tono la del escocés Selkirk, quien finalmente pidió ser dejado en la playa sea para esperar otro buque o para rendirse a los franceses. Stradling, cuya antipatía por el reclamante reflejaba un tanto las tensas relaciones anglo-escocesas de esos años, accedió prestamente al pedido y con toda la prisa posible concluyó las reparaciones en el casco a principios de octubre. De inmediato, y haciendo oídos sordos al pedido de Selkirk para ser readmitido a bordo, Stradling ordenó hacer vela hacia el norte para intentar unirse a Dampier en su ataque al galeón de Manila. La *Cinque Ports* habría de navegar unas cuantas semanas más antes que las condiciones de su casco tornaran crítica su situación. En ese lapso perdería 10 hombres más (9 ingleses y 1 portugués), capturados al desembarcar en Manta "pidiendo bastimentos con bandera de paz, y el theniente de aquella jurisdicçión con toda destreza, los apresó en tierra, y hizo quemar las lanchas con que en diferentes oras hauian saltado, y aun algunas piraguas para imposibilitar el que saltasen los que habían quedado a bordo".[47]

Los detalles de la forma en que se perdió la galera y lo que sucedió con los náufragos han llegado a nuestros días a través de las declaraciones que Stradling efectuaría en Francia, años más tarde. De acuerdo a estas informaciones, la galera comenzó a hacer agua al norte de las Galápagos, por lo cual Stradling trató de dirigirse a dichas islas. El nivel del agua fue creciendo y se tornó incontrolable a la altura de la isla Malpelo, una

solitaria isla a más de 200 millas de la costa del actual Ecuador, lo que motivó que la nave fuera abandonada por sus 32 tripulantes en dos balsas que construyeron tomando maderos del mismo buque. Tras 18 días de penosa navegación hacia el sureste, y habiendo fallecido de hambre y sed 14 hombres, los sobrevivientes lograron alcanzar tierra a la altura de la isla Gorgona. Sus penurias, empero, no habían concluido. Las primeras semanas continuaron comiendo las galletas y carne seca que habían traído de a bordo, pero una vez agotadas sus provisiones debieron ingeniarselas para subsistir. Cuatro meses después, cuando finalmente fueron encontrados por un misionero mercedario, 16 hombres más habían fallecido. Los dos únicos sobrevivientes, uno de los cuales era Stradling, fueron conducidos ante un gobernador español de una villa de nativos relativamente cercana, y enviados a Lima por el camino de la Sierra. Ya en la capital del virreinato se les puso en prisión *comme des criminels, les fers aux pieds et aux mains, dans des basses fosses* (como unos criminales, con fierros en los pies y en las manos), uniendose a otros 10 miembros de la expedición que habían sido capturados en Panamá y Paita.[48]

La vida en las prisiones coloniales peruanas no era nada agradable, especialmente si los prisioneros eran extranjeros y protestantes. De ello no tardaron en darse cuenta Stradling y sus compañeros de infortunio, tratando por todos los medios de encontrar una manera de escapar de su triste suerte. Eventualmente, Stradling y algunos más lograron evadirse y capturar una canoa en la bahía. Sin detenerse en muchas consideraciones, se hicieron a la mar con el ánimo de alcanzar Panamá, cruzar el Itsmo y llegar a Jamaica. Sin embargo, su evasión fue prontamente descubierta, la canoa alcanzada y los fugitivos retornados a Lima. En castigo a este fallido intento, las autoridades virreinales consideraron enviarlos a trabajar a las minas; sin embargo, por razones desconocidas, esta pena no llegó a ser puesta en efecto.[49]

Los años fueron pasando sin que esperanza alguna se dejara ver para los corsarios. Ningún buque inglés había seguido las aguas de la *Saint George* y la *Cinque Ports*; y aún cuando lo hubieran hecho, era imposible que esa limitada fuerza lograse liberarlos. A este tipo de desesperanza, que normalmente se alivia por medio de la fe, vino a sumarse la acción del Tribunal del Santo Oficio. Lamentablemente, los archivos de este importante tribunal se encuentran incompletos, faltando las causas que se siguieran en ese periodo. Sin embargo, existe información que entre 1707 y 1709, fueron sometidos a la justicia eclesiástica un grupo de marineros ingleses y holandeses que profesaban el protestantismo. La condena, pese a su benevolencia, los obligaba a renunciar a su fe, quedando absueltos *ad cautelam* después de reconciliados *circarelapsia*.[50]

Las cosas se mantuvieron en ese estado hasta 1709, en que la expedición de Woodes Rogers ingresó al Mar del Sur. El *Duke* y la *Dutchess*, los dos buques a su mando, realizaron una exitosa travesía sobre la costa americana del Pacífico, al principio de la cual rescataron a Selkirk de la isla Más a Tierra, capturando varias naves por una valor estimado en unas 147,975 libras, suma que aún hoy es considerable. Una de estas presas fue una pequeña embarcación de 16 toneladas y 8 tripulantes, capturada el 16 de marzo de 1709, luego de haber salido de Paita. Por medio de su patrón, un mestizo llamado Antonio Heliagos, el corsario supo del destino del buque de Stradling y de su penosa situación en Lima.[51] Poco era lo que Rogers podía hacer por liberar a Stradling y sus hombres, a los que se habían sumado algunos de su propia expedición, capturados en Paita. Sin embargo, su relación del viaje confirma que, tras muchas penurias, Stradling logró retornar a Inglaterra. El como lo hizo, si bien no está directamente vinculado al derrotero que hoy se publica, resulta interesante para conocer los complejos mecanismos del sistema colonial español y su vinculación con Francia en los primeros años de dominio borbónico.

El 13 de febrero de 1708, Alain Poré al mando del *Notre Dame de Assomption* zarpó de Saint Maló con rumbo a las costas del Pacífico americano, dirigiendose directamente a intentar el paso por el Cabo de Hornos. Sin embargo, el mal tiempo reinante en la zona castigó duramente su nave y lo obligó a dar vuelta para recuperarse en el río de La Plata. En estas

circunstancias, el 3 de enero de 1709, a la altura de las islas Malvinas, se avistó mutuamente con los buques de Rogers. Finalmente llegó al Callao el 28 de febrero, visitando también algunos otros puertos peruanos. Al dejar estas costas, llevaba a bordo, como prisioneros, a Stradling y a dos de sus tripulantes, los mismos que fueron encerrados en el castillos de Saint Maló al arribo de la nave, a mediados de 1710. Sometidos a detallados interrogatorios, Stradling respondió que al momento del naufragio su buque tenía plata a bordo, pero que no podía precisar el monto, ni indicar el lugar exacto. Sin embargo, a los pocos días, al darse cuenta de lo ventajoso que le podía resultar tramar una historia en torno a ello, cambió su versión indicando que estaba dispuesto a entregar su tesoro, a cambio de una pequeña parte, si se montaba una expedición en su busca.[52]

Seducidos por la posibilidad de rescatar las cien mil piastras que, según Stradling, se hallaban enterradas por las riveras del río de La Plata, algunas autoridades francesas llevaron a cabo intensas gestiones para que se autorizara el envío de una nave. Buena parte de la correspondencia cursada sobre este tema, entre estas autoridades y el ministro de Marina a lo largo de diez y ocho meses, se encuentra en la sección de Marina del Archivo Nacional francés. Finalmente, el ministro marqués de Blécourt, quedó convencido de las ventajas de aceptar esta propuesta y la autorización correspondiente fue solicitada al rey de España. Sin embargo, la corte española consideró adecuado dar respuestas dilatorias, a la espera de que las autoridades coloniales pudieran ubicar el referido tesoro. Como el argumento esencial de este requerimiento se basaba en que Stradling era el único que conocía la ubicación del tesoro, ya que los dos hombres que lo habían ayudado a enterrarlo ya habían fallecido, la posición francesa no estaba del todo errada. Así lo debió comprender Madrid, y siendo éste un prisionero español consideró que lo más acertado era solicitar su devolución. Por tal razón, en 1714, el embajador español en París se dirigió al ministro de marina de entonces, el marqués de Bonnac, pidiendo la devolución de los tres prisioneros ingleses enviados del Callao a Saint Malo. Sin embargo, como veremos en seguida, tal pedido fue efectuado demasiado tarde.

En noviembre de 1710, previa promesa de perder la vida si no cumplía con entregar dicho tesoro, Stradling había vuelto a cambiar su versión, indicando que eran 280,000 piastras las que estaban enterradas en el cabo Corrientes, en la costa occidental de México. Inexplicable e ingenuamente, los franceses continuaron creyendo en su palabra, aún cuando un mes más tarde los tres sobrevivientes del *Cinque Ports* fueron trasladados al castillo de Dinan, depósito ordinario de prisioneros de guerra ingleses. Esto no significó ningún problema para los planes que venían trazando los interesados en su tesoro; pero algunas complicaciones surgieron a mediados del siguiente año, cuando la familia de Stradling comenzó a presionar en Londres por obtener su rescate. Tales hechos hicieron acelerar las gestiones, hasta que algo inesperado cortó todo por la raíz. La noche del 8 de octubre de 1711 fue particularmente obscura y, aprovechando de esta circunstancia, Stradling y 17 prisioneros más, ayudados por dos portugueses y un gentilhombre francés, lograron escapar y alcanzar Inglaterra.[53]

Conclusiones sobre el origen del derrotero

Las evidencias presentadas parecerían indicar que el derrotero llegó al Perú a través de uno de los buques de esta expedición. De ambos, sólo la *Saint George* visitó todos o casi todos los lugares correspondientes a las variaciones magnéticas anotadas en el documento. Sin embargo, el que la mayor parte de su dotación alcanzara a alejarse de la Mar del Sur, dividida finalmente en tres grandes grupos, liderados por Dampier, Funnell y el carpintero Cleppington, hace difícil suponer que el derrotero quedara abandonado en las costas del virreinato peruano.

Si el derrotero fue de la *Cinque Ports*, cosa que consideramos poco probable, su procedencia habría estado vinculada a Alexander Selkirk, a quien

algunas fuentes registran como piloto de la galera. El hecho que el derrotero no muestra señales de haber estado en contacto con el agua, es indicio que se le capturó intacto o, en su defecto, fue comprado en el exterior. La primera posibilidad sólo pudo haber tenido lugar si el buque que lo empleaba fue capturado o encalló y su tripulación pudo ponerse a salvo y posteriormente caer en manos de las autoridades españolas. La segunda posibilidad nos parece poco probable, ya que la existencia y venta de un documento como el que es materia de este trabajo habría sido reportada anteriormente.

Mientras no se puedan ubicar los autos correspondientes al juicio civil y eclesiástico a que fueron sometidos Stradling y sus compañeros en Lima, la interrogante seguirá abierta. Por ahora, debemos limitarnos a señalar que la vinculación del documento con la expedición de Dampier es quizá la única explicación para su presencia en el Perú.

C. de C. Jorge Ortiz Sotelo

Notas

(1) José M. Minaya O. "Apuntes para la Biografía del Dr. Jacob Dickson Hunter, M.D. Edin. L.R.C.S.", *Escocia*, Arequipa 1937, XII, pp. 7-27, 72-88.
Lawrence B. Kiddle, "La descripción de la costa peruana en un derrotero marítimo norteamericano del siglo XVIII", *Revista del Instituto Cultural Peruano Norteamericano*, Lima 1956, p. 21.

(2) British Library (B.L.), Mar. K III (15), William Hack and Phillips Dassigny, "To the High and mighty Monarch Charles the Second King of Great Britaigne: France and Ireland &. This wagoner of the Great South Sea is most humbly Dedicated & presented by your most ever loyal Subject Barth. Sharpe".
Mar. K III (16), William Hack (1689), "To the Honourable John Lord Sommers, Baron of Evesham in the County of Worcester. Lord High Chancelor of England & one of the Lords of his Majesty's most Honourable Privy Councel."

(3) Kiddle, p. 22.

(4) Jorge Ortiz Sotelo, "En torno a un derrotero americano del siglo XVIII", *Revista de Marina*, Lima 1982, pp. 536-538.

(5) Guillermo Lohmann Villena, "Siglos XVII - XVIII", *Historia Marítima del Perú*, Lima 1975, IV, pp. 442-478.

(6) Beauchesne Goin zarpa de la Rochela con cuatro buques el 4 de junio de 1699 y en enero siguiente está cruzando el Estrecho de Magallanes con dos de ellos. Ya en el Pacífico se dirige a Valdivia, pero es rechazado por las armas. La noticia llega a Lima y una escuadrilla es enviada en su busca para batirlo; sin embargo, ya los franceses habían logrado vender su mercadería en Arica e Ilo y en junio se estaban refugiando en las islas Galápagos. Emprenden el regreso en enero de 1701 y el 19 de ese mes avista la citada isla, dandola a conocer poco después de su arribo [Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain. 1575-1742*, Glendale 1960, p. 200. Carlos Daniel Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo, en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz 1986, pp. 130-131].

(7) Richard Hakluyt, "The famous voyage of Sir Francis Drake into the South Sea,and there hence about the whole Globe of the Earth, begun in the yeere of our Lord, 1577", *The Principall navigations, Voiages and Discoverires of the English Nation*, Londres 1589, p. 643 C (Reimpresión de la Hakluyt Society y el Peabody Museum of Salem, Londres 1965).

(8) B.L. K III CXXIV 84, John Narborough (1670), "The draught of Magellan Straits, drawen by Captain John Narborough, anno 1670, on board His Majesti's Shipp *Sweepstaks*, as I pased and repased the Straits".

(9) W.R. Meyer, "English privateering in the war of the Spanish succesion 1702-1713", *The Mariner's Mirror* (M.M.), Londres 1983, LIX, pp. 435-437.

(10) Berthram M. H. Rogers, "Dampier's voyage of 1703", *M.M.*, 1924, X, pp. 366-367.
El armamento menor de la *Saint George* alcanzaba para toda la tripulación. Fuera de ello había 30 *cutlaids*, 30 barriles de pólvora, 30

rondas de tiros grandes y más o menos 1000 de tiros pequeños. Cabe señalar que Welbe indica que fueron 26 los cañones que se tenía al momento del ataque a Santa María [John Welbe, "Answers to Capt. Dampier's Vindication", en William Dampier, *Voyages and Discoveries*, Londres 1931, p. 589].

Sus víveres eran suficientes para 8 meses, llevaba 2 juegos de velas y algunas velas de repuestos, así como cinco anclas, igual número de cables y aproximadamente una tonelada de cabullería de repuesto. Su comandante, William Dampier, fue comisionado el 2 de setiembre de 1702 y el 13 del mes siguiente, Thomas Estcourt y Simon Clement, ambos de King St. Golden Square, cubrieron las 1500 libras requeridas como depósito para obtener la patente de corso de parte de la corte del almirantazgo [Public Record Office (P.R.O.) H.C.A. 25/15 (3ª parte) patente de corso de la *Saint Georgel*.

Entre sus propietarios se menciona a los ya citados Estcourt y Clement, además de William Price, Richard Collett, Richard Longford y John Jacob. La oficialidad era la siguiente: Samuel Huxford, teniente; Gn Bellhash, maestre; Robert Edligton, *boatswain*; Robert Carr, artillero, aún cuando ya en Panamá lo era Bath; John Dew, cobrero; Cleppington, mate; William Joy, carpintero; Edward Morgan, cooker; y John Philips, cirujano [P.R.O. H.C.A. 26/17: 170. Londres, 13 octubre 1702. Declaración del capitán William Dampier. Dampier, pp. 581, 583. Welbe, p. 592].

(11) B.M.H. Rogers, p. 367-368. Dampier, p. 575. *London Gazette* N. 3906.

(12) Los propietarios de la *Fame* eran Michael Milford, de Chapham, Surrey; Gaspar Waters, de St. Peter Coruhill, Londres Linner Draper; William Arnald, de Cheapeside, London Linner Draper; Nicholas Opie, de Bartdomow Lane, Londres, gentleman; John Martin, de St. John's Wapping, Middle, comerciante; y Thomas Pulleing, de la parroquia de Wenslaw, Yorkshire; igual nombre, de Layduchell St., Londres, gentleman. Tambien figura Richard Farmer, de Bow Lane, Londres, sastre [P.R.O. H.C.A. 25/15 (1ª parte) patente de corso de la barca *Fame*. 22-2-1703, 13-04-1703].

(13) Dampier, p. 576. C.D. Lee, "Alexander Selkirk and the last voyage of the *Cinque Ports* galley", *M.M.*, 1987, LXXIII, p. 388.

La *Cinque Ports* iba al mando de Charles Pickering, de Slepny, condando de Middle. A su vez es copropietario del buque con William Ingleton, de Ratcliff Cross Tyers, Rotherith, destilador; John Mascall, de New Romney, gentleman; James Sparrow; y Thomas Tyers, de Redriff, Surrey, sastre. Otra fuente incluye en esta lista a James Gould, John Crookeshanks y Felix Calvert, mercaderes londinenses. Ingleton pagó las 1500 libras de depósito por el viaje el 7 de enero de 1702/03 [Meyer, p. 439. B.M.H. Rogers, p. 368. P.R.O. H.C.A. 25/15 (2ª parte) patente de corso de la *Cinque Ports*. 11-01-1702/703].

Su armamento menor alcanzaba a las 100 piezas, 40 *cutlaids*, 30 barriles de pólvora, 50 rounds de tiros grandes y, aproximadamente, una tonelada de tiros pequeños. Cabe señalar, sin embargo, que cuando fueron interrogados los prisioneros de este buque, tomados en Panamá y Manta, confesaron que su galera "trahía sesenta hombres, y diez y seis piezas de Artilleria de a quatro". Similar información da Welbe [Manuel Moreyra y Paz Soldán y Guillermo Céspedes del Castillo, *Virreinato peruano. Documentos para su Historia. Colección de cartas de virreyes. Conde de la Monclova [1699-1705]*, Lima 1956, III, p. 271. Welbe, p. 589].

Zarpa con 4 meses de víveres, 2 juegos de velas, 5 anclas con sus cables y 3 toneladas de cabullería de repuesto. Sus oficiales son: Thomas Stradling, que remplaza antes del zarpe a Lawrence Wollbroke como teniente; Thomas James, maestre; In. Ryder, *boatswain*; William Roadre, carpintero; John Coblian, artillero; William Stewlces, *cookie*; y

James Broady, cirujano [P.R.O. H.C.A. 26/18. Londres, 11 febrero 1702/3. Declaración del capitán Charles Pickering.]

(14) William Funnell, "A voyage round the world. Being an Account of Capt. William Dampier's Expedition into the South Seas in the Ship St. George. Whit his Varios Adeventures and Engagements, Etc. Together with a Voyage from the West Coast of Mexico to East India", *A Collection of Voyages*, Londres 1729, IV, p. 2. Ver también en Dampier, p. 579.

(15) Moreyra, pp. 271-272.

(16) Funnell, p. 2. Welbe, p. 585.

(17) B.M.H. Rogers, p. 369.

(18) Dampier, p. 580. Funnell, p. 6. Welbe, p. 586.

(19) Funnell, p. 11. Dampier, p. 580. Welbe, p. 586.

(20) Moreyra, p. 271.

(21) El encuentro con el buque francés tuvo lugar el 11 de marzo (29 de febrero en el calendario inglés) [Dampier, p. 581. Funnell, p. 25. Charles de la Ronciere, *Histoire de la Marine Française*, Paris 1932, V, p. 565-566. Lee, p. 392]. La cronología llevada a bordo de los buques de Dampier estaba desfasada con relación a la de los buques franceses que entraron tras él; igualmente era diferente de la que llevaba Lima, siendo en ambos casos menor en once días. Esta diferencia obedecía a que Inglaterra, por razones esencialmente religiosas, se resistió a adoptar el calendario gregoriano durante varios siglos.

(22) Ronciere, pp. 565-566. Moreyra, p. 265. Malamud, pp. 67-74.

(23) Moreyra, p. 265.

(24) Ronciere, pp. 565-566. Welbe, p. 587. Dampier, p. 581. Funnell, p. 25. B.M.H. Rogers, pp. 369-370.

(25) Ronciere, pp. 565-566. Moreyra, p. 265.
Alain Poré nació en Saint Maló el 13 de diciembre de 1665, en el seno de una familia de marinos. Comenzó a navegar a la edad de quince años y su primer comando lo obtuvo en 1689. En febrero de 1695 participa en la defensa de su puerto natal contra una escuadra inglesa. El mismo año apresa tres navíos holandeses. En 1696 está comisionado en la destrucción de corsarios en Flessingue. Es compañero de Duguay-Troin en 1702, donde pierde un brazo luchando contra naves holandesas. En 1708, al mando del *Notre Dame de L'Assumption* pasa al Pacífico luego de reconocer las Malvinas. Regresa en 1710, con un rico cargamento, pasando por Terranova. Cesa de navegar y muere en Sait Maló el 15 de mayo de 1730 [Etienne Taillermite, *Dictionaire des Marins Française*, París 1982].

(26) Dampier, p. 7. Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World*, New York 1970, p. xix. Moreyra, p. 267.

(27) Funnell, p. 30.

(28) B.M.H. Rogers, p. 370. Welbe, p. 587. Moreyra, p. 268. Dampier, p. 581. Funnell, pp. 30-32.

(29) Welbe, p. 588.

(30) Moreyra, pp. 278-280. Funnell, pp. 41, 44. Dampier, p. 581.

(31) Funnell, p. 46. Dampier, pp. 7, 581. B.M.H. Rogers, p. 370.

(32) George Wicherly, *Buccaneers of the Pacific*, Indianapolis 1928, p. 241. Moreyra, p. 271. B.M.H. Rogers, p. 378.

(33) Moreyra, pp. 266-267. Malamud, pp. 250, 253.
Cabe señalar que no fue esta la primera noticia que se tenía sobre la expedición corsaria, ya que en marzo de 1703 un real despacho prevenía al presidente de Panamá y al virrey peruano "con motivo de las noticias que se tenían de intentar pasar a esta América diferentes esquadras de ingleses y olandeses" [Moreyra, p. 277].

(34) Moreyra, pp. 278-280.

(35) Moreyra, pp. 268, 270, 272. Ronciere, p. 566. Lohmann, p. 329.

(36) Moreyra, p. 270. Dampier, pp.7, 582. Funnell, p. 55. B.M.H. Rogers, p. 372. Welbe, p. 589.

(37) Moreyra, pp. 270-271, 278, 280.

(38) Funnell, pp. 47-68. B.M.H. Rogers, pp. 372-373.

(39) Gerhard, p. 204. Funnell, pp. 295-296. James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres 1803-1817, IV, p. 447.
P.R.O. H.C.A. 1/16: 178. Londres, 31 marzo 1709. Carta de John Opie a Mr. Joseph Cliffe. Señala que John Clipperton ha sido tomado prisionero en Macao (o Mawoa) en China.

(40) Funnell, pp. 75-79.

(41) Funnell, pp. 83-84. Gerhard, p. 206.

(42) Funnell, p. 86. Welbe, p. 591. B.M.H. Rogers, pp. 373-374, 377.

(43) Funnell, pp. 86 y ss.

(44) B.H.M. Rogers, p. 374. Dampier, I, p. 7. Woodes Rogers, p. 150

(45) Morgan, que actuaba como contramaestre de Funnel, a su arribo a Batavia habría vendido una cantidad considerable de objetos de plata, cosechados de manera no muy honesta para con los propietarios de la *Saint George*, a quienes representaba. Entre lo vendido habría estado lo que Dampier le entregó para que no figurase en el ajuste de la expedición. Esta supuesta venta explicaría la remisión de 600 libras a una persona en Holanda por intermedio de Stephen Evans, cabeza de la firma George & Isaac Clifford. De Batavia, Morgan fue enviado a Holanda, a donde llegó en julio de 1706. Posteriormente pasó a Inglaterra, donde habría entregado algunas joyas, por valor de 700 o 600 libras, a Longford, uno de los propietarios del *Cinque Ports* [B.M.H. Rogers, pp. 374,377].

(46) Moreyra, pp. 267, 270. Lee, pp. 394-395. Entre los capturados se encontraba el oficial William Roberts y el artillero John Knowles.

(47) Moreyra, p. 271.

(48) Dahlgren, p. 534. Woodes Rogers, p. 247. Lee, p. 396.

(49) Woodes Rogers, p. 247.

(50) Presentados por los jesuitas, los procesados fueron Guillermo Estragente, Samuel Hendy, Roberto Laufort, Tomás Porter, Guillermo Cullen, Jacobo Debaistre, Jacobo Van Espen, Tomas Sterling (¿Stradling?), Felipe Bernard, Jacobo Gillis, Guillermo Waters, Simon Hatre, Cristobal Leech, Juan Keyby, Tomas Brayer y Juan Bress [José Toribio Medina, *Historia del Tribunal de la Santa Inquisición de Lima [1569-1820]*, Santiago 1956, II, p. 209].
Cabe señalar que las dotaciones de los corsarios estaban formadas por gente de diversa procedencia. De lo que ha quedado registrado, se sabe de la presencia de 2 holandeses, capturados con 7 ingleses en Panamá; y de 1 portugués, tomado en Manta con 9 ingleses más, todos ellos del buque de Stradling [Moreyra, pp. 271-272].

(51) Woodes Rogers, pp. 106-107. B.M.H. Rogers, "Woodes Rogers's privateering voyage of 1708-11", *M.M.*, 1933, XIX, p. 203.

(52) Woodes Rogers, p. 243. Dahlgren, pp. 528-529.

(53) Los dos tripulantes enviados con Stradling a Francia fueron canjeados en enero de 1712 [Dahlgren, pp. 543-547]. Asimismo, conocemos que uno de los sobrevivientes de la *Cinque Ports* fue Joseph Peile, quien retornó a su pueblo natal, donde vivió hasta muy avanzada edad. Un retrato suyo, cuando ya frisaba los cien años, se encuentra en Maryport, Cumbria [*M.M.*, 1985, LXXI, pp. 227-228].

Transcripción y Traducción del Derrotero

La transcripción del derrotero en su versión original ha sido hecha respetando la redacción, ortografía, puntuación e inclusive abreviaturas correspondientes a grados (°) y minutos (') de arco, y a la conjunción y (&). Las abreviaturas de palabras, correspondientes a los usos de la época, han sido desarrolladas para facilitar su lectura actual.

Considerando que se trata de una presentación bilingüe completa, la traducción al castellano ha incorporado la puntuación hispánica; además, se ha escrito los nombres de personas y lugares de acuerdo con su grafía hispánica. La redacción de la versión castellana, en general, es actual y no se han incluido notas explicativas ya que el lector puede verificar por si mismo.

Para mayor información se ha incorporado al texto, entre corchetes [] el nombre actual del accidente geográfico. En los casos en que se le conoce por su nombre inglés se ha respetado la grafía de este idioma. Para ello se ha confrontado con los siguientes derroteros:
Sailing Directions for South America, Washington 1976, vol. III (Rio de la Plata to Cape Tres Montes); *Sailing Directions for the West Coast of Mexico and Central America*, Washington 1969; *Derrotero de las costas continentales e insulares de la República del Ecuador*, Guayaquil 1986; *Derrotero de la costa de Chile*, Valparaíso 1972, 5 vols; *Derrotero de la Costa del Perú*, Callao 1981-1982, 2 vols; Robert Fitz-Roy, *Instructions nautiques sur les Cotes Occidentales d'America de la Riviere Tumbez a Panama*, Paris 1863; Rosendo Melo, *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima 1913; Aurelio García y García, *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima 1870; Germán Stiglich, *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima 1918; *South America Pilot* Washington 1928, vol. III (Corcovado Gulf to the Gulf of Panama).

Mariana Mould de Pease

C. de C. Jorge Ortiz Sotelo

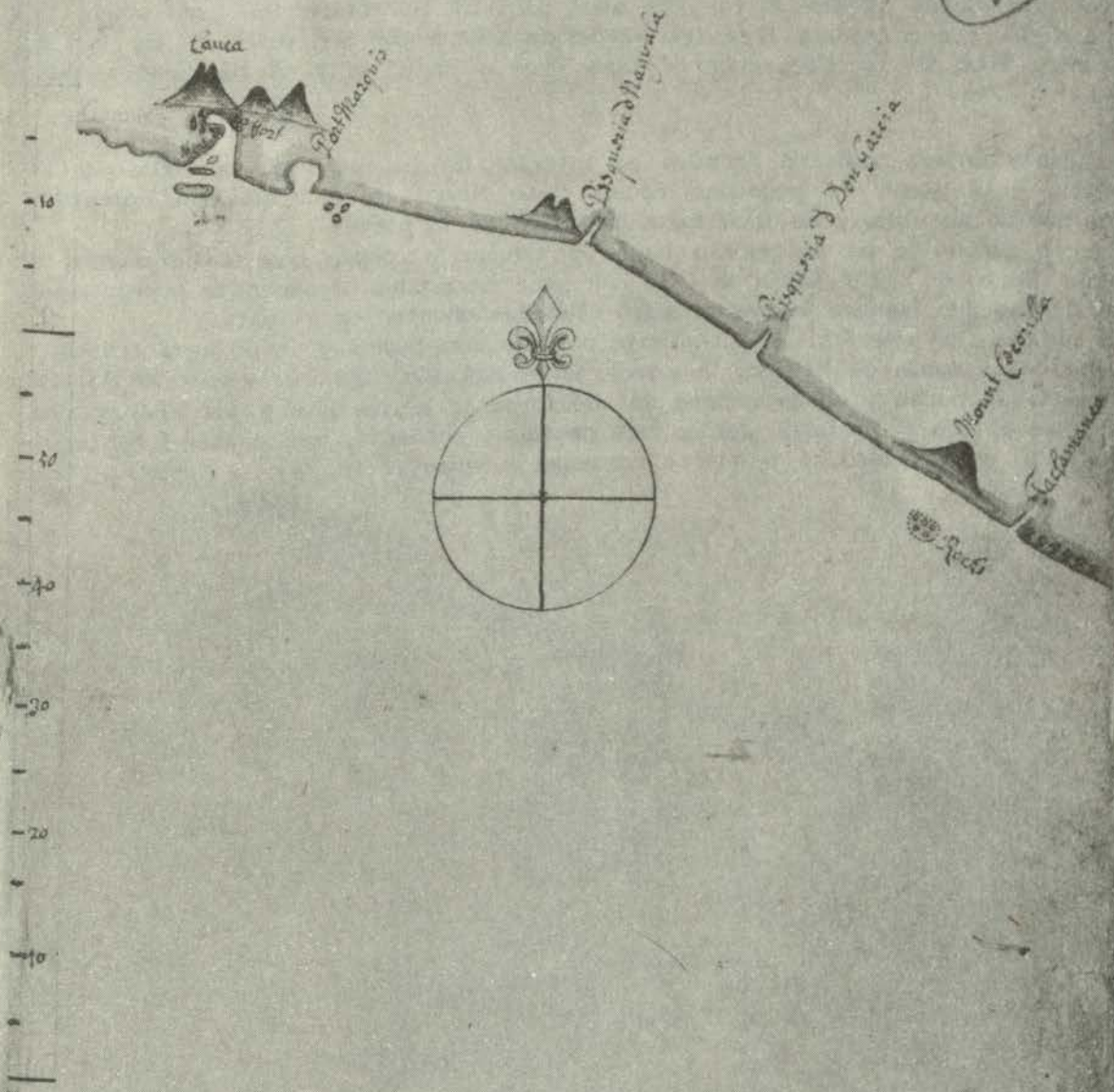
Acapulco is the Sea Port for the City of Mexico, on the West side of the Continent it is a very comode Harbour where some Hundreds of Ships may lye without danger. There is a small low iland, not so high, crossing the Mouth of the Harbour it is about 1½ miles long from East to West, & ½ a mile broad, it leaves good, wide and deep Channell at each end, where Ships may safely goe in or come out, entering with the Sea Wind & coming out with the Land wind which seldom or never fails to succeed each other, in their propper seasons of the Day & Night. The Westermost Channell is the narrowest, but so deep there is no Anchor.
The Manilla Ships pass in that way, but the Ships from Lima enters by the S° W^t^ Channell. You may know this Port by the high Land for it is all low to the East & West of it, with sandy Bays.
Port Marquis, is a very good Port. there is Wood & fresh water & here are 3 or 4 Indian houses, for ffishermen & some on the 3 small Ilands where they dry a great deal of ffish, for the Towne & Ships at Acapulco.
Naguala, is a small River with 5 or 6 ffishermens houses, from whence by Land is a good Path to Acapulco, & by Sea it is a bold Coast & deep water.
From Naguala to Don Garcia is all even Land & a Sandy bay, here live 15 or 20 Indian Slaves who dry ffish for Sale.
Cecorilla, is a small round Hill close to the Seaside & from Don García to this Hill is all even sandy Land near the Seaside.
At Taclamanca lives 8 or 10 ffamilies of Indian ffishermen.
Note. That all Places whose names are wrote with Red letters are Inhabited by Spaniards.
Moro, signifies a Hill, or bluf Head Land butting out to the Sea (f. 6v).

Acapulco es el puerto marítimo de la ciudad de México, sobre el lado oeste del continente. Es un puerto muy bueno, donde cientos de naves pueden fondear sin peligro. Hay una pequeña isla, no muy elevada, cruzando la boca del puerto. Es de aproximadamente 1½ millas de longitud, de este a oeste, y de media milla de ancho, dejando a cada extremo un buen canal, ancho y profundo, por donde las naves pueden entrar y salir con toda seguridad, entrando con el viento de mar y saliendo con el viento de tierra, que raramente o nunca fallan en sucederse uno al otro, sin importar la estación que sea, o de día o de noche. El canal más al oeste es el más angosto, pero es tan profundo que no permite fondear.
El Galeón de Manila pasa por ese lado, pero las naves provenientes de Lima entran por el canal del suroeste. Se puede reconocer este puerto por las tierras altas que lo rodean, ya que todo es bajo hacia el este y oeste, presentando bahías arenosas.
Puerto Marqués es muy buen puerto, posee madera y agua fresca. Hay tres o cuatro casas de indios pescadores y algunas otras en las 3 pequeñas islas, donde secan gran cantidad de pescado para la población y naves en Acapulco.
El Naguala es un pequeño río con 5 o 6 casas de pescadores; por tierra presenta un buen sendero hacia Acapulco y por mar es una costa agreste y de agua profunda.
Del Naguala a Don García es una costa lisa y una bahía arenosa. Viven 15 o 20 indios que secan pescado para vender.
Cecorilla es una pequeña colina redonda, cerca a la orilla, y de Don García a esta colina la costa es arenosa cerca a la orilla.
En Taclamanca viven 8 o 10 familias de indios pescadores.
Nota. Todos los lugares cuyos nombres han sido escritos en rojo están habitados por españoles [en la descripción de la carta están en letra cursiva].
Morro significa colina o prominencia de tierra proyectandose hacia el mar (f. 6v)

MEXICO (17°40' - 15°25'N.) *Acapulco* - ffort - Cauca - ffort - Port Marquis - Pisqueria d Naguala - Pisqueria d Don Garcia - Mount Cecorilla - Rocks - Taclamanca.
MEXICO (17°40' - 15°25'N.) *Acapulco* - fuerte - Cauca - fuerte - Puerto Marques- Pesquería de Naguala - Pesquería de Don García - Monte Cecorilla - rocas - Taclamanca (f.7).

MEXICO

7

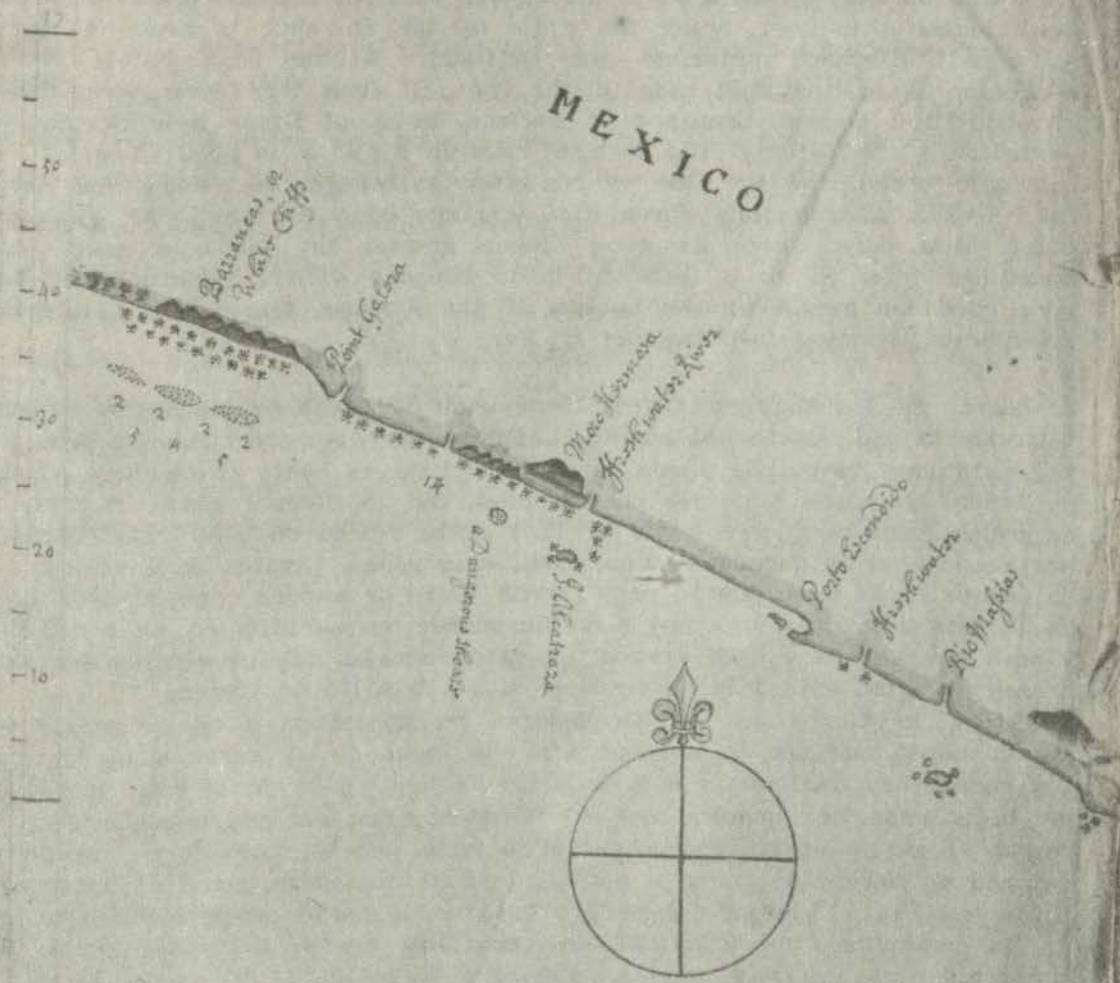


Tauca
Port Marquis
Bisqueria d Nauvala
Bisqueria d Don Garcia
Mount Coconilla
Tacamanca
Rocks
10
50
40
30
20
10

ffrom Point Gallera to Moro Hermosa the Land is Mountainous within & full of little Rocks by the Seaside. this Moro is a plaine Mount even on the Top & stands about one Mile from the Shoare Side.
Porto Escondido, is a Smoath & good Port, there is good Wooding & Watering you may ride within the Island in great Security. from this Port is a Road leading to severall great Towns up in the Countrey.
The River Messias is well peopled with Indians & if fresh water.
Upon this Coast of Mexico for the most part of the Yeare the Land winds in the Night & mornign are from the N°N°W^{t} to N°E^{t} & the Sea winds in the day & evening from W^{t} to S°W^{t}, more or less S° erly or E^{t} erly as the Land trends away (f. 7v).

De Punta Galera a Morro Hermoso el interior de la costa es montañoso y la orilla está llena de pequeñas rocas. Este Morro es una montaña aplanada, incluso en su cima, y se levanta a una milla de la playa.
Puerto Escondido es un puerto bueno y tranquilo, donde hay buena madera y agua. Se puede subir hacia la isla con gran seguridad. Desde este puerto sale un camino que lleva a varias grandes ciudades adentro en el país.
El río Messias [Mesías] está bastante poblado con indios y es de agua fresca.
Sobre esta costa de México, la mayor parte del año sopla el viento de tierra durante la noche y en la mañana del nornoroeste al noreste y los vientos del mar en el día y la tarde soplan del oeste al suroeste, más o menos hacia el sur o al este cuando el de tierra comienza a levantar (f. 7v)

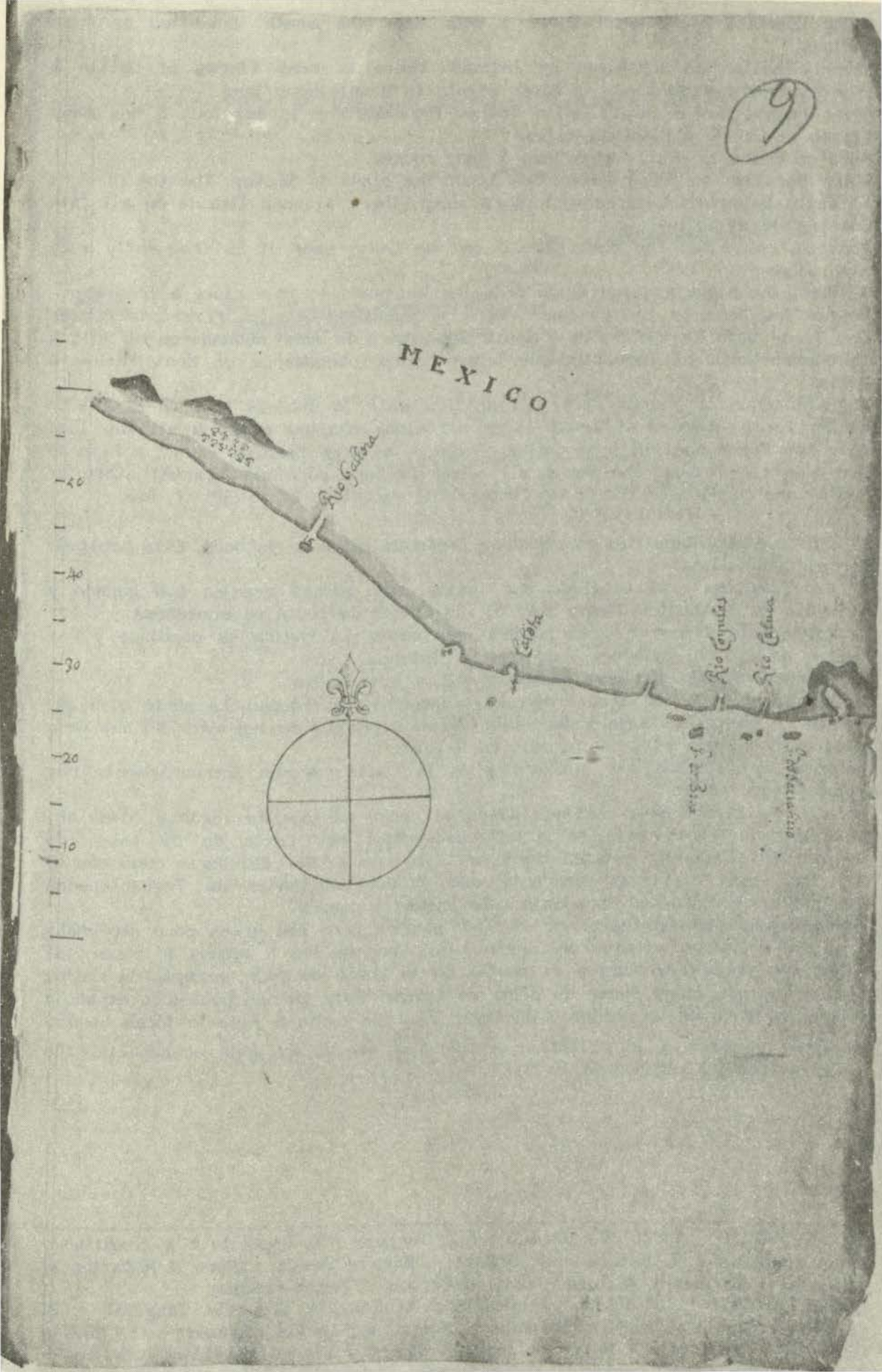
MEXICO (17°25' - 15°10' N.) Barrancas or White Cliffs - Point Galera - Dangerous shoals - Moro Hermosa - I. Alcatraza - ffresh water River - Porto Escondido - ffresh water - Río Massias
MEXICO (17°25' - 15°10' N.) Barrancas o farallones blancos - Punta Galera - un peligroso bajo - Morro Hermoso - I. Alcatraza [Piedra Blanca] - río de agua fresca [Grande] - Puerto Escondido - agua fresca [Sicatela] - Rio Massias (f. 8).


MEXICO
Barrancas, or White Cliffs
Point Galera
Moro Hermosa
Freshwater River
Porto Escondido
Freshwater
Rio Mafstas
Dangerous Shoals
S. Alcatraza
50
40
30
20
10

Port Angells has about 30 houses inhabited by Spaniards situated on the West side of the Port, who Trade with Hides & Tallow and are Seldome without Shipping. you may Anchor all over the Bay in 30 to 12 fathoms. The Tide riseth about 5 foot & the flood setts to the N°E^{t}. The Landing place is Close by the W^{t} side behind a few Rocks. here is store of Beeves, Hogs, ffowls, Maiz & Salt, also Masts.
Caletta is a good Port but hath neither Wood, nor fresh water.
At the Iland Sacrificio, on the inside is good Anchorage in 5 or 6 fathoms & here is Wood & fresh water. here abouts are excellent Pearles in 7 fathoms water, this Iland is green & ½ a mile long & ½ a mile from the Maine.
Guatulco, the land about it is Mountainous & you cannot see the port till you come within a league of it, close by the W^{t} point of the Port is a Rock ¾ of a mile to the E^{t} ward of the Rock, & in the midle of the entrance of the Port lieth the Buffadero, which is a small Rock whereon the sea breaketh. When you would enter this Port, bring the midle of the Entrance to beare N° and keep an equall distance betweene the Buffadero & the East Point. The best Anchoring is on the West side of the Port, S° from the Towne, which consists of about 150 Houses, Spaniards & Indians, built of Stone & Brick. Anno 1704 Variation 1° 56' W^{t}erly. The Harbour runs in N° W^{t} & is about 3 miles deep & one mile broad. the W^{t} side is best for Anchorage, for there you may ride Land locked, whereas any where elce you are open to the S° W^{t} winds, which often blow here. there is good cleane ground any where & good graduall Soundings from 16 to 6 fathoms. It is bounded with a smoath sandy Shoare, very good landing, & at the bottom of the Harbour there is a fine Brook of fresh water running into the Sea (f. 8v).

El Puerto de los Angeles [Angel] tiene unas 30 casas habitadas por españoles, situadas al lado oeste del puerto, quienes comercian con cueros y sebo y rara vez están sin naves. Se puede fondear en toda la bahía entre 30 y 12 brazas de fondo. La marea se eleva unos 5 pies, con la pleamar hacia el noreste. El desembarcadero se cierra hacia el lado oeste detrás de unas pocas rocas. Aquí hay abundancia de ganado, cerdos, aves, maíz y sal, también de mástiles.
La Caleta es un buen puerto pero carece tanto de madera como de agua fresca.
En la isla del Sacrificio, hay buen fondeadero en su interior, de 5 o 6 brazas, y aquí hay madera y agua fresca. En estos parajes hay excelentes perlas en 7 brazas de agua, esta isla es verde y está a ½ milla de tierra.
Guatulco, la tierra de los alrededores es montañosa y no se puede ver el puerto hasta que uno se encuentra a una legua de él, cerca a la Punta Oeste del puerto hay una roca y a ¾ de milla hacia el este de la roca, y a la mitad de la entrada del puerto está el Bufadero, que es una pequeña roca donde rompe el mar. Cuando vaya a entrar a este puerto, coloque el centro de la entrada en marcación norte y mantenga igual distancia entre el Bufadero y la Punta del Este. El mejor fondeadero está en la parte oeste del puerto, al sur de la población, que consiste en unas 150 casas, de españoles e indios, construidas de piedra y ladrillo. Año 1704 Variación 1° 56' oeste. El puerto se orienta hacia el noroeste y tiene unas 3 millas de largo y una milla de ancho. El lado oeste es mejor para fondear, por que ahi puede desembarcarse en forma abrigada, mientras que en cualquier otro lugar se está expuesto a los vientos del suroeste, que frecuentemente soplan aquí. El fondo es limpio y bueno en todas partes, con buena profundidad que decrece gradualmente de 16 a 6 brazas. Está cercado con playas de arena suave, muy buen desembarcadero y al fondo del puerto hay un fino riachuelo de agua fresca que se introduce en el mar (f. 8v).

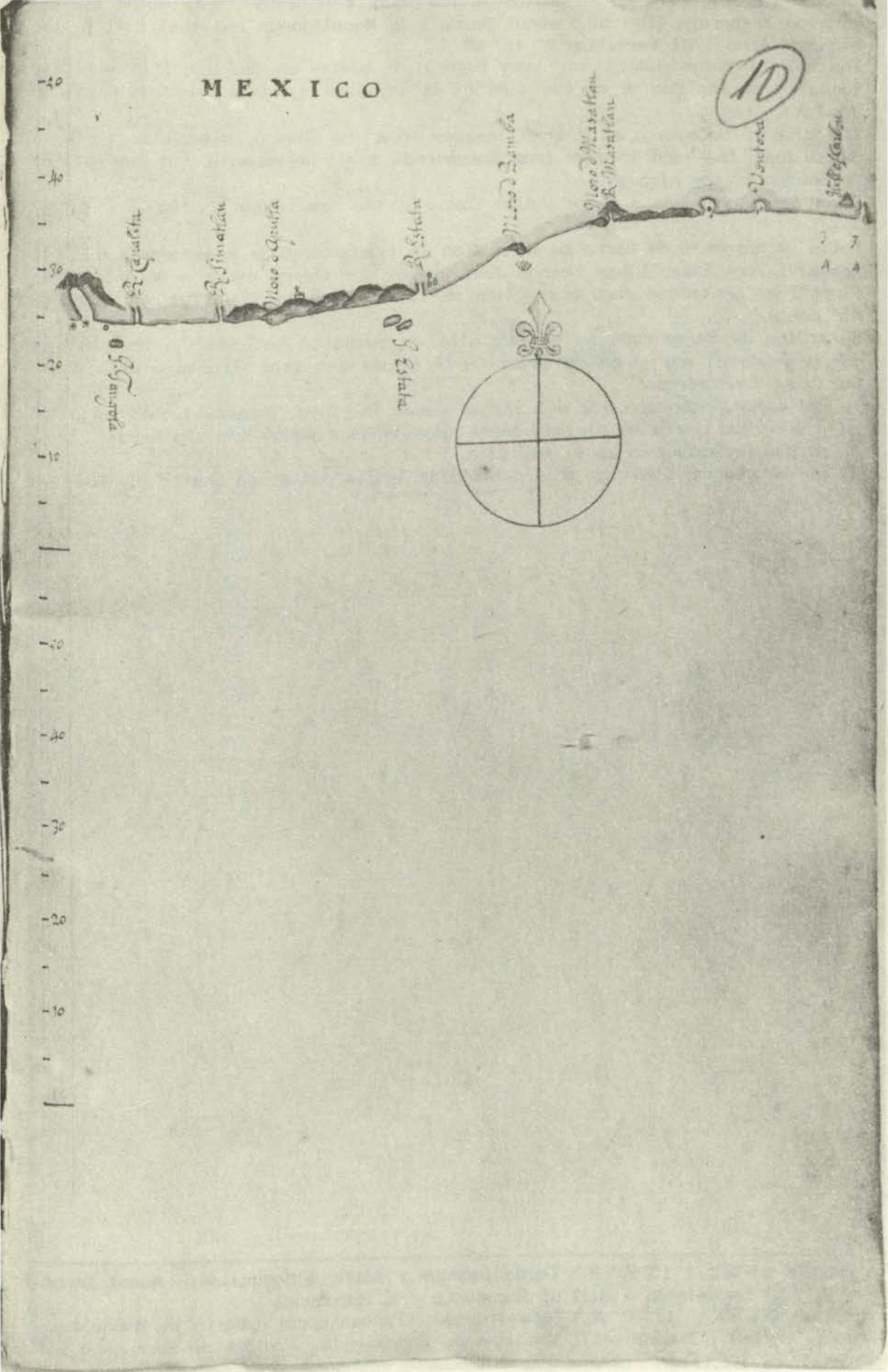
MEXICO (16°35' - 14°20' N.) Rio Gallera - Caleta - I. de Brea - Rio Coyulas - Rio Caluca - I. de Sacrificio - *Guatulco*
MEXICO (16°35' - 14°20' N.) Río Galera - Caleta - I. de la Brea - Río Coyulas - Río Caluca - I. del Sacrificio - *Guatulco* (f. 9).


9
MEXICO
Rio Galera
Caldera
Rio Coyutas
Rio Catuca
50
40
30
20
10

River Capalita is a swift River & deep near the mouth. Inhabited by some Indians.
River Simatlan is Inhabited by Indians. There is many ffarms of Cattle & Plantain walks. from hence to River Estata is Mountainous land.
River Estata has a large Indian Towne. The Countrey is popolous & has many ffarms of Cattle & Plantain walks.
Moro de Bamba is pretty high land & very rockey.
River Masatlan is fresh water. The Anchoring place is Rockey. The top of Port is white being all covered with fowls dung. there is none like it on all this Coast, only at Salinas.
Ventosa, so called for that here & on the Coast near it is frequently very high winds.
Salinas, the high land continues from the Westward to this place & from hence begins low land to the Eastward. Here is about 50 Spanish Merchants houses who Trade both to the North & South Seas, here is made aboundance of Salt & the Inhabitants of Teguantepeque bring hither aboundance of Meat Tallow & Hides.
Teguantepeque is a good port, but shallow water & subject to hard N° & N°E^{t} winds, for 8 leagues of Coast it is all along shallow water & all low land only the Sugar loaf Hill of Carbon. This is a large Spanish Towne, a Bishops See & a rich place. the Coast all along is very popolous & great store of Pearle are found near the Shoare. Anno 1704 variation 2° 45' W^{t} (f. 9v).

El río Capalita [Capulita] es rápido y profundo cerca de la boca. Está habitado por algunos indios.
El río Simatlán está habitado por indios. Hay muchas granjas con ganado y alamedas de platanales. Desde aquí al río Estata la costa es montañosa.
El río Estata tiene un gran poblado de indios. La región es populosa y hay muchas granjas de ganado y senderos de plátanos.
El Morro de Bamba es tierra bastante alta y muy rocosa.
El río Masatlán es de agua fresca. El fondeadero es rocoso. La parte alta del puerto es blanca, estando toda cubierta con estiércol de las aves. No hay nada como esto en toda esta costa, solo en Salinas.
Ventosa, así llamada por que ahí y en la costa cercana frecuentemente hay vientos muy fuertes.
Salinas, la tierra alta continua desde el oeste hasta este lugar y desde ahí principia la costa baja hacia el este. Aquí hay cerca de 50 casas de mercaderes españoles, quienes trafican tanto con el Mar del Norte como con el del Sur. Aquí se hace abundante sal y los habitantes de Teguantepeque [Tehuantepec] traen acá abundante sebo animal y cueros.
Teguantepeque [Tehuantepec] es un buen puerto, pero con aguas poco profundas y sujeto a fuertes vientos del norte y del noreste. Por 8 leguas de costa, las aguas son poco profundas y el perfil de la costa es bajo, excepto la Colina del Carbón que tiene forma de pilón de azúcar. Esta es una población española grande, asiento de un obispo y un lugar rico. La costa a todo lo largo es muy populosa y cerca a la orilla se encuentran perlas en gran abundancia. Año 1704 variación 2° 45' oeste (f. 9v).

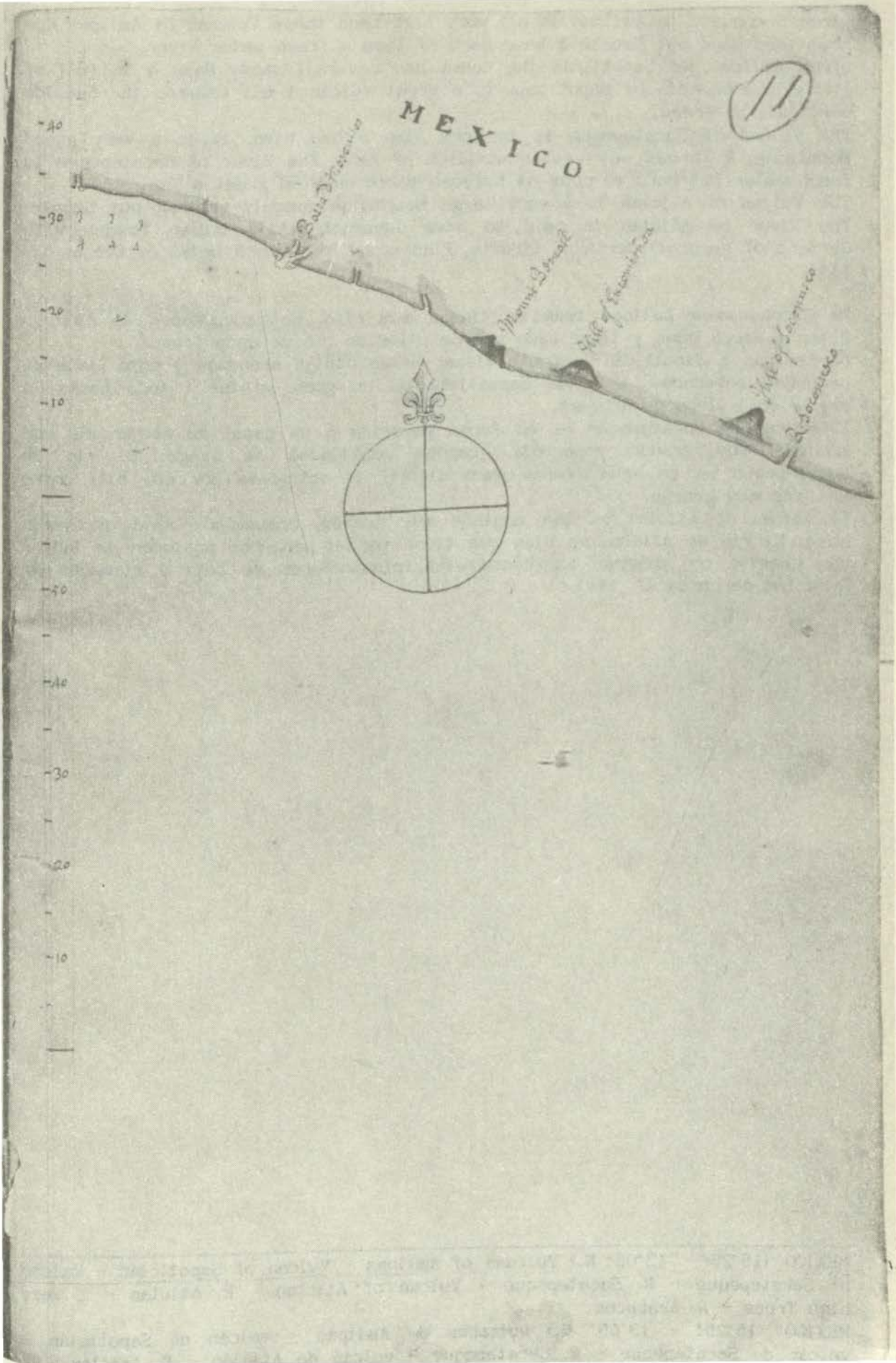
MEXICO (16°55' - 13°35' N.) *Guatulco* - I. Tangola - R. Capalita - R. Simatlan - Moro d Aputla - I. Estata - R. Estata - Moro d Bamba - Moro d Masatlan R. Masatlan - *Salinas* - Ventosa - Hill of Carbon - *Teguantepeque*
MEXICO (16°55' - 13°35' N.) *Guatulco* - I. Tangola [Tangola Tangola] - R. Capalita [Capulita] - R. Simatlán - Morro de Aputla [Ayuca] - I. Estata [Estrete] - R. Estata - Morro de Bamba - Morro y río de Masatlán - *Salinas* - Ventosa - Colina del Carbón - *Teguantepeque* [Tehuantepec] (f. 10).


MEXICO
10
R. Canalita
R. Simatlan
Moro d Ayutla
R. Estata
Moro d Bamba
Moro d Masatlan
R. Masatlan
Vontosa
J. Estata

To the N°W^{t} of Barra de Mosquitos is low land, & from thence to Mount Bernall is good Anchorage. The land about Bernall is Mountainous but that Hill is the highest. Anno 1704 variation 2° 45' W^{t}
The Hill of Encomienda is not very high it is plaine on the top, it stands ½ a league from the Sea, & on the side of it is fixed a Cross. ofe this Coast is good Anchorage.
The Hill of Soconusco at 2 or 3 leagues from the Shoare, looks almost like a Sugar loaf, the land is high from Encomienda & all hereabouts, but the Hill of Soconusco is the highest.
River Soconusco, has a large Indian Towne of the same name (f. 10v).

Hacia el noroeste de Barra de Mosquitos la tierra es baja y desde ahí a Monte Bernal [¿Tres Picos?] hay buenos fondeaderos. La tierra cerca a Bernal [¿Tres Picos?] es montañosa pero esa colina es la más elevada. Año 1704 variación 2° 45' oeste.
La colina de Encomienda no es muy alta, es plana es su cima. Se levanta a ½ legua desde el mar y en su ladera está fijada una cruz. Frente a esta costa hay buen fondeadero.
La colina de Soconusco a 2 o 3 leguas desde la playa, luce casi como un pilón de azúcar. La tierra es elevada desde Encomienda y todos sus alrededores, pero la colina de Soconusco es la más alta.
El río Soconusco, tiene un gran poblado de indios del mismo nombre (f. 10v).

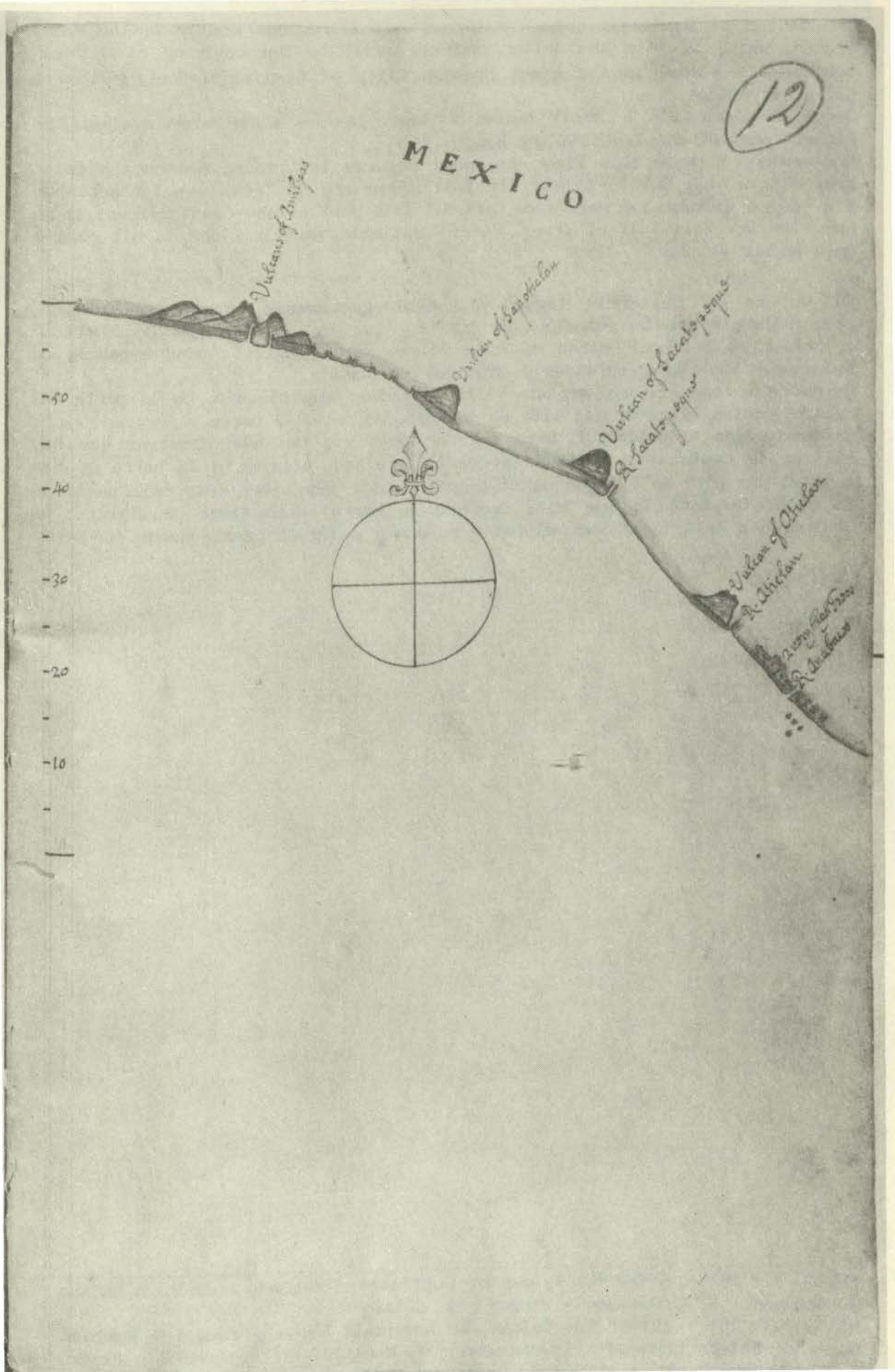
MEXICO (15°50' - 13°30' N.) *Teguantepeque* - Barra d Mosquitos - Mount Bernall - Hill of Encomienda - Hill of Soconusco - R. Soconusco
MEXICO (15°50' - 13°30' N.) *Teguantepeque* [Tehuantepec] - Barra de Mosquitos - Monte Bernal [¿Tres Picos?] - colina de Encomienda - colina de Soconusco - R. Soconusco (f. 11).


MEXICO
11
-40
-30
-20
-10
-40
-40
-30
-20
-10

ffrom Soconusco to Amilpas is all very high Land these Vulcans of Amilpas doe sometimes send out Smoake & have each of them a fresh water River.
ffrom Amilpas, to Sapotlican the Coast has severall sandy Bays & is full of little crooks, this of Sapotlican is a great Vulcan & all towards the Seaside very full of Trees.
The Vulcan of Sacatepeque is in form like a Bee hive. It is a very great Mountaine, & throws out vast quantities of fire. The River of Sacatepeque is fresh water but hard to come at because there runs so great a Sea.
The Vulcan of Aticlan is a very large Mountaine comonly casting out Smoake. The River of Aticlan is said to have severall little Indian Townes with Gardens of severall sorts of ffruits, Plantacons of Maiz, & walks of Cacoas (f. 11v).

De Soconusco a Amilpas toda es tierra muy alta. Estos volcanes de Amilpas botan a veces humo y tiene cada uno de ellos un río de agua fresca.
De Amilpas a Sapotlicán la costa tiene varias bahías arenosas y está llena de pequeñas ensenadas. Este de Sapotlicán es un gran volcán y todo hacia la orilla está lleno de árboles.
El volcán de Sacatepeque es en forma parecida a un panal de abejas. Es una montaña muy grande y arroja grandes cantidades de fuego. El río de Sacatepeque es de agua fresca pero difícil de obtenerla por que allí corre una mar muy gruesa.
El volcán de Aticlán es una montaña muy grande, comunmente está arrojando humo. El río de Aticlán se dice que tiene varios pequeños poblados de indios con huertos con diverso tipo de frutas, plantaciones de maíz y alamedas de arbustos de cocoa (f. 11v).

MEXICO (15°25' - 13°05' N.) Vulcans of Amilpas - Vulcan of Sapoticlán - Vulcan of Sacatepeque - R. Sacatepeque - Vulcan of Aticlan - R. Aticlan - 2 very high Trees - R. Anabaces
MEXICO (15°25' - 13°05' N.) volcanes de Amilpas - volcán de Sapoticlán - volcán de Sacatepeque - R. Sacatepeque - volcán de Aticlán - R. Aticlán - 2 árboles muy elevados - R. Anabaces (f. 12).


12
MEXICO
Vulcans of Amilpas
Vulcan of Sapoticlan
Vulcan of Sacatopoque
R. Sacatopoque
Vulcan of Aticlan
R. Aticlan
R. Anabacos
50
40
30
20
10

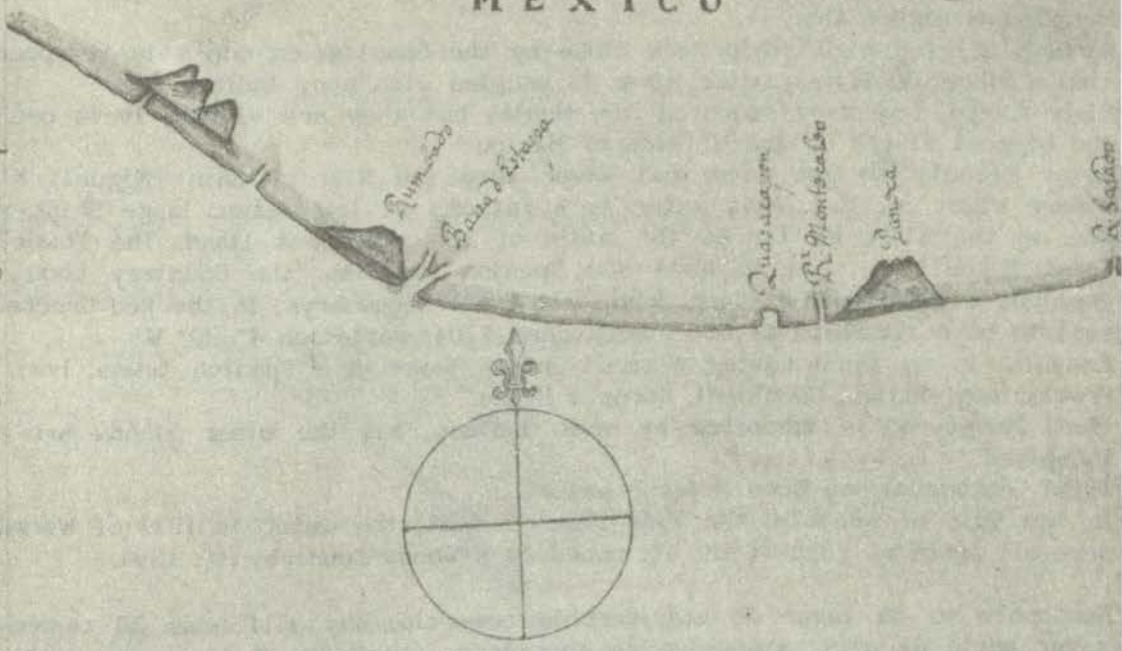
The Vulcan of Guatimala commonly throws out ffire, but mostly in the Rainy Season, which is from the latter end of Aprill to the begining of October, behind this Vulcan is the great Spanish Citty of Guatimala. Beef, Mutton & Cacao very plenty.
Barra de Estapa is a small Indian Village, in the midle over against the highest part of the Trees is the Barr.
Montecaleo, to know this River you must observe that there are on the Coast some little high Mounts & near the Barr there are no Trees any further than ½ a league distance on each side, but all this part of the Coast (except it be near the Barr) is full of Trees. Ffrom Guatimala to this place is all good & safe Anchor ground (f. 12v).

El volcán de Guatemala [Agua y Fuego] comunmente arroja fuego, pero principalmente en la estación de lluvias, que es desde fines de abril al principio de octubre. Detrás de este volcán está la gran ciudad española de Guatemala. Hay reses, carneros y cacao en abundancia.
Barra de Estapa [Istapa] es una villa de indios muy pequeña. En la parte del centro, contra la parte más alta de los árboles, está la barra.
El Montecaleo [¿Esclavos?], para conocer este río se debe observar que hay allí en la costa unas montañas pequeñas y altas, y cerca a la barra no hay árboles más allá de ½ legua de distancia a cada lado, pero toda esta parte de la costa (excepto la que está cerca a la barra) está llena de árboles. De Guatemala a este lugar todo el fondo es bueno y seguro para fondear (f. 12v).

MEXICO (14°25' - 12°00' N.) Vulcan of Guatimala - Rumbado - Barra d Estapa - Quasacapon - R. Montecaleo - Paneca - R. Salado
MEXICO (14°25' - 12°00' N.): Volcán de Guatemala [Agua y Fuego] - Rumbado - Barra de Estapa [Istapa] - Quasacapon - R. Montecaleo [¿Esclavos?] - Paneca - R. Salado [¿La Paz?] (f. 13).

13

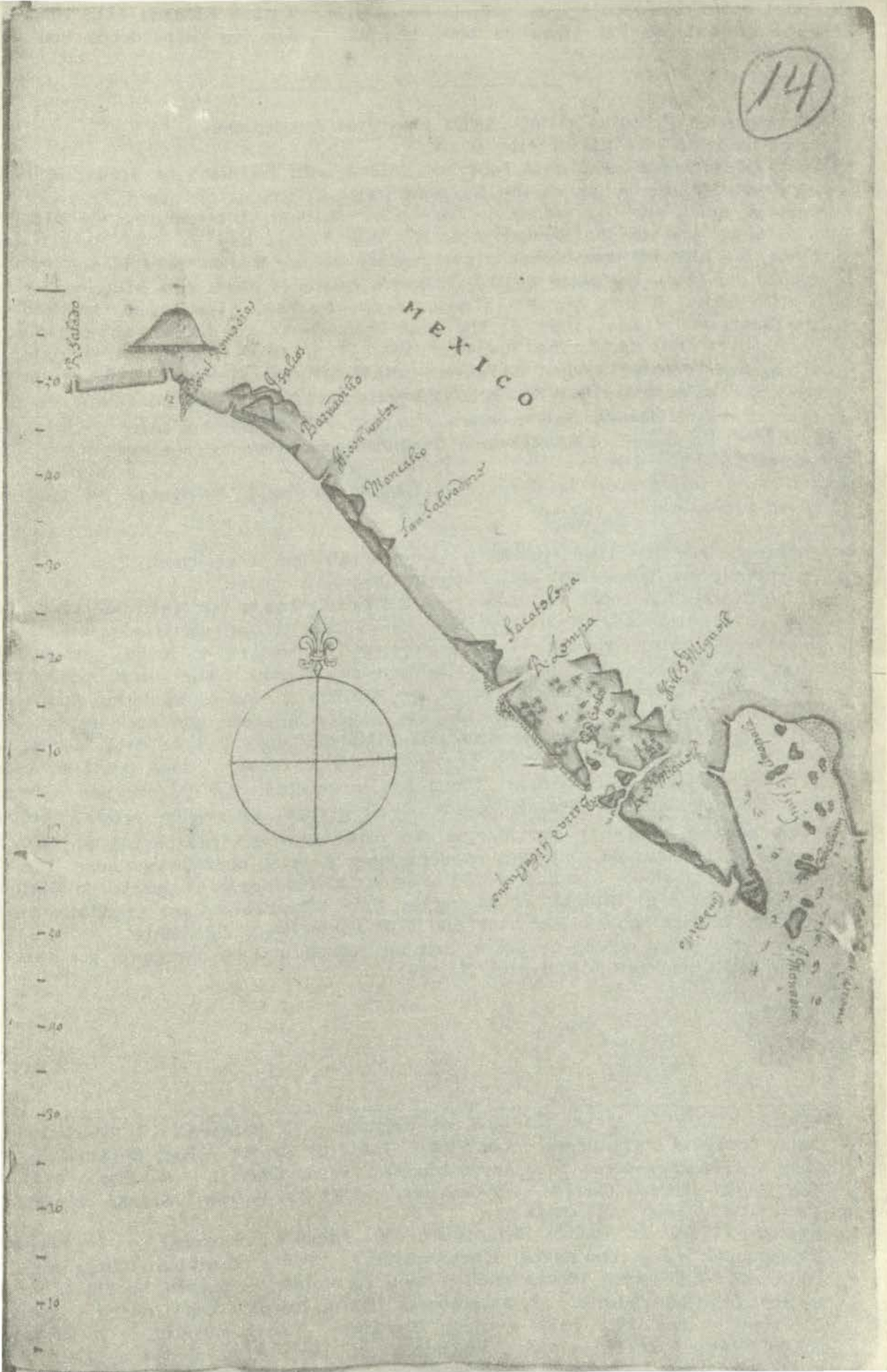
MEXICO


Rumbado
Barra d Estaca
Quasacaxon
Rº Montecalvo
Panuca
Rº Salado

Sonsonate is a place of considerable Trade, there is about 30 houses most of them Warehouses of Spanish Merchants. this is the Sea Port to a Populous Countrey. much Cocoa.
Point Remedias is low Land, the shoals run ofe above a league into the Sea.
The Vulcan of Isalcos at certain times Smoakes very much & about it are great heaps of Ashes. it may be know by its being scituated amongst severall Mountaines higher than it.
Barnadillo is a high steep Rock close by the Seaside, on one side it appears like a Piramide, ffresh water River is peopled with many Indians.
River Lempa, has many sands at the Mouth, but they are visible it is one of the biggest Rivers on the W^{t} side of Mexico.
Saint Miguell. to goe into that River keep the Hill of Saint Miguell N^{e} & steare right in, the least water is 2 fathoms at low water, large Ships may goe up the River as far as the midle of the uppermost Iland. The Towne of Saint Miguell is said to have 800 Spanish families. the Countrey about it popolous & plentifull of Corn, Wine, Oil & all Necessarys. In the Red Creeke is said to be built Ships of 800 Tonns. Anno 1704: variation 4° 30' W^{t}.
Amapala. is an Iland having a small Indian towne & a Spanish towne. here is Provissions, Indico, Cochineel, Cocoa & Hides.
Iland Manguera, is inhabited by some Indians, all the other Ilands are not Inhabited.
Iland Conchague, has Wood & fresh water.
In the Gulf of Amapala, the Tide rises 9 foot, the water is full of Worms & severall sorts of good ffish. all round is a Woody Countrey (f. 13v).

Sonsonate es un lugar de considerable comercio, hay allí unas 30 casas, la mayor parte de ellas almacenes de mercaderes españoles. Este es el puerto de mar para una región populosa. Hay mucha cocoa.
Punta Remedios es tierra baja, con bajos que se introducen más de una legua en el mar.
El volcán de Isalcos en ciertas épocas humea mucho y en sus cercanías hay grandes monticulos de ceniza. Se le puede reconocer por estar situado entre varias montañas más alta que él.
Bernardillo es un gran escarpado cercano a la orilla, uno de sus lados luce como una pirámide. Hay un rio de agua fresca que está poblado por muchos indios.
El río Lempa tiene mucha arena en la boca, pero esta es visible. Es uno de los ríos más grandes en el lado oeste de Mexico.
San Miguel. Para entrar en este río mantenga la colina de San Miguel al norte y gobierne directo a su interior. En baja marea la profundidad mínima es de 2 brazas. Naves grandes pueden subir el río tan arriba como la mitad de la isla superior. El poblado de San Miguel se dice que tiene 800 familias españolas. La región alrededor es populosa y plena de cereal, vino, aceite y todo lo necesario. En la Caleta Roja se dice que se construyen naves de 800 toneladas. Año 1704: variación 4° 30' oeste.
Amapala es una isla con un pequeño poblado de indios y un poblado de españoles. Aquí hay provisiones, indigo, cochinilla, cocoa y cueros.
La isla Manguera [Meanguera] esta habitada por algunos indios, todas la otras islas no están habitadas.
La isla Conchague [Conchaguita] tiene madera y agua fresca.

MEXICO (14°20' - 12°00' N.) R. Salado - *Sonsonate* - Point Remedios - Isalcos - Barnadillo - ffresh water - Moncalco - San Salvadore - Sacatelepa - R. Lempa - Red Creek - Barra d Gibaltuque - R. Saint Miguell - Hill Saint Miguell - *Saint Miguell* - Condodillo - *Amapala* - Gulf of Amapala - I. Mangera - Chochagua - Point Casivina
MEXICO (14°20' - 12°00' N.): R. Salado - Sonsonate - Punta Remedios - Isalcos - Bernardillo- agua fresca - Moncalco - San Salvador - Sacatelepa - R. Lempa - Caleta Roja - Barra de Gibaltuque - R. San Miguel - colina de San Miguel - *San Miguel* - Condodillo - *Amapala* - Golfo de Amapala [Fonseca] - I. Mangera [Meanguera] - Chochagua [Conchaguita] - punta Casivina [Coseguina] (f. 14).


14
MEXICO

En el golfo de Amapala [Fonseca], la marea crece 9 pies. El agua está llena de gusanos y de varios tipos de buen pescado. Todos los alrededores son una región maderera (f.13v).

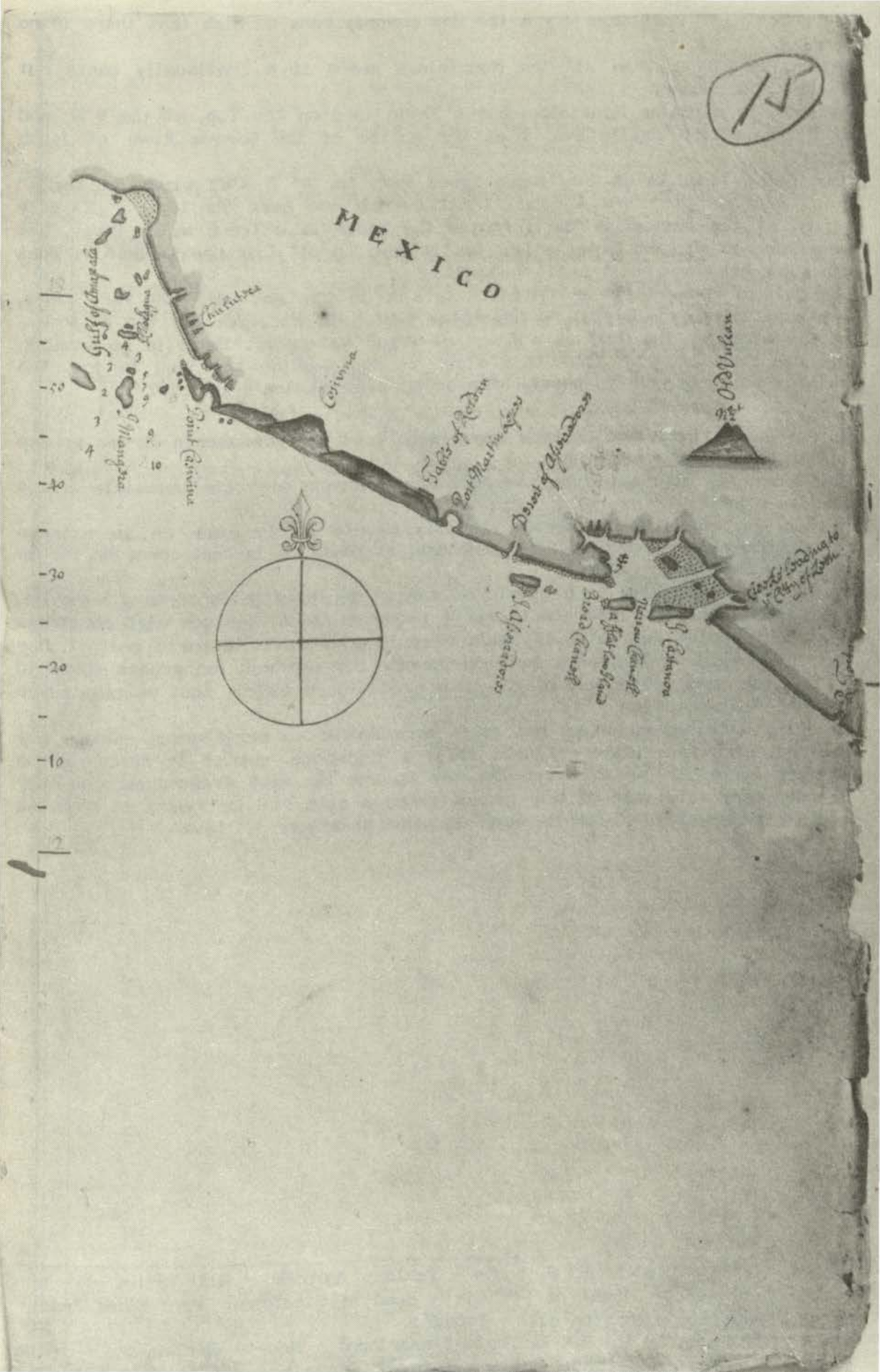
———— o ————

Chuluteca is an Indian village & has plenty of Provissions.
Point Casivina is a high Rockey point.
Port Martin Lopes is a good Port but seldom used for want of Trade. It is a very noted place having on the top many white Clifes.
Realejo, bring the Old vulcan to bear N° E^{t} & then stearing directly with it will bring you to the Harbour's mouth. This Vulcan may be seen 20 leagues, being the highest land hereabouts it smoaks by day & sometimes flames in the night. the fflat low Iland at the Harbour's mouth is about one mile long, ¼ of a mile broad, & lyes abouth 1½ miles from the Maine. The broad Channell to the Westward of that Iland is the best Channell to goe in at. all round the Harbour is low lands. The Towne of Realejo is large. the Country produces Pitch, Tar, Cordage, Sugar & Beeves, which are exported to other parts of Mexico, Peru & Chili, here are built Vessells & Ships of 250 Tonns.
Leon is a considerable Towne about 20 miles from the Port o: Realejo into the Countrey it is well Inhabited by Spaniards as also is Realejo. Anno 1704 variation 3° 58' W^{t}erly.
The River which goes in behind the Point Casivina is Navigable for Barques neare to Realejo (f. 14v).

Chuluteca es una villa de indios y tiene abundantes provisiones.
Punta Casivina [Coseguina] es una punta elevada y rocosa.
El puerto Martín Lopez es bueno pero raramente usado por falta de comercio. Este es un lugar muy visible teniendo en su cima muchos acantilados blancos.
Realejo [Corinto], marque el viejo volcán al noreste y luego, gobernando directamente hacia él, llegará a la boca del puerto. Este volcán puede ser visto a 20 leguas, siendo la tierra más elevada de los alrededores. Humea de día y a veces flamea de noche. La isla baja y aplanada que está en la boca del puerto [Cardón] tiene cerca de una milla de largo, y ¼ de milla de ancho, y está como a 1½ millas desde tierra. El amplio canal al lado oeste de esta isla es el mejor para entrar. Todos los alrededores del puerto son tierras bajas. El poblado de Realejo [Corinto] es grande. La región produce betún, brea, cordaje, azúcar y ganado, que son exportados a otras partes de México, Perú y Chile. Aquí se contruyen embarcaciones y naves de 250 toneladas.
León es un poblado considerable a unas 20 millas desde el puerto de Realejo [Corinto] hacia el interior de la región. Está bien poblado por españoles como también lo está Realejo [Corinto]. Año 1704 variación 3° 58' oeste.
El río que entra detrás de Punta Casivina [Coseguina] es navegable por barcas hasta cerca de Realejo [Corinto] (f. 14v).

MEXICO (13°20' - 11°10' N.) Gulf of Amapala - I. Mangera - I. Chochagua - Point Casivina - Chuluteca - Cosivina - Table of Roldan - Port Martin Lopes - Desert of Asserradores - I. Asserradores - Broad Chanell - *Realejo* - a fflat low Iland - Narrow Chanell - I. Castanoa - N°E^{t} Old Vulcan - Creeke leading to the citty of Leon - R. Tosta

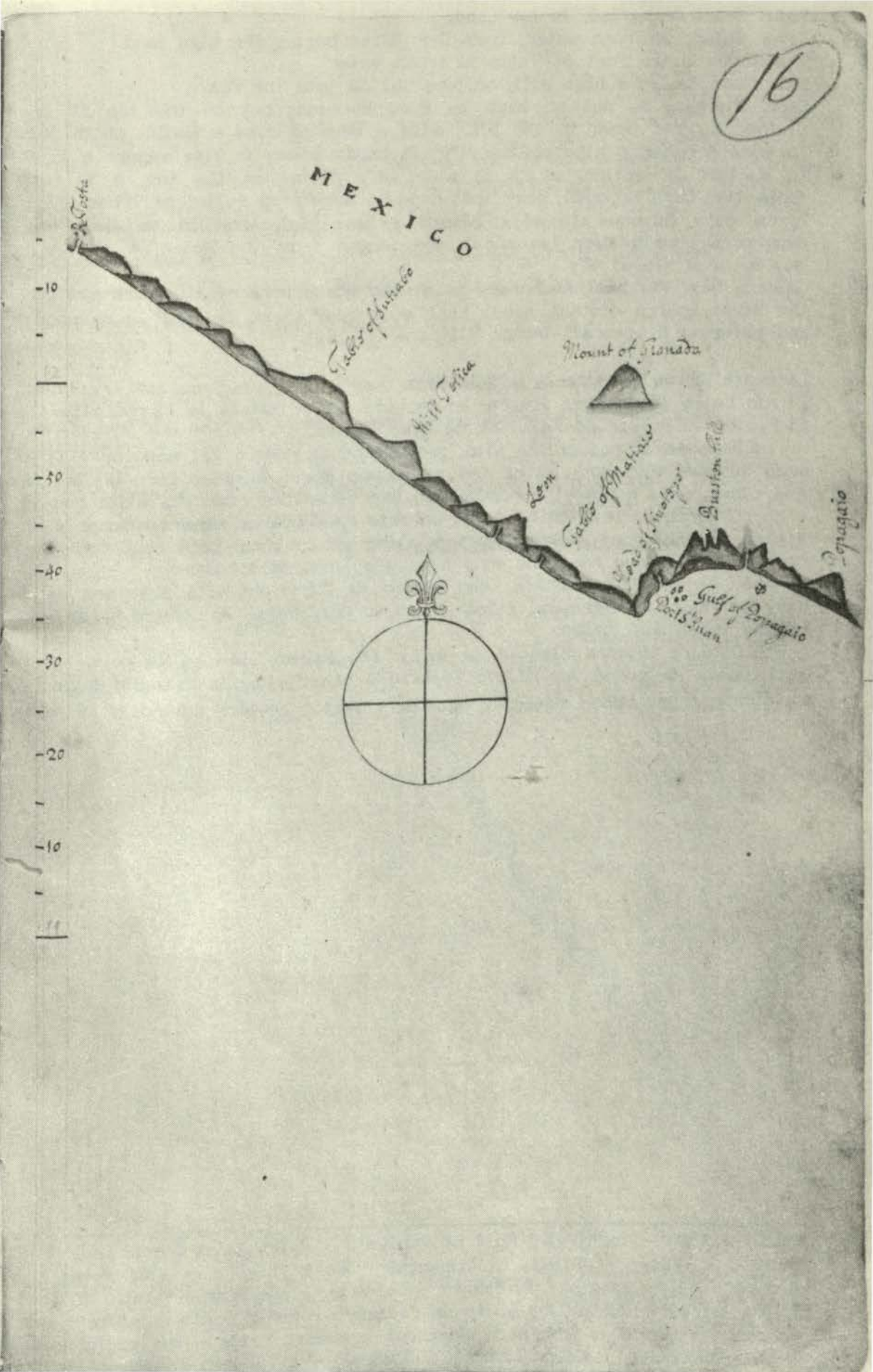
MEXICO (13°20' - 11°10' N.): Golfo de Amapala [Fonseca] - I. Mangera [Meanguera] - I. Chochagua [Conchaguita] - Punta Casivina [Coseguina] - Chuluteca - Cosivina [Coseguina] - Mesa de Roldán - puerto Martín López - desierto de Aserradores - I. Aserradores [Punta Icaco] - Canal Ancho - *Realejo* [Corinto] - una isla baja y plana [Cardón] - Canal Angosto - I. Castanoa [Castanones] - volcán viejo - Riachuelo que lleva a la ciudad de León - R. Tosta [Tamarindo] (f. 15).


15
MEXICO
Gulf of Amapala
Chulutrea
Cosivina
Point Cosivina
Tables of Roldan
Port Martin Lopes
Desert of Aserradores
Old Vulcan
Broad Channel
Narrow Channel
Castanoa
50
40
30
20
10

River Tosta, is sometimes dry & the Sea comonly runs so high that there is no landing.
Tolica, is higher than all the Mountaines neare it & continually casts out Stones, and Smoake.
Matiare, is a plaine Mountaine, has a Table land on the Top, at the N°W^{t} end of it is a fine small Cove, & at the bottom of the Cove a River of fresh water.
Port Saint Juan, is an indifferent good Port for N° & N°W^{t} winds, at the E^{t} Point of this Port are 4 small Ilands, which are some Shelter for E^{t} erly winds. at the bottom of the Port, in the midle is a fresh water River, but here comonly runs so great a Sea (as it does on all this Coast) that no Boat can land, here are built small vessells.
The gulf of Popagaio is an ill place to Ride in (or Land at) being very windy, but especially from Aprill to September, which is the time for the N° winds. In the midle of the Gulf is a River of fresh water, but there is no landing, the Sea runs so high near this River by the Seaside the land is low. the Mountaine of Papagaio is vastly high & like a Sugar loafe (f. 15v).

El río Tosta [Tamarindo] está a veces seco y el mar comunmente es tan grueso que no hay desembarcadero.
Tolica es más alta que todas las montañas cerca a él y continuamente arroja piedras y humo.
Matiare es una montaña plana, con una meseta en la cima. En su extremo noroeste hay una pequeña y fina ensenada, al fondo de la cual corre un río de agua fresca.
Puerto San Juan es un buen puerto al margen de los vientos norte y noroeste. En la punta este de este puerto hay 4 pequeñas islas, que son algo abrigadas para los vientos del este. Al fondo de este puerto, en la parte central, hay un río de agua fresca, pero aquí comunmente hay una mar tan gruesa (como lo es en toda esta costa) que ningún bote puede tocar tierra. Aquí se construyen pequeñas embarcaciones.
El golfo de Papagayo es un mal lugar para entrar (o desembarcar) siendo muy ventoso, pero especialmente desde abril a setiembre, que es la época de los vientos norte. En medio del Golfo hay un río de agua fresca, pero no hay desembarcadero. La mar es muy gruesa cerca a este río. La tierra es baja. La montaña de Papagayo es amplia como un pilón de azúcar (f. 15v).

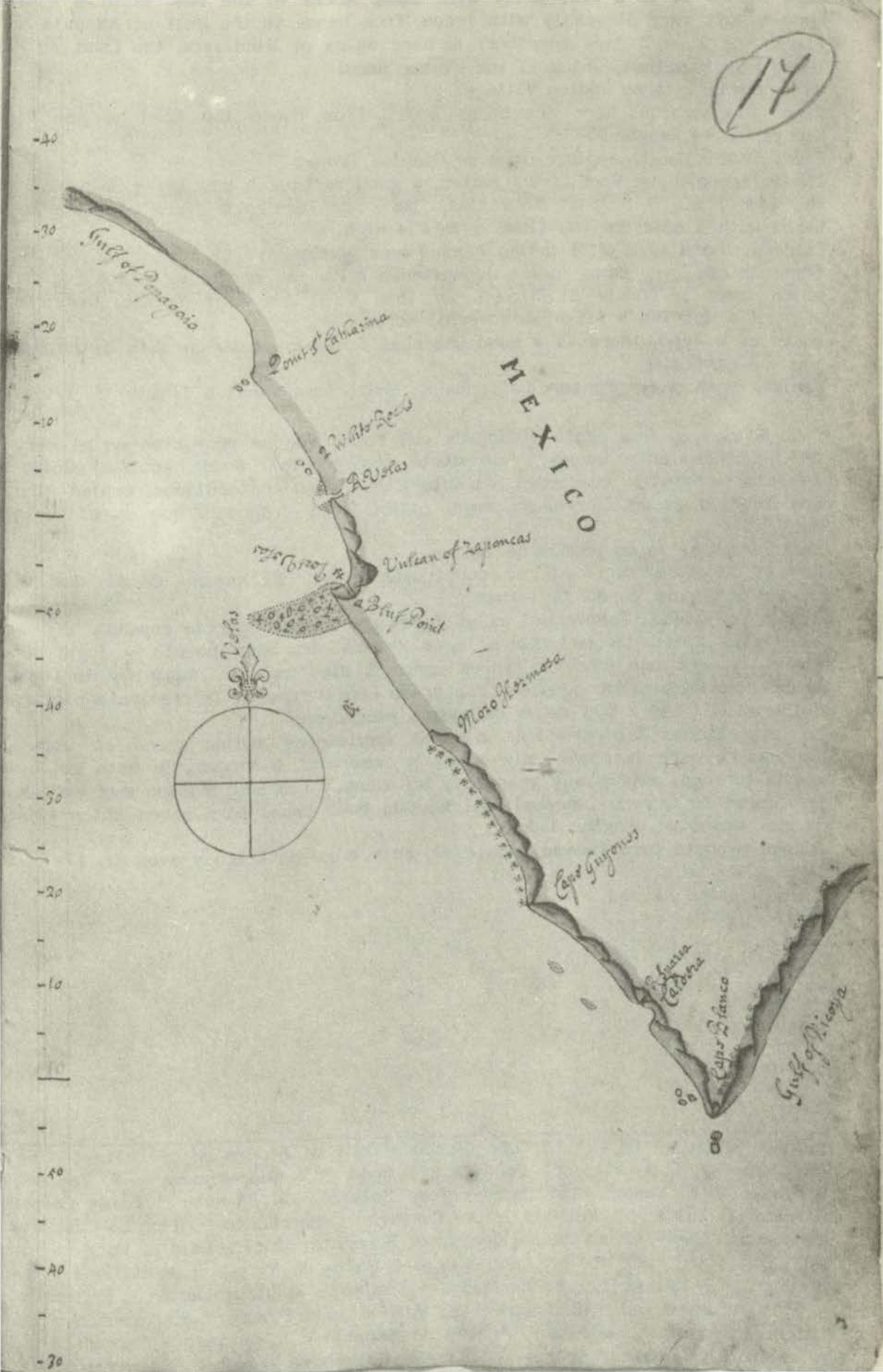
MEXICO (12°35' - 10°15' N.) R. Tosta - Table of Sutrabo - Hill Tolica - Leon - Table of Matiare - Mount of Granada - Head of Sinotepe - Port Saint Juan - Gulf of Papagaio - Bursten hill - Papagaio
MEXICO (12°35' - 10°15' N.): R. Tosta [Tamarindo] - Meseta de Sutrabo - colina Tolica - León - Meseta de Matiare - Monte Granada - Cabezo de Sinotepe - puerto de San Juan - Golfo de Papagayo - Colina Quemada - Papagayo (f. 16).


16
MEXICO
Mount of Granada
Gulf of Dopagaio
Port St Juan
Dopagaio
-10
-50
-40
-30
-20
-10

Point Saint Catharina, is low Land.
River Velas, is fresh water, from this River begins the high land.
The River in the Port of Velas is fresh water.
Moro Hermosa, is a high Hill, bulting out to into the Sea.
Cape Guyones, is not so high as Moro Hermosa; but on the top it is very plaine, it goes down to the N°W^{t} with a bending like a Sadle, which joins it to Moro Hermosa & also on the S°E^{t} it bends downe in like manner & is joined to another Mountaine, which is also very plaine on the top, & in respects looks like Cape Guyones, only that Cape is something fuller of Trees.
Ffrom Cape Guyones to Cape Blanco is all high land in the way are two dangerous shoals they lye about one league from the Maine, & at low water may be seen almost dry.
Caldera bay, the best Anchorage is at the North part of it, where you may see the River Sparca distant about half a league, where is said to be good Wood and Watering & severall Indian Villages (f. 16v).

La Punta Santa Catalina es tierra baja.
El río Velas es de agua fresca. Desde este río principia la tierra alta.
El río en el puerto de Velas es de agua fresca.
Morro Hermoso es una colina alta, proyectandose dentro del mar.
Cabo Guyones [Guionos] no es tan alto como Morro Hermoso pero en la cima es muy plana. Baja hacia el noroeste con una curvatura como una silla que lo une a Morro Hermoso. También hacia el sureste se curva de manera similar y se une a otra montaña, que también es muy plana en su cima. Luce como Cabo Guyenes [Guionos], solo que ese cabo está algo más lleno de árboles.
De Cabo Guyanes [Guionos] a Cabo Blanco la tierra es alta y en esa dirección hay dos bajos peligrosos. Ellos yacen a una legua de tierra y en bajamar pueden verse casi secos.
Bahía Caldera [Piedra Blanca], el mejor fondeadero está en la parte norte de ella, donde se puede ver el río Esparza a una distancia de media legua, donde se dice que hay buena madera y aguada, y varios pueblos de indios (f. 16v).

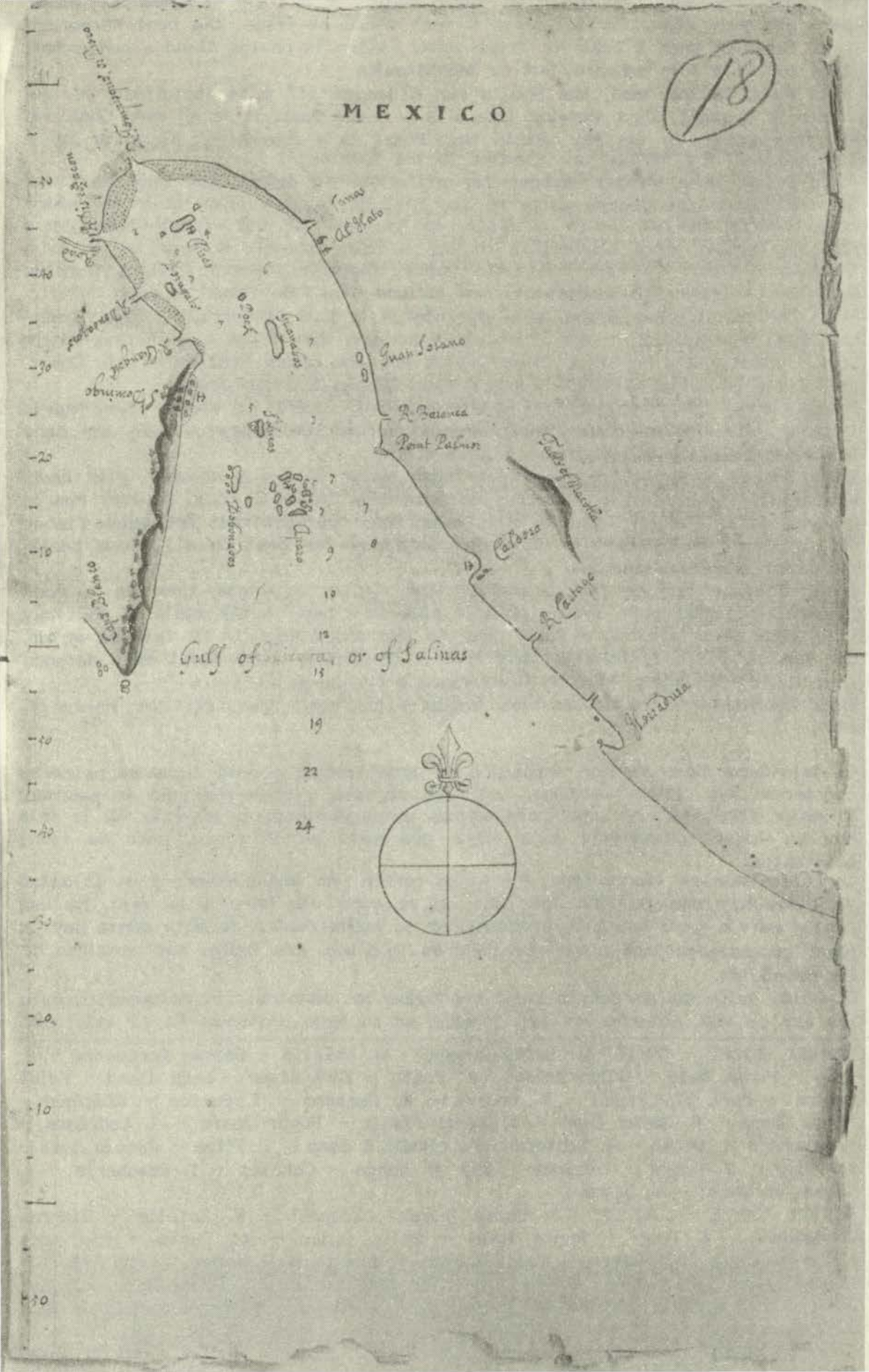
MEXICO (11°50' - 09°30' N.) Gulf of Papagaio - Point Saint Catharina - 2 White Rocks - R. Velas - Vulcan of Zapancas - Port Velas - a Bluf Point - Moro Hermosa - Cape Guyones - R. Sparca - Caldera - Cape Blanco - Gulf of Nicoya
MEXICO (11°50' - 09°30' N.) Golfo de Papagayo - punta Santa Catalina - 2 rocas blancas - R. Velas - volcán de Zapancas - puerto Velas - una punta escarpada - Morro Hermoso - Cabo Guyones [Guiones] - R. Sparca [Esparza] - Caldera [Piedra Blanca] - Cabo Blanco - Golfo de Nicoya (f. 17).


17
Gulf of Spiritu Santo
Point St Catharina
Rio Grande
Rio Virgin
Rio Colorado
Rio Gila
Rio Bravo
Rio Tizon
Rio Panuco
Rio Alvarado
Rio Coatzacoalcos
Rio Tabasco
Rio Grijalva
Rio Usumasinta
Rio Hondo
Rio Nicaragua
Rio Chagres
Rio Darien
Rio Atrato
Rio Sinu
Rio Magdalena
Rio Cauca
Rio Dagua
Rio Esmeraldas
Rio Guayaquil
Rio Tumbez
Rio Piura
Rio Rimac
Rio Loa
Rio Copiapo
Rio Coquimbo
Rio Maule
Rio Biobio
Rio Valdivia
Rio Imperial
Rio Toltem
Rio Chiloe
Rio Negro
Rio Colorado
Rio Sauce
Rio Salado
Rio Tercero
Rio Parana
Rio Uruguay
Rio Grande
Rio Pardo
Rio Jacuy
Rio Tramandahy
Rio Rapel
Rio Maldonado
Rio Plata
Rio Paraguay
Rio Vermejo
Rio Pilcomayo
Rio Xarayes
Rio Madeira
Rio Tapajos
Rio Xingu
Rio Tocantins
Rio Maranon
Rio Ucayale
Rio Napo
Rio Putumayo
Rio Yapura
Rio Negro
Rio Orinoco
Rio Apure
Rio Meta
Rio Guaviare
Rio Caqueta
Rio Yupura
Rio Negro
Rio Branco
Rio Essequibo
Rio Corentyn
Rio Surinam
Rio Maroni
Rio Oyapoc
Rio Amazons
Rio Para
Rio Tocantins
Rio Xingu
Rio Tapajos
Rio Madeira
Rio Xarayes
Rio Pilcomayo
Rio Vermejo
Rio Paraguay
Rio Plata
Rio Maldonado
Rio Rapel
Rio Tramandahy
Rio Jacuy
Rio Pardo
Rio Grande
Rio Uruguay
Rio Parana
Rio Salado
Rio Tercero
Rio Sauce
Rio Colorado
Rio Negro
Rio Chiloe
Rio Toltem
Rio Imperial
Rio Valdivia
Rio Biobio
Rio Maule
Rio Coquimbo
Rio Copiapo
Rio Loa
Rio Rimac
Rio Piura
Rio Tumbez
Rio Guayaquil
Rio Esmeraldas
Rio Dagua
Rio Cauca
Rio Magdalena
Rio Sinu
Rio Atrato
Rio Darien
Rio Chagres
Rio Nicaragua
Rio Hondo
Rio Usumasinta
Rio Grijalva
Rio Tabasco
Rio Coatzacoalcos
Rio Alvarado
Rio Panuco
Rio Tizon
Rio Bravo
Rio Gila
Rio Colorado
Rio Virgin
Rio Grande
MEXICO
Point St Catharina
Rio Grande
Rio Virgin
Rio Colorado
Rio Gila
Rio Bravo
Rio Tizon
Rio Panuco
Rio Alvarado
Rio Coatzacoalcos
Rio Tabasco
Rio Grijalva
Rio Usumasinta
Rio Hondo
Rio Nicaragua
Rio Chagres
Rio Darien
Rio Atrato
Rio Sinu
Rio Magdalena
Rio Cauca
Rio Dagua
Rio Esmeraldas
Rio Guayaquil
Rio Tumbez
Rio Piura
Rio Rimac
Rio Loa
Rio Copiapo
Rio Coquimbo
Rio Maule
Rio Biobio
Rio Valdivia
Rio Imperial
Rio Toltem
Rio Chiloe
Rio Negro
Rio Colorado
Rio Sauce
Rio Salado
Rio Tercero
Rio Parana
Rio Uruguay
Rio Grande
Rio Pardo
Rio Jacuy
Rio Tramandahy
Rio Rapel
Rio Maldonado
Rio Plata
Rio Paraguay
Rio Vermejo
Rio Pilcomayo
Rio Xarayes
Rio Madeira
Rio Tapajos
Rio Xingu
Rio Tocantins
Rio Maranon
Rio Ucayale
Rio Napo
Rio Putumayo
Rio Yapura
Rio Negro
Rio Orinoco
Rio Apure
Rio Meta
Rio Guaviare
Rio Caqueta
Rio Yupura
Rio Negro
Rio Branco
Rio Essequibo
Rio Corentyn
Rio Surinam
Rio Maroni
Rio Oyapoc
Rio Amazons
Rio Para
Rio Tocantins
Rio Xingu
Rio Tapajos
Rio Madeira
Rio Xarayes
Rio Pilcomayo
Rio Vermejo
Rio Paraguay
Rio Plata
Rio Maldonado
Rio Rapel
Rio Tramandahy
Rio Jacuy
Rio Pardo
Rio Grande
Rio Uruguay
Rio Parana
Rio Salado
Rio Tercero
Rio Sauce
Rio Colorado
Rio Negro
Rio Chiloe
Rio Toltem
Rio Imperial
Rio Valdivia
Rio Biobio
Rio Maule
Rio Coquimbo
Rio Copiapo
Rio Loa
Rio Rimac
Rio Piura
Rio Tumbez
Rio Guayaquil
Rio Esmeraldas
Rio Dagua
Rio Cauca
Rio Magdalena
Rio Sinu
Rio Atrato
Rio Darien
Rio Chagres
Rio Nicaragua
Rio Hondo
Rio Usumasinta
Rio Grijalva
Rio Tabasco
Rio Coatzacoalcos
Rio Alvarado
Rio Panuco
Rio Tizon
Rio Bravo
Rio Gila
Rio Colorado
Rio Virgin
Rio Grande
Gulf of Spiritu Santo

Cape Blanco it is a Bluf point with Steep Rocks to the sea. is of a midling here & soft very pleasanty with trees. from hence to the Gulf of Amapala many times, for 2 or 3 days together, is hard Gales of Wind from the Land, in May, June, July & August, which is the Winter here.
Saint Domingo is an Indian Village.
River Dispensacon, here are Ships built. from hence the Road to the Citty Nicoya, is 14 leagues.
River Tempisque is a place of some Spanish Trade.
Ilands Aparo, have Wood, fresh water, a good Harbour & may lay a Ship aground, the Tide rises 8 foot at Neep tides. here are Turtles & store of ffish to be taken with a sain, on the flood & in the nigh.
Caldera, there is 2 or 3 Indian ffishermens houses.
Iland Chiras, has some Indian Inhabitants & is the Anchoring place for Ships which come to Trade at Nicoya. In this Gulf are many Turtle, very large Oisters & Muscles & ffish of severall sorts.
Rocks of Queypo, there is a good Channell for Ships between them & the Maine, see the next side.
Nicoya, exports for Panama, Salt, Honey, Maiz, some Wheat & ffowls (f. 17v).

Cabo Blanco es una punta escarpada con rocas que se proyectan en el mar. Es un lugar bastante bueno y agradable con árboles. Desde aquí al Golfo de Amapala, en muchas ocasiones, durante 2 o 3 días consecutivos, soplan vientos muy fuertes desde tierra, en mayo, junio, julio y agosto, que es el invierno aquí.
Santo Domingo es un pueblo de indios.
El río Dispensación, aquí se construyen naves. El camino desde aquí a la ciudad de Nicoya es de 14 leguas.
El río Tempisque [Tempesque] es un lugar con algún comercio español.
Las islas Aparo tienen madera, agua fresca, un buen puerto y lugar donde poner en seco una nave. La marea crece 8 pies en alta. Aquí hay tortugas y abundancia de pescado para ser capturado con trampa en la creciente nocturna.
Caldera, allí hay 2 o 3 casas de indios pescadores.
La isla Chiras [Chira] tiene algunos habitantes indios y es el lugar de fondeadero para las naves que viene a comerciar a Nicoya. En este golfo hay mucha tortuga, ostras muy grandes y moluscos y pescado de tipo muy variado.
Las Rocas de Queypo [Quepos], ahí hay un buen canal para naves entre ellas y tierra, véase el próximo lado.
Nicoya exporta para Panamá, sal, miel, maíz, algo de trigo y aves (f. 17v).

MEXICO (11°10' - 08°45' N.) Cape Blanco - Gulf of Nicoya or of Salinas - Saint Domingo - R. Changell - R. Dendajore - Road - R. Dispensacon - R. Tempisque, or Pisco - R. Canas - Al Hato - Juan Solano - R. Baranca - Point Palmer - Caldera - Table of Macotla - R. Cartago - Herradura - [inside the Gulf]: Debonados, Apazo, Saint Lucas, Guayabos, Berugate, Chiras, [and a] Rock
MEXICO (11°10' - 08°45' N.) Cabo Blanco - Golfo de Nicoya o de Salinas - Santo Domingo - R. Changell - R. Dendajore - camino - R. Dispensación - R. Tempisque o Pisco [Tempesque] - R. Canas - El Hato - Juan Solano - R. Barranca - Punta Palmer [¿Judas?] - Caldera - Meseta de Macotla - R. Cartago - Herradura - [en el Golfo]: Debonados, Apazo, San Lucas, Guayabos, Berugate, Chiras [Chira], [y una] roca (f. 18).

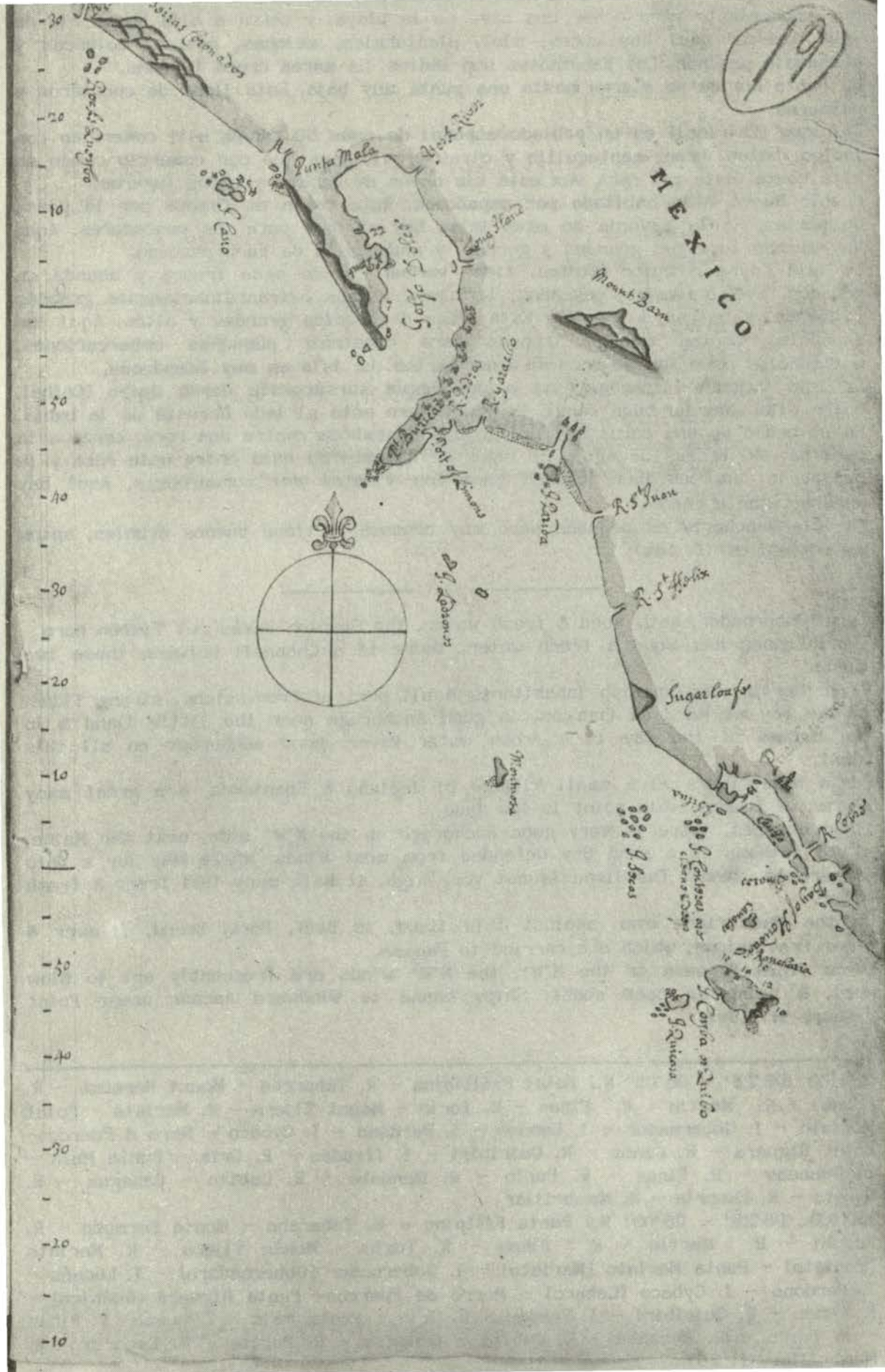

MEXICO
18
Al Hato
Guan Sotano
R. Baranca
Point Palmer
Caldera
R. Castago
Horradura
Gulf of
or of Salinas
Cape Blanco
Apaso
Guanabos
Pocos
Cuba
Cayo Blanco
Tabla of Macotla
10
12
15
19
22
24

Isle Cano, has many Rivuletts of fresh water, & is full of Coconutt trees, there are Wild hogs, Turtle, doves & vast store of ffish. the best Anchorage is at the N°E^{t} part & best for fresh water, there is on the Iland a convenient place to lay a Ship ashoare, but no Inhabitants.
Punta Mala, is low land, the Shoals run a league off & in the middle of the Shoals is a small Iland showing like a Ship under Sail. it is an even Countrey but very woody. In the Bay within this Point is a convenient place to lay a Ship ashoare. the Indians are Enemies to the Spaniards.
Golfo Dolce, is a secure Harbour for all winds no danger but what you see, the further in the deeper water on the E^{t} side is very deep water therefore keep towards the W^{t} Shoare. A little to the N°W^{t} of the ffourth Point is a fine small Cove very convenient to lay a Ship ashoare, & near to it is a freshwater River. Here are Coconutts, Honey, Plantains, Casavy, Oisters, Muscles & plenty of ffish. the Inhabitants are Indians. The Tide flows 10 foot.
Point Burica, streches downe to a low Point & is full of Coconut & Palm Trees.
Chirique, is a Spanish towne of about 50 houses, they Trade with Indico, Pitch, Tarr, Butter and other Provissions which are the comon Trades of this Coast. this River is seldom without Shipping from Panama & other places.
Puebla Nova, is Inhabited by Spaniards, this Coast is famous for Pearle ffishing. at most of these Ilands are Hults for the ffishers. here are many fat & large Turtle & abundance of good ffish.
Iland Coyba, or Quibo, has severall fresh water Rivers & abounds with Deer, Wild fowl, ffish, Turtle, Oisters extraordinary large & good, & with Pearle Oisters. It is full of large & tall Trees, Here the Spaniards foll much Timber for building small Vessells. it being esteemed the best in all these parts, the Iland is very Temperate.
Iland Quicara is one league S°S°W^{t} from Quibo, betweene them is a good Channell. the Anchorage is on the N°E^{t} side in a bay, in the midle of that bay is a River over against a Rock, near to the which Rock is 20 fathoms water, the landing place is between this Rock & the Point, which Point is a defence from the S°S°W^{t} winds, here is Wood Water & Coconuts.
Iland Rancheria, is small but very Woody, & has good Trees fitt for Masts (f. 18v).

La isla Cano tiene varios riachuelos de agua fresca, y está llena de palmeras cocoteras. Hay cerdos salvajes, tortugas, palomas y gran cantidad de pescado. El mejor fondeadero y lugar para aguada están en la parte noreste. En la isla hay un lugar conveniente para echar una nave en la playa, pero no tiene habitantes.
La Punta Mala es tierra baja, los bajos corren una legua afuera y en la mitad de ellos hay una pequeña isla que se ve como una nave a la vela. Es una región pareja pero bastante arbolada. En la bahía dentro de esta punta hay un lugar conveniente para echar una nave en la playa. Los indios son enemigos de los españoles.
El Golfo Dulce es un puerto seguro a todos los vientos, sin peligros excepto los que se ven, estando los más lejanos en el agua profunda. En el lado este

---

MEXICO (09°35' - 07°10' N.) Rocks Queybo - R. Estella - Seiras Coronados - I. Cano - Punta Mala - Golfo Dolce - 4° Punta - York River - Long Iland - Point Burica - Port of Limons - R. Pedras - R. Garacho - I. Parida - *Chirique* - Mount Baru - R. Saint Juan - R. Saint ffelix - Sugar loafe - I. Ladrones - Montuosa - I. Secas - I. Conteras are cleane & deep - I. Silva - *Pueblo nova* - Carrillo - R. Cobre - Limares - Bay of Honda - Canales - I. Rancheria - I. Coyba, or Quibo - I. Quicara
MEXICO (09°35' - 07°10' N.): Rocas Queybo [Quepos] - R. Estella - Sierras Coronadas - I. Cano - Punta Mala - Golfo Dulce - 4° Punta - río York [¿Esquinas?] - Isla Larga - punta Burica - puerto de Limones [¿Armuelles?] - R. Piedras - R. Garacho - I. Parida - *Chirique* [Chiriquí] - Monte Baru - R. San Juan - R. San Félix - Pilón de Azúcar - I. Ladrones - Monterrosa - I. Secas - I. Contreras, son limpias y profundas - I. Silva - *Pueblo Nuevo* - Carrillo - R. Cobre - Linares - Bahía de Honda - Canales - I. Rancheria - I. Coyba o Quibo [Coiba] - I. Quicara [Jicarón] (f. 19).

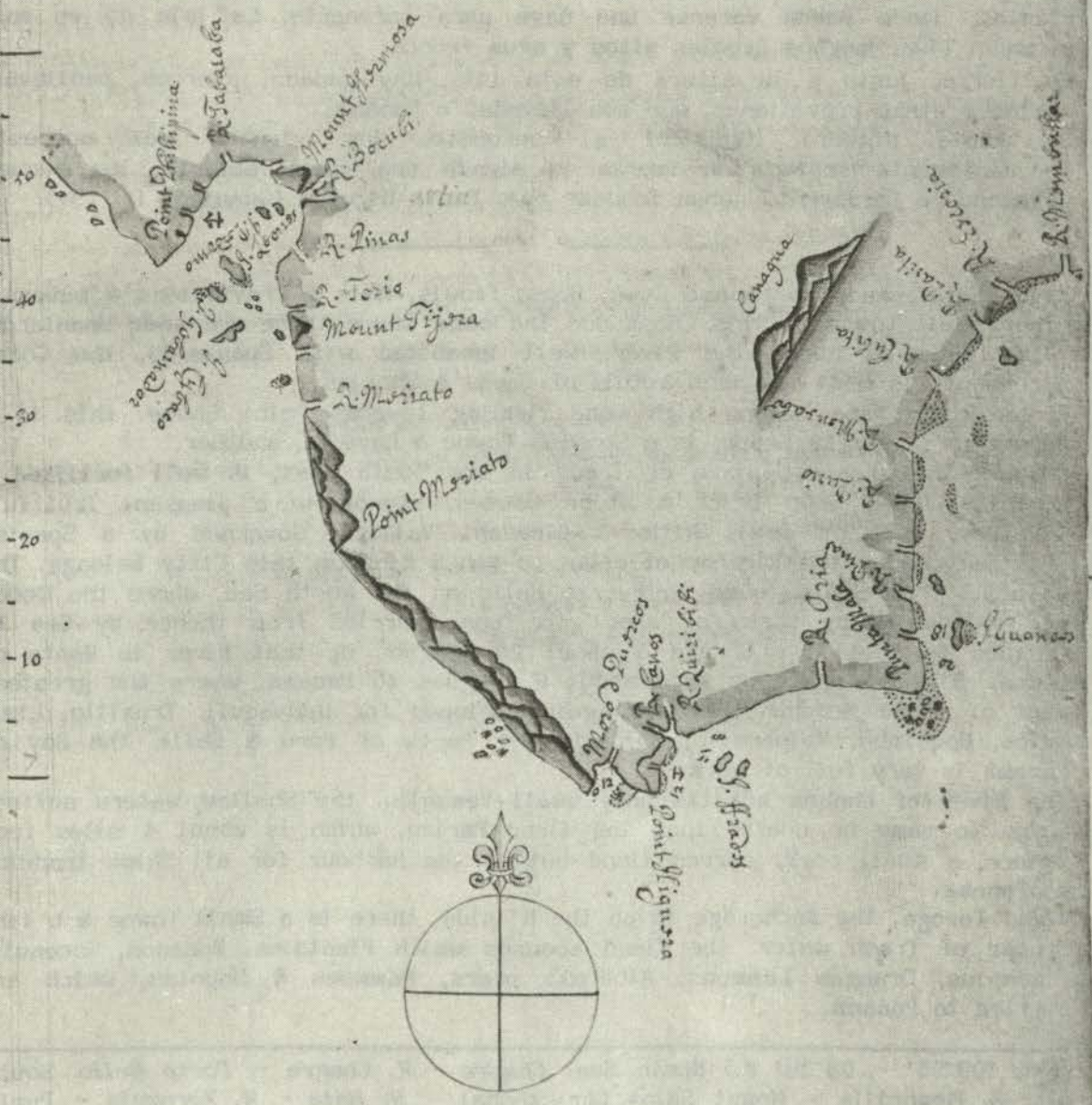

19
MEXICO
Punta Mala
Mount Barn
R. St Juan
R. St Helix
Sugarloafs
R. Cobre
Bay of Honduras
Honcharia
Golfo Dolce
Long Island
Port of Limons
Montrosa
-30
-20
-10
-50
-40
-30
-20
-10
-50
-40
-30
-20
-10

hay agua muy profunda, consecuentemente mantengase hacia la orilla oeste. Un poco hacia el noroeste de la cuarta punta hay una pequeña y bella ensenada, muy conveniente para echar una nave en la playa, y cerca a ella hayun río de agua fresca. Aquí hay cocos, miel, plantanales, melones, ostras, moluscos y abundante pescado. Los habitantes son indios. La maréa crece 10 pies.
La Punta Burica se alarga hasta una punta muy baja. Está llena de cocoteros y palmeras.
Chirique [Chiriqui] es un poblado español de unas 50 casas, allí comercian con indigo, betún, brea, mantequilla y otras provisiones que son comercio común en esta costa. Este río rara vez está sin naves de Panamá y otros lugares.
Pueblo Nuevo esta habitado por españoles. Esta costa es famosa por la pesca de perlas. En la mayoría de esas islas hay abrigos para los pescadores. Aquí hay muchas tortugas grandes y gordas, y abundancia de buen pescado.
La isla Coyba o Quibo [Coiba], tiene varios río de agua fresca y abunda en venados, aves salvajes, pescados, tortugas, ostras extraordinariamente grandes y buenas, y ostras de perlas. Está llena de árboles grandes y altos. Aquí los españoles cortan muchos troncos para construir pequeñas embarcaciones, estimadolos como los mejores en esas partes. La isla es muy temperada.
La isla Quicara [Jicarón] está a una legua sursuroeste desde Quibo [Coiba], entre ellas hay un buen canal. El fondeadero está al lado noreste de la bahía. En el medio de esa bahía hay un río que desemboca contra una roca, cerca a la cual hay 20 brazas de agua. El lugar de desembarco está entre esta roca y la punta, la cual es una defensa para los vientos del sursuroeste. Aquí hay madera, agua y cocos.
La isla Rancheria es pequeña pero muy boscosa, y tiene buenos árboles, aptos para mástiles (f. 18v).

Iland Gobernador, hath Wood & fresh water, the Spanish Haves cut Timber here.
Iland Leones has Wood & fresh water., there is a Channell between these two Ilands.
River Martin, has Spanish Inhabitants & all sort of Provissions. strong Tides.
In the Bay at Moro de Puercos, is good Anchorage near the little Iland & in the bottom of the Bay is a fresh water River. good anchorage on all this Coast.
Punta Mala, there is a small Village of Indians & Spaniards, & a great many ffarms of Beeves. this point is low land.
Iland Guanoes, there is very good Anchorage on the N°W^{t} side, next the Maine, at 18 fathoms in a sand Bay defended from most Winds, where may lay a Ship ashoare to cleane. The Iland is not very high, it hath many tall Trees & fresh water.
On the Main right over against this Iland, is Beef, Pork, Bredd, fflower & other Provissions, which are carried to Panama.
ffrom Point Higuera to the N°W^{t}, the N°W^{t} winds are frecuently apt to blow hard, & being an open coast. Ships bound to Windward Anchor under Point Higuera (f. 19v).

MEXICO (08°25' - 06°05' N.) Point Phillipina - R. Tabaraba - Mount Hermosa - R. Bocubi - R. Martin - R. Pinas - R. Torio - Mount Tijera - R. Meriato - Point Meriato - I. Gobarnador - I. Leones - I. Perdono - I. Cybaco - Moro d Puercos- Point Higuera - R. Canos - R. Quiribiri - I. ffrades - R. Oria - Punta Mala - I. Guaneos - R. Pinas - R. Purio - R. Mensabe - R. Cubita - Canagua - R. Darita - R. Escoria - R. Membrillar
MEXICO (08°25' - 06°05' N.) Punta Filipina - R. Tabaraba - Monte Hermoso - R. Bocubí - R. Martín - R. Piñas - R. Torio - Monte Tijera - R. Meriato [Mariato] - Punta Meriato [Mariato] - I. Gobernador [Gobernadora] - I. Leones - I. Perdono - I. Cybaco [Cebaco] - Morro de Puercos- Punta Higuera [Guanico] - R. Canos - R. Quiribiri - I. Frades - R. Oria - Punta Mala - I. Guano- R. Piñas - R. Purio - R. Mensabe - R. Cubita - Canagua - R. Darita - R. Escoria - R. Membrillar (f. 20).

MEXICO

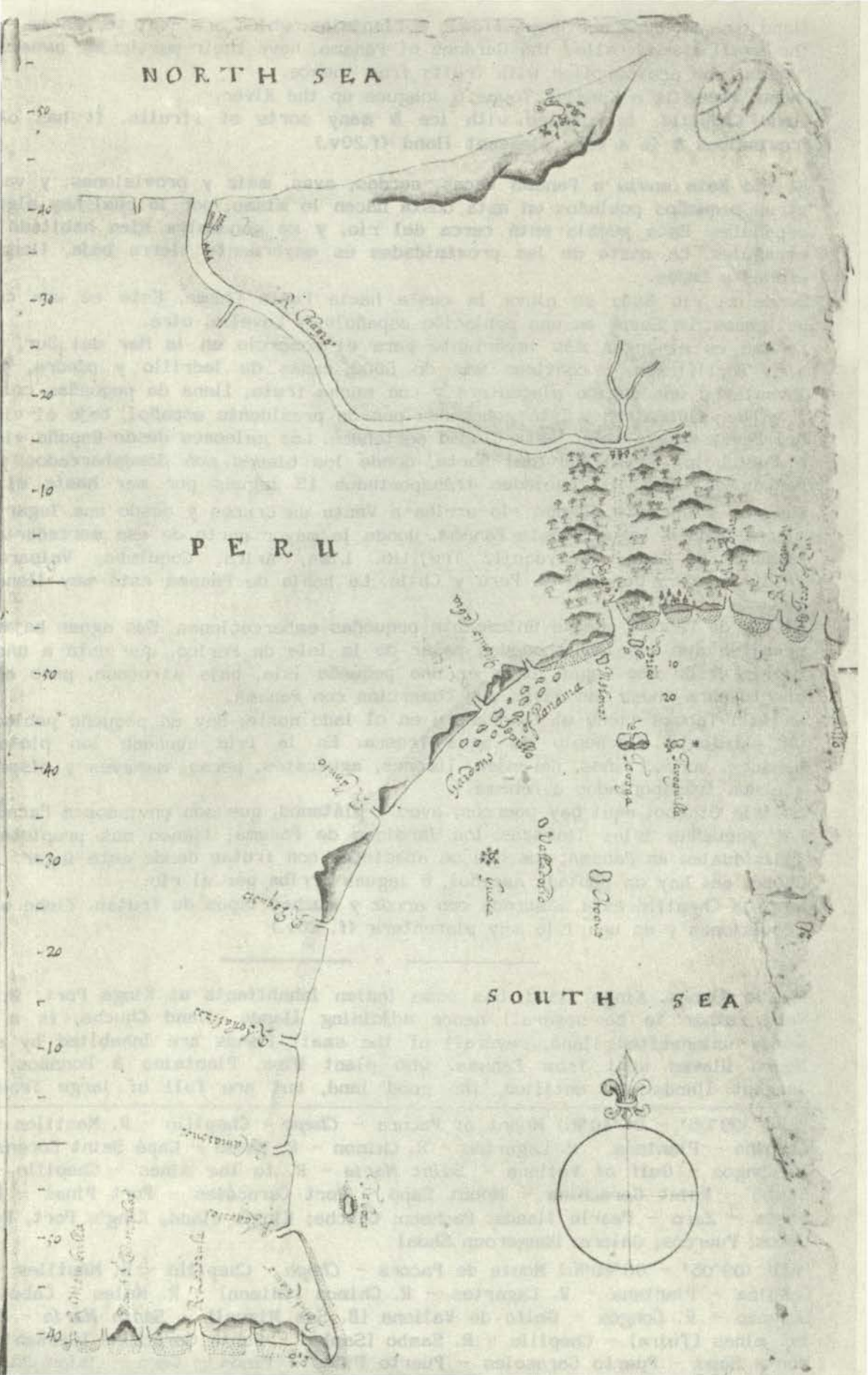

Point Phillipina
R. Tabalaba
Mount Hermosa
R. Bocubi
R. Pinas
R. Torio
Mount Tijera
R. Meriato
Point Meriato
Canagua
R. Oria
Punta Mala
R. Quiribibi
Canos
Point Higuera
S. Guanaco
50
40
30
20
10

La isla Gobernador [Gobernadora] tiene madera y agua fresca, los españoles cortan troncos aquí.
La isla Leones tiene madera y agua fresca. Hay un canal entre esas dos islas.
El río Martín tiene habitantes españoles y toda clase de provisiones; presentando fuertes mareas. En la bahía, en el Morro de Puercos, hay un buen fondeadero cerca a la isla pequeña, y al fondo de la bahía hay un río de agua fresca. Buen fondeadero en toda esta costa.
La Punta Mala tiene un pequeño poblado de indios y españoles, y varias granjas grandes de ganado. Esta punta es tierra baja.
La isla del Guano, aquí hay muy buen fondeadero al lado noroeste, junto a tierra, en 18 brazas, en una bahía arenosa defendida de la mayoría de los vientos, donde puede vararse una nave para carenarla. La isla no es muy elevada. Tiene muchos árboles altos y agua fresca.
En tierra, justo a la altura de esta isla, hay ganado, puercos, panllevar, harina y otras provisiones, que son llevadas a Panamá.
De Punta Higuera [Guanico] al noroeste, los vientos del noroeste frecuentemente soplan con fuerza y, siendo una costa abierta, los buques navegando a barlovento deben fondear bajo Punta Higuera [Guanico] (f. 19v).

River Nata. sends to Panama Cows, Hogs, ffowls, Maiz & Provissions & severall other small Towns on this Coast doe the same where there are some Spaniards, this Towne is neare the River, well Inhabited with Spaniards, the Coast hereabouts is most low land & full of Sands & Shoales.
Ffrom River Nata begins high Land running towards Point Chame. this is a dangerous Coast. La Seppe, is a Spanish Towne & Lavelia, another.
Panama, the greatest place of Trade in the South Seas, is well fortified & contains above 6000 Brick & Stone houses, stands in a pleasant fruitfull Countrey, full of small Hills & pleasant Valleys. Governed by a Spanish President under the Viceroy of Peru, to which Kingdom this Citty belongs. The Galleons from Spaine come to Puerto Bello on the North Sea, where the Goods are unladen & by Barks of about 16 Tonns carried from thence by Sea 13 leagues to the River Chagre & about 20 leagues up that River to Venta de Cruses & from thence by Land about 6 leagues to Panama, where the greatest part of those Merchandizes are againe Shipped for Guayaquil, Truxillo, Lima, Arica, Coquimbo, Valparaiso, Baldivia &^{ca} Ports of Peru & Chili. the Bay of Panama is very full of Wormes.
The River of Panama admitts only small Vessells. the Shallow waters suffers Ships to came no nearer than the Iland Perico, which is about 4 miles from thence, a small rocky barren Iland but is the Harbour for all Ships tradeing to Panama.
Iland Tavoga, the Anchorage is on the N^{e} side, there is a Small Towne & a fine Brooke of fresh water. the Iland abounds which Plantains, Bonanos, Coconuts, Pineaples, Oranges Lemmons, Albecato pears, Mammees & Sapotas, which are carried to Panama.

PERU (09°55' - 08°35' N.) North Sea: *Chagre* - R. Chagre - *Porto Bello.* South Sea: R. Membrilla - Mount Saint Christophal - *R. Nata* - R. Zerozula - Punta Chame - R. Lagartos - Tabora - R. Camarones - R. Sohalizes - R. Pequete - R. Camito - Guaca - Valladolid - Otoque - Gardens of Panama - *La Seppe* - Sepillo - Monte Cabra - Melones - Tavoga - Tavoguilla - Perico - R. Grande - *Venta de Cruces* - *Panama* - R. Juan Diaz - R. Tocamen - Tree of Ruiz - *Chepo* - Chepillo

PERU (09°55' - 08°35' N.) Mar del Norte [Caribe]: *Chagre* - R. Chagre - *Portobelo.* Mar del Sur [Pacífico]: R. Membrilla - Monte San Cristóbal - *R. Nata* - R. Zerozula - Punta Chame - R. Lagartos - Tabora [Tabor] - R. Camarones - R. Sohalizes - R. Pequete - R. Camito [Caimito] - Guaca - Valladolid - Otoque - Jardines de Panamá - *La Seppe* - Sepillo - Monte Cabra - Melones - Tavoga [Taboga] - Tavoguilla [Taboguilla] - Perico - R. Grande - *Venta de Cruces* - *Panamá* - R. Juan Diaz - R. Tocamen - Arbol de Ruiz - *Chepo* - Chepillo (f. 21).


NORTH SEA
PERU
SOUTH SEA

Iland Otoque, here are Hogs, ffowls & Plantains, which are sent to Panama.
The small Ilands called the Gardens of Panama, have their particular owners at Panama, who are supplied with fruits from thence.
Chepo, there is a Spanish Towne 6 leagues up the River.
Iland Chepillo, is planted with ice & many sorts of ffruits. it has other Provissions & is a very pleasant Iland (f.20v.)

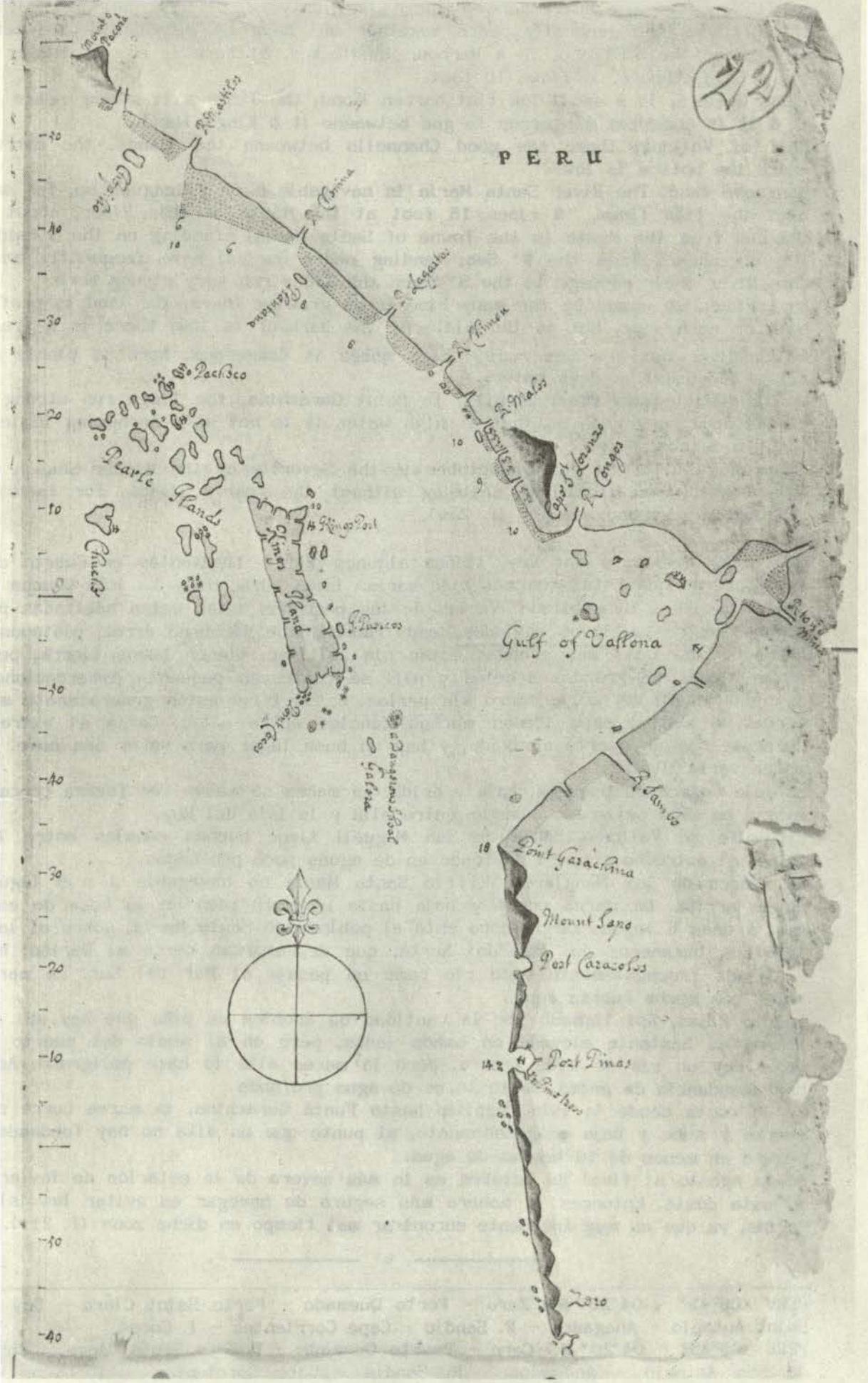
El río Nata envía a Panamá vacas, cerdos, aves, maíz y provisiones; y varios otros pequeños poblados en esta costa hacen lo mismo, por lo cual hay algunos españoles. Este pueblo está cerca del río, y se encuentra bien habitado por españoles. La costa de las proximidades es mayormente tierra baja, llena de arenas y bajos.
Desde el río Nata se eleva la costa hacia Punta Chame. Esta es una costa peligrosa. La Seppe es una población española, y Lavelia, otra.
Panamá es el lugar más importante para el comercio en la Mar del Sur, está bien fortificada y contiene más de 6000 casas de ladrillo y piedra, y se levanta en una región placentera y con mucha fruta, llena de pequeñas colinas y valles placenteros. Está gobernada por un presidente español, bajo el virrey del Perú, a cuyo reino esta ciudad pertenece. Los galeones desde España vienen a Portobelo, en el Mar del Norte, donde los bienes son desembarcados y en barcas de unas 16 toneladas transportados 13 leguas por mar hasta el río Chagres y unas 20 leguas río arriba a Venta de Cruces y desde ese lugar por tierra unas 6 leguas hasta Panamá, donde la mayor parte de esa mercadería es reembarcada para Guayaquil, Trujillo, Lima, Arica, Coquimbo, Valparaíso, Valdivia, etc., puertos de Perú y Chile. La bahía de Panamá está muy llena de gusanos.
El río de Panamá admite únicamente pequeñas embarcaciones. Sus aguas bajas no permiten que las naves puedan pasar de la isla de Perico, que está a unas 4 millas desde ese lugar. Esta es una pequeña isla, baja y rocosa, pero es el puerto para todas las naves que comercian con Panamá.
La isla Taboga tiene el fondeadero en el lado norte. Hay un pequeño poblado y un excelente riachuelo de agua fresca. En la isla abundan los plátanos, banános, cocos, piñas, naranjas, limones, aguacates, peras, mameyes y nísperos, que son transportados a Panamá.
La isla Otoque, aquí hay puercos, aves y plátanos, que son enviados a Panamá.
Las pequeñas islas llamadas los Jardines de Panamá, tienen sus propietarios individuales en Panamá, los que se abastecen con frutas desde este lugar.
Chepo, ahí hay un poblado español, 6 leguas arriba por el río.
La isla Chepillo está sembrada con arroz y muchos tipos de frutas. Tiene otras provisiones y es una isla muy placentera (f. 20v.)

———— ○ ————

Pearle Ilands, Kings Iland, has some Indian Inhabitants at Kings Port. this I take rather to be severall neare adjoining Ilands. Iland Chuche, is a low woody uninhabited Iland, severall of the small Ilands are Inhabited by some Negro Slaves sent from Panama, who plant Rise, Plantains & Bonanos, the largest Ilands are untilled, tho good land, but are full of large Trees &

PERU (09°05' - 06°40'N.) Mount of Pacora - *Chepo* - Chepillo - R. Mastiles - R. Chenina - Plantana - R. Lagartos - R. Chimon - R. Males - Cape Saint Lorenzo - R. Congos - Gulf of Vallona - *Saint Maria* - R. to the mines - Chepillo - R. Sambo - Point Garachina - Mount Sapo - Port Caracoles - Port Pinas - Pine trees - Zero - Pearle Ilands: Pacheco; Chuche; King's Iland, King's Port, Point Cocos; Puercos; Galera; Dangerous Shoal

PERU (09°05' - 06°40'N.) Monte de Pacora - *Chepo* - Chepillo - R. Mástiles - R. Chenina - Plantana - R. Lagartos - R. Chimon [Chiman] - R. Males - Cabo San Lorenzo - R. Congos - Golfo de Vallona [B. San Miguel] - *Santa María* - R. a las minas [Tuira] - Chepillo - R. Sambo [Sambu] - Punta Garachina [Garachine]- Monte Sapo - Puerto Caracoles - Puerto Piñas - Pinos - Cero - Islas Perlas: Pacheco [Pacheca]; Chuche; del Rey, con Puerto del Rey y Punta Cocos; Puercos; Galera y un bajo peligroso (f. 22).

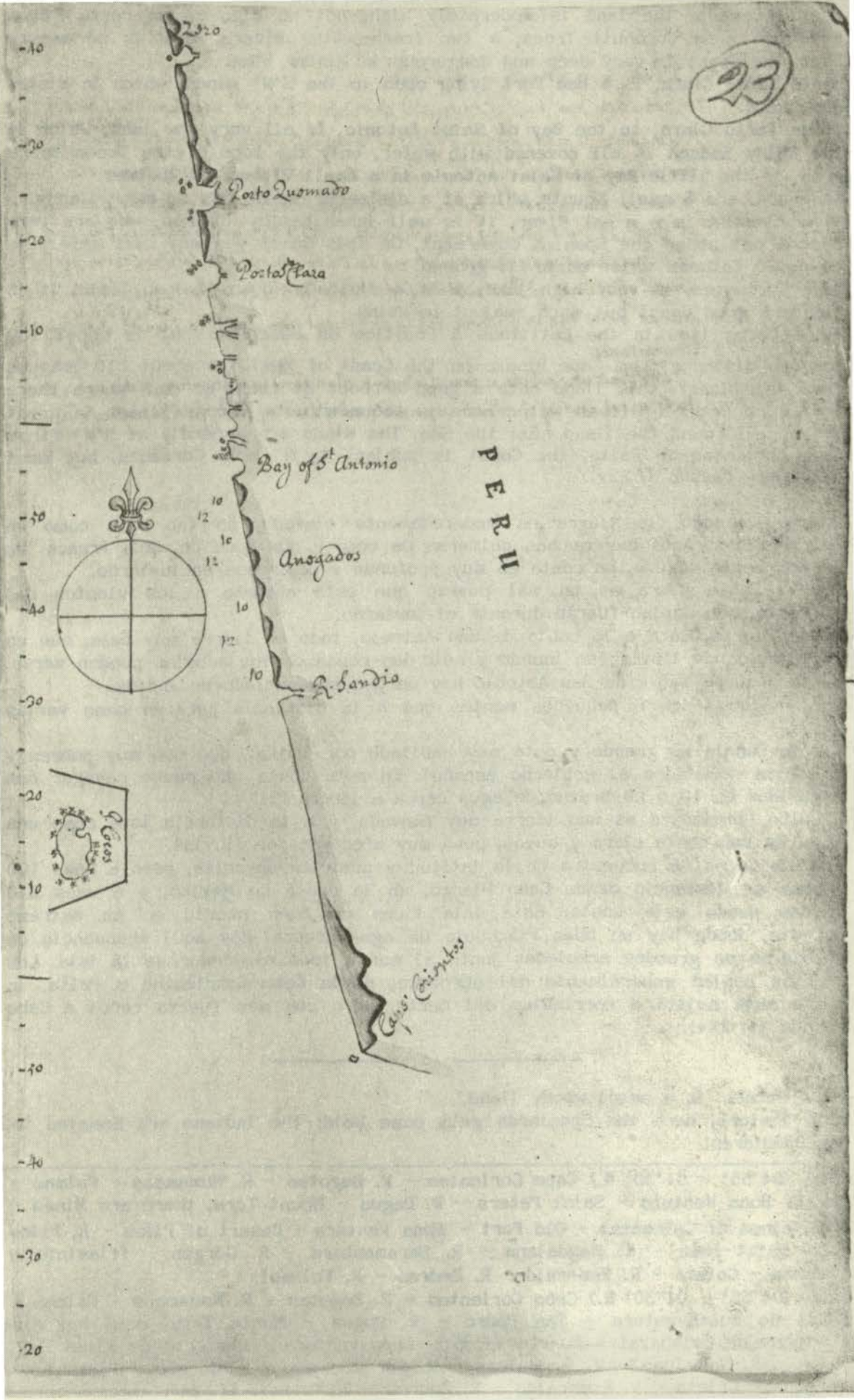

22
PERU
Pacheco
Pearle Islands
Kings Port
Kings Island
Gulf of Vallona
Point Garachina
Mount Sapo
Port Caracolos
Port Pinas
Zero

small Vessells are built here & there is plenty of Oisters, but no Pearle. these Ilands are generally neare together but have many Channells betweene them, near the S°E° end, is a Harbour landlocked, & there is a good place to lay a Ship ashoare, it flows 10 foot.
Iland Gallera, is a small low flat barren Iland, the Tides sett strong neare to it & it is somewhat dangerous to goe betweene it & Kings Iland.
Gulf of Vallona, there are good Channells betweene the Ilands, the narrow neare the bottom is low.
Mangrove land, The River Santa María is navigable 8 or 9 leagues up, for soo high the Tide flows & rises 18 foot at the Mouth of this River, about 6 leagues from the Mouth is the Towne of Santa Maria, standing on the S° side, The Buccaneers from the N° Sea, landing neare Darien, have frequently made this River their passage to the S° Seas. the Tides run very strong here.
Port Pinas, so named by the many Pine trees growing there, the land is pretty high on each side, but in the midle of the Harbour is low, there is a fresh water River but the Sea runing high makes it dangerous, here is plenty of ffish. The Coast is deep water.
On the Coast from Iland Chepillo to Point Garachina, the Tides run strong & rise & fall very much so that at high water it is not safe Anchoring in less than 10 fathoms water.
ffrom August to the end of October is the Severity of the Winter Season on this Coast, then it safest saileing without the Pearle Ilands, for then is frequently very bad weather (f. 21v).

Las islas Perlas, o del Rey, tienen algunos indios habitantes en Puerto del Rey. Yo creo que estas son más bien varias islas adyacentes. La isla Chuche es baja, boscosa y deshabitada. Varias de las pequeñas islas están habitadas por algunos negros esclavos enviados desde Panamá, que siembran arroz, plátanos y bananos. Las islas más grandes están sin cultivar, tienen buena tierra, pero están llenas de grandes árboles y allí se contruyen pequeñas embarcaciones; hay abundancia de ostras, pero sin perlas. Estas islas están generalmente muy cercas y juntas, pero tienen muchos canales entre ellas. Cerca al extremo suroeste hay un puerto abrigado, y hay un buen lugar para varar una nave. La marea varía 10 pies.
La isla Galera es pequeña, baja y árida. La marea se mueve con fuerza cerca a ella y es algo peligroso navegar entre ella y la isla del Rey.
El Golfo de Vallona [Bahía de San Miguel] tiene buenos canales entre las islas, el estrecho cerca a su fondo es de aguas poco profundas.
La tierra de los Manglares. El río Santa María es navegable 8 o 9 leguas aguas arriba. La marea crece y baja hasta unos 18 pies en la boca de este río. A unas 6 leguas de la boca está el poblado de Santa María, sobre el lado sur. Los bucaneros del Mar del Norte, que desembarcan cerca al Darién, han utilizado frecuentemente este río como un pasaje al Mar del Sur. La marea corre con mucha fuerza aquí.
Puerto Piñas, así llamado por la cantidad de árboles de piña que hay ahí. La tierra es bastante elevada en ambos lados, pero en el medio del puerto es baja. Hay un río de agua fresca, pero la marea alta lo hace peligroso. Aquí hay abundancia de peces. La costa es de agua profunda.
En la costa desde la isla Chepillo hasta Punta Garachina, la marea corre con fuerza y sube y baja exageradamente, al punto que en alta no hay fondeadero seguro en menos de 10 brazas de agua.
Desde agosto al final de octubre es lo más severo de la estación de invierno en esta costa. Entonces la manera más segura de navegar es evitar las islas Perlas, ya que es muy frecuente encontrar mal tiempo en dicha zona (f. 21v).

———— o ————

PERU (06°45' - 04°20' N.) Zero - Porto Quemado - Porto Saint Clara - Bay of Saint Antonio - Anegados - R. Sandio - Cape Corrientes - I. Cocos
PERU (06°45' - 04°20' N.) Cero - Puerto Quemado - Puerto Santa Clara - Bahía de San Antonio - Anegados - R. Sandia - Cabo Corrientes - I. Cocos (f. 23)


23
Porto Quemado
Porto S.t Clara
Bay of S.t Antonio
Anogados
R. Sandio
Cabo Blanco
PERU

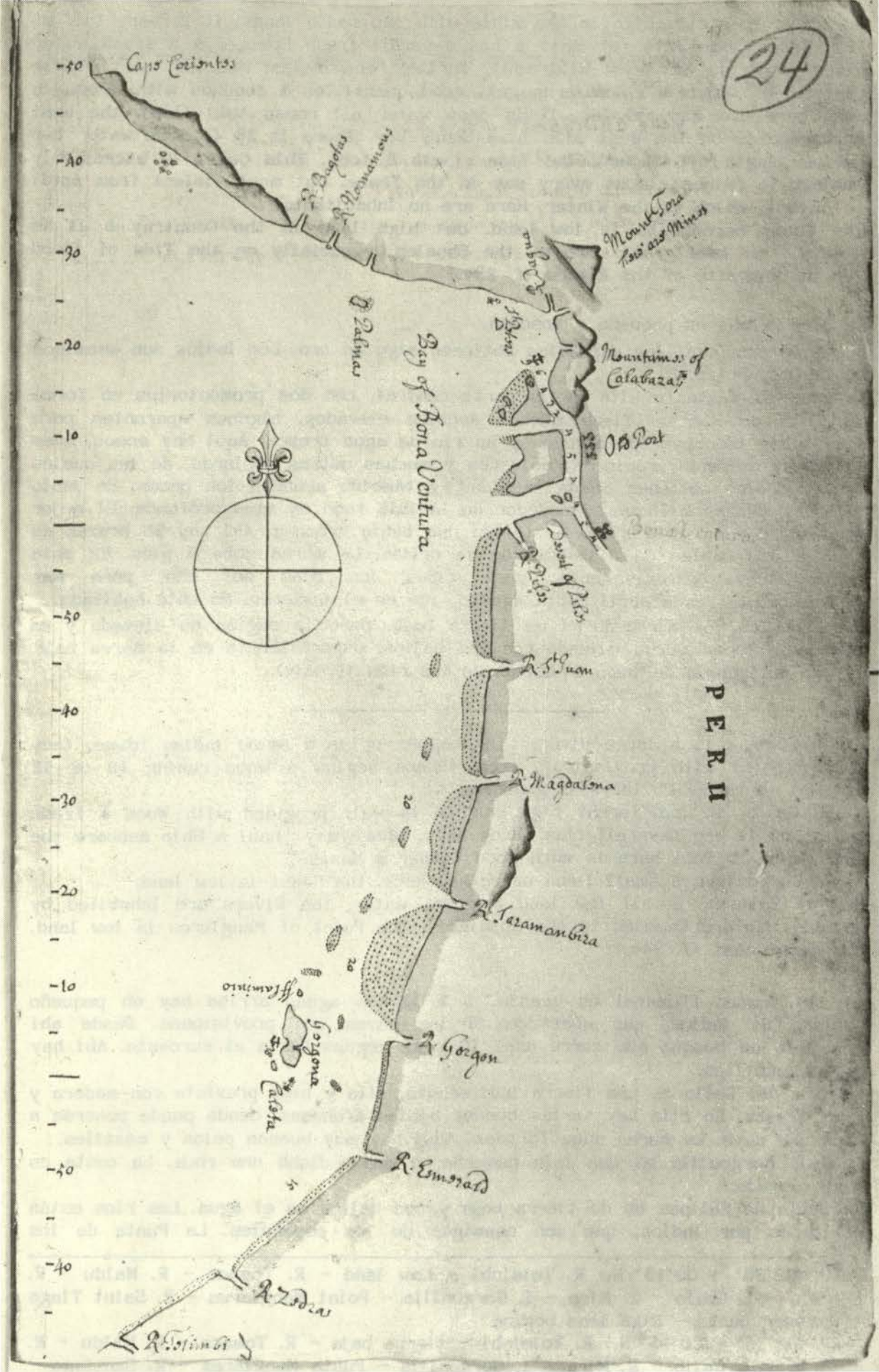
Porto Quemado, the land is moderately high, not so high as at Porto Pinas, here are many Coconutt Trees, & two fresh water Rivers, this is no secure Port, the Coast is very deep and dangerous in Winter time.
Porto Santa Clara, is a bad Port lying open to the S°W^{t} winds, which in Winter blow hard.
ffrom Porto Clara, to the Bay of Saint Antonio, is all very low land, which in the Rainy Season is all covered with water, only the tops of the Trees to be seen, in the little Bay of Saint Antonio is a small Village of Indians.
Anegados, are 6 small Mounts which at a distances looks like so many Ilands.
River Sandio, is a great River, it is well Inhabited by Indians, who are very poor & not under the Spanish Goverment, On this Coast you may sail safely in 10 or 20 fathoms water oazie [?] ground.
Cape Corientes, is very high land, & at a distance looks like an Iland, it is cleare & good Coast but much subject to Rains.
Iland Cocos lyes in the Lattitude & Position as described but is about 100 leagues distance from Cape Blanco on the Coast of Mexico & about 210 leagues from this Coast, this Iland hath a good Harbour at the N°E^{t} end, where there is a fine Brook of fresh water here is aboundance of Coconut trees in great Groves all round the Iland next the Sea, The Winds are generaly at S°W^{t} ffrom Cape Corientes to Paita, the Coast is subject to N° erly Currents, but most near Cape Passao (f.22v.)

Puerto Quemado, la tierra es moderadamente elevada, no tan alta como en Puerto Piñas. Aquí hay muchas palmeras de coco y dos ríos de agua fresca. No es un puerto seguro. La costa es muy profunda y peligrosa en invierno.
Puerto Santa Clara es un mal puerto que está abierto a los vientos del suroeste, que soplan fuerte durante el invierno.
Desde Puerto Clara a la bahía de San Antonio, todo es tierra muy baja, que en la estación de lluvias se inunda y sólo las copas de los árboles pueden verse.
En la pequeña bahía de San Antonio hay un pequeño poblado de indios.
Los Anegados son 6 pequeños montes que a la distancia parecen como varias islas.
El río Sandía es grande y está muy habitado por indios, que son muy pobres y no están sometidos al gobierno español. En esta costa uno puede navegar con seguridad en 10 o 20 brazas de agua cerca a tierra [?].
El Cabo Corrientes es una tierra muy elevada, y a la distancia luce como una isla. Es una costa clara y buena, pero muy afectada por lluvias.
La isla Cocos se encuentra en la latitud y posición descrita, pero a unas 100 leguas de distancia desde Cabo Blanco, en la costa de México, y a unas 210 leguas desde esta costa. Esta isla tiene un buen puerto en su extremo noreste, donde hay un buen riachuelo de agua fresca. Hay aquí abundancia de cocoteros en grandes arboledas junto al mar a todo alrededor de la isla. Los vientos soplan generalmente del suroeste, desde Cabo Corrientes a Paita, la costa está sujeta a corrientes del norte, pero con más fuerza cerca a Cabo Pasado (f. 22v).

———— o ————

Iland Palmas. is a small woody Iland.
Bona Ventura, here the Spaniards gett some Gold; the Indians are Enemies to the Spaniards.

PERU (04°55' - 01°30' N.) Cape Corientes - R. Bagotas - R. Nomamous - Palmas - Bay of Bona Ventura - Saint Peters - R. Dagua - Mount Tora, there are Mines - Mountaines of Calabazal - Old Port - *Bona Ventura* - Desert of Piles - R. Piles - R. Saint Juan - R. Magdalena - R. Saramanbira - R. Gorgon - fflaminio - Gorgona - Caleta - R. Esmerald - R. Zedras - R. Tolimbi
PERU (04°55' - 01°30' N.) Cabo Corientes - R. Bagotas - R. Nomamous - Palmas - Bahía de Buenaventura - San Pedro - R. Dagua - Monte Tora, aquí hay minas - Montañas de Calabazal - Puerto Viejo - *Buenaventura* - Desierto de Piles - R. Piles - R. San Juan - R. Magdalena - R. Saramanbira - R. Gorgón - Flaminio - Gorgona - Caleta - R. Esmeralda - R. Zedras - R. Tolimbi (f. 24).


24
Capo Corientes
R. Bagotas
R. Normamous
Mount Tora
R. Dagua
Mountains of Calabaza
Old Port
Bay of Bona Ventura
R. Palmas
Desert of Pilos
R. St Juan
R. Magdalena
R. Taramanbira
R. Gorgon
R. Esmerald
R. Zedras
R. Tolimbi
PERU
-50
-40
-30
-20
-10
-50
-40
-30
-20
-10
-50
-40

Gorgonia, is pretty high in the midle with two sadle lands, it is very full of Tall Trees some fitt for mast & has severall fresh Springs & a fresh water River, here are Monkeys, Wild fowl, Turtle, Perewincles, Muscles, many Pearle Oisters, of which the Spaniards gett good quantities & abounds with ffish, In June here are many Whales, It is deep water all round this Iland. the best Anchorage is on the West side in a Sandy bay. there is 38 fathoms water two Cables length off Shoare, the Tide riseth 8 foot. This Coast is excessively subject to raines almost every day in the Yeare. but most violent from April to August, which is the Winter, Here are no Inhabitants.
The Coast hereabouts is low Land. but high land in the Countrey & it is needfull to take great care of the Shoales, especially on the Tide of flood for the Indrafts of the Rivers (f. 23v.)

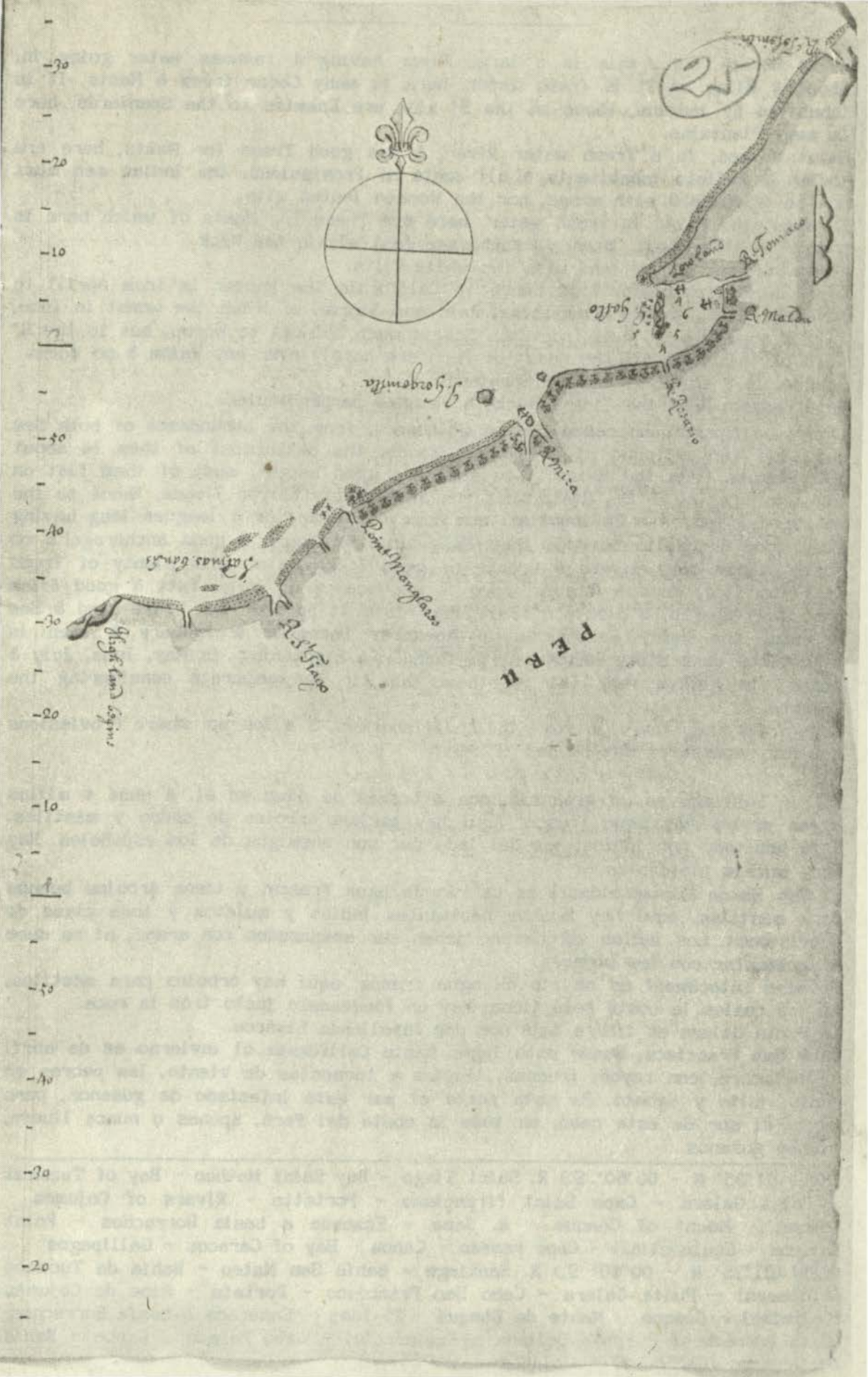
La isla Palmas es pequeña y boscosa.
Buenaventura, aquí los españoles obtienen algo de oro. Los indios son enemigos de los españoles.
Gorgona es bastante alta en la parte central, con dos promontorios en forma de silla de montar. Tiene muchos árboles elevados, algunos aparentes para mástiles y tiene varios arroyos y un río de agua fresca. Aquí hay monos, aves salvajes, tortugas, mariscos, moluscos y muchas ostras perleras, de las cuales los españoles obtienen buena cantidad, y también abundan los peces. En junio allí hay muchas ballenas. Alrededor de la isla todo es agua profunda. El mejor fondeadero está en el lado oeste, en una bahía arenosa. Ahí hay 38 brazas de agua a dos cables de distancia de la orilla. La marea sube 8 pies. En esta costa llueve excesivamente, casi todos los días del año, pero más violentamente desde abril hasta agosto, que es el invierno. No está habitada.
La costa de los alrededores es tierra baja, pero la región es elevada y es necesario tener mucho cuidado con los bajíos, especialmente en la marea baja, por la influencia de las corrientes de los ríos (f. 23v).

River Tomaco, is a large River. 1 ½ leagues up is a small Indian Towne, they supply Ships with Provissions, from thence begins a Wood runing 10 or 12 leagues to the S°W°. there is good Masts.
Iland Gallo, is indifferent high land & is well provided with Wood & fresh water. on it are severall fine Sandy Bays, where may haul a Ship ashoare the Tide rises 15 foot here is much good Timber & Masts.
Iland Gorgonilla, a small Iland or rather Rock. the Coast is low land.
Bay of Salinas, is all low land & shoal water, the Rivers are Inhabited by Indians who are Enemies to the Spaniards, the Point of Manglares is low land. but deep Coast (f. 24v.)

El río Tomaco [Tumaco] es grande. 1 ½ leguas aguas arriba hay un pequeño poblado de indios, que abastecen a las naves con provisiones. Desde ahí principia un bosque que corre unas 10 o 12 leguas hacia el suroeste. Ahí hay buenos mástiles.
La isla del Gallo es una tierra indiferente, alta y bien provista con madera y agua fresca. En ella hay varias buenas bahías arenosas, donde puede ponerse a seco una nave. La marea sube 15 pies. Aquí hay muy buenos palos y mástiles.
La isla Gorgonilla es una isla pequeña, o mejor dicho una roca. La costa es poco elevada.
La bahía de Salinas es de tierra baja y con bajíos en el agua. Los ríos están habitados por indios, que son enemigos de los españoles. La Punta de los

---

PERU (02°35' - 00°15' N.) R. Toleinbi - Low land - R. Tomaco - R. Maldu - R. Rosario - I. Gallo - R. Mira - I. Gorgonilla - Point Manglares - R. Saint Tiago - Salinas' banks - High land begins
PERU (02°35' - 00°15' N.) R. Toleinbi - tierra baja - R. Tomaco - R. Maldu - R. Rosario - I. Gallo - R. Mira - I. Gorgonilla - Punta Manglares - R. Santiago - bancos de Salinas - se incian las montañas (f. 25).


25
PERU
R. Tomaco
R. Malda
R. Mira
Point Manglaros
R. S.t Tiago
High land Cogins
-30
-20
-10
-50
-40
-30
-20
-10
-50
-40
-30
-20

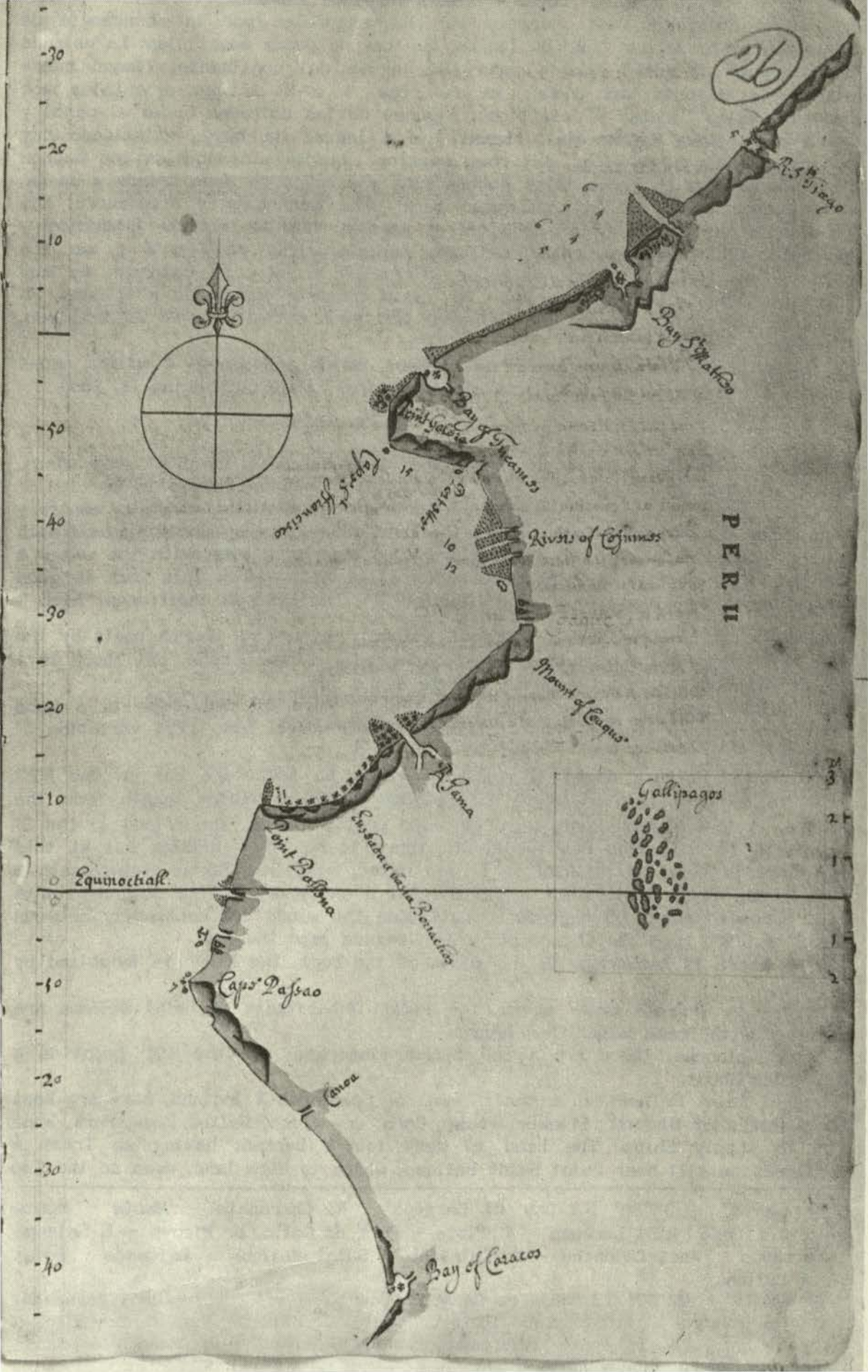
Manglares es tierra baja, pero con una costa profunda (f. 24v).

———— o ————

River Saint Tiago. this is a large River having 4 fathoms water going in, about 4 Miles up it is fresh water. here is many Cedar trees & Masts, it is Inhabited by Indians, those on the S° side are Enemies to the Spaniards, here is many Plantains.
Saint Matheo, is a fresh water River, & has good Trees for Masts, here are Indian & Mullato Inhabitants & all sorts of Provissions. the Indian men must not be frightened with armes, nor the Woomen Iested with.
Tucames, the River is fresh water, here are Trees for Masts of which here is plenty on this Coast. there is Anchorage Just within the Rock.
Point Gallera, is low land with two white Clifs.
Cape Saint ffrancisco, from hence to California the Winter is from Aprill to November with Thunder Lightening, Rain and Storms of Wind, the worst in June, July & August & in this Tract the Sea is much subject to Worms, but to the S° ward of this Cape all the Coast of Peru are hardly ever any Rains & no Worms.
Coaque, is a small Village of Spaniards.
Cape Passao, here the Tide floweth 4 fathoms perpendicular.
Ilands Gallipagos, so named by the Spaniards, from the aboundance of both Sea and Land Turtle found at all those Ilands, the Eastermost of them is about 100 leagues from the Maine, they are of a good height, most of them flat on the top, 4 or 5 of the Eastermost are small Rocky barren Ilands, those to the Westward & near the Equinoctiall are some of them 7 or 8 leagues long having very good Channells between them Safe quiet Harbours & good Anchorage & on these Ilands many Rivers & Brooks of good fresh water with plenty of Trees fitt for fire, Wood & Timber, here is aboundance of large fatt & good ffish also many Sharks, & plenty of Salt, Here is most part of the Yeare Land & Sea breezes. the Rainy Season is in November December & January & then is oftentimes dark Story weather with Thunder & Lightening. in May, June, July & August is always very fair weather. The Air is temperate considering the Climate.
Bay of Caracos, there is some Indian ffishermen. 3 miles up. where Provissions & other necessarys may be had (f. 25v).

El río Santiago es un gran río, con 4 brazas de agua en él. A unas 4 millas aguas arriba hay agua fresca. Aquí hay muchos árboles de cedro y mástiles. Está habitado por indios, los del lado sur son enemigos de los españoles. Hay aquí muchos platanales.
El San Mateo [¿Esmeraldas?] es un río de agua fresca, y tiene árboles buenos para mástiles. Aquí hay muchos habitantes indios y mulatos y toda clase de provisiones. Los indios varones no deben ser amenazados con armas, ni se debe experimentar con las mujeres.
Tucames [Atacames] es un río de agua fresca, aquí hay árboles para mástiles, de los cuales la costa está llena. Hay un fondeadero justo trás la roca.
La Punta Galera es tierra baja con dos farallones blancos.
Cabo San Francisco, desde este lugar hasta California el invierno es de abril a noviembre, con rayos, truenos, lluvias y tormentas de viento, las peores en junio, julio y agosto. Es esta parte el mar está infestado de gusanos, pero hacia el sur de este cabo, en toda la costa del Perú, apenas o nunca llueve, ni hay gusanos.

PERU (01°35' N - 00°50' S.) R. Saint Tiago - Bay Saint Matheo - Bay of Tucames - Point Galera - Cape Saint ffrancisco - Portette - Rivers of Cojumes - Coaque - Mount of Coaque - R. Jama - Enseada a basia Borrachos - Point Ballena - Equinoctiall - Cape Passao - Canoa - Bay of Caracos - Gallipagos
PERU (01°35' N - 00°50' S.) R. Santiago - Bahía San Mateo - Bahía de Tucames [Atacames] - Punta Galera - Cabo San Francisco - Portete - Ríos de Cojumes [Cojimies] - Coaque - Monte de Coaque - R. Jama - Ensenada a basia Borrachos [Pasa Borrachos] - Punta Ballena - Equinoccial - Cabo Pasado - Canoa - Bahía de Caracos [Caráquez] - Galápagos (f. 26)


26
PERU
Bay St Matheo
Bay of Tucamos
Point Galera
Capo S. Francisco
Rivers of Cosumos
Mount of Coaque
A. Gama
Gallipagos
Point Ballena
Equinoctiall
Capo Passao
Canoa
Bay of Caracos
30
20
10
50
40
30
20
10
0
10
20
30
40

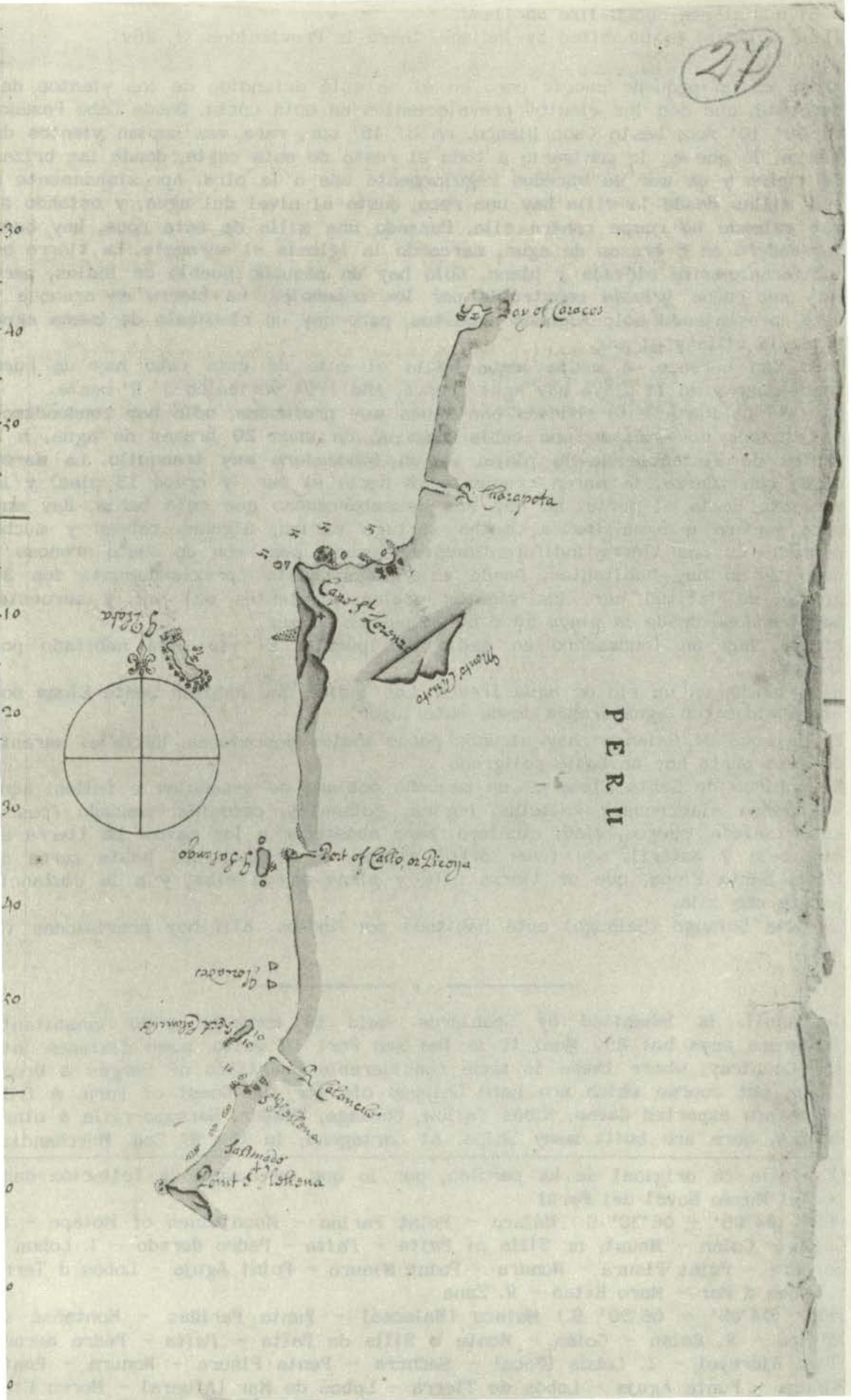
Coaque es una pequeña villa de españoles.
Cabo Pasado, aquí la marea corre 4 brazas perpendicularmente.
Las islas Galápagos, así llamadas por los españoles por la abundancia de tortugas, tanto de mar como de tierra, que hay en todas esas islas. La ubicada más al este de ellas está a unas 100 leguas del continente. Tienen buena altura, la mayoría son planas en su cima. 4 o 5 de las orientales son pequeñas islas rocosas y desérticas. Algunas de las ubicadas hacia el oeste y cerca a la línea Equinoccial, tienen 7 u 8 leguas de largo, existiendo muy buenos canales entre ellas, así como puertos seguros y tranquilos con buenos fondeaderos. Hay en estas islas muchos ríos y arroyos de agua fresca y buena, con abundancia de árboles aparentes para leña, maderamen y arboladura. Hay abundancia de buenos peces grandes y gordos, también muchos tiburones y bastante sal. La mayor parte del año soplan brizas de tierra y mar. La estación de lluvias es en noviembre, diciembre y enero, y entonces es muy frecuente tener clima tormentoso y el cielo obscuro, con rayos y truenos. En mayo, junio, julio y agosto, hay siempre muy buen clima. El aire es templado, considerando el clima.
La Bahía de Caracos [Caráquez], hay algunos indios pescadores 3 millas aguas arriba. Ahí puede encontrarse provisiones y otras cosas necesarias (f. 25v).

———— o ————

Manta, is a small Port but in it you are defended from the S°W^{t} erly winds, which are the comon winds on this Coast, for from Cape Passao in 00° 10' S° to Cape Blanco in 3° 45' S° there is seldom any land winds, which is contrary to all the rest of this Coast where the Land & Sea breezes duoly succeed each other. about 1 ½ miles from the Village is a rock just even with the water & the Sea being smoath doth not breake on it. a Mile within this Rock is good Anchoring in 8 fathoms water the Church S°W^{t}, The Land is indifferent high & even. here is only a small Village of Indians, but a fine Church built by the Spaniards, the Land is Sandy & dry, bearing only a few Shrubs. but there is a Spring of good water between the Village & the Sea.
Cape Saint Lorenzo. half a league to the E^{t} ward of this Cape is a good Anchoring place & on the Shoare there is fresh water. Anno 1704 variation 3° 9' W^{t}ly.
Iland Plata. is very deep all round, there is no Anchorage but on the N°E^{t} side, in a sandy bay, at about 20 fathoms water, 2 Cables length from the Shoare, it is a smoath Rode, the Tide runs pretty strong. the fflood to the S° (& riseth 13 foot) the Ebb to the N°. there is no other landing but at this Bay. here is very little Wood or ffresh water, many Sea Turtle, some Goats & much ffish. it is indifferent high Land but a sandy dry Soil & no Inhabitants from hence to about 38 degrees S° Lattitude the winds are constantly between the S° & S°W^{t}, from the Shoare 50 or 60 leagues into the Sea.
Picoya, there is Anchorage in the midle of the Port. the River is Inhabited by Indians.
Calanche, is a fresh water River. the Indian Inhabitants of Saint Hellena are supplyed with fresh water from hence.
Rock of Calanche, there are a few Indian fishermen. ofe the S°E^{t} point is a dangerous Shoal.
Towne of Saint Hellena. is a small Towne of Spaniards & Indians, here are kept some stores of Biscuit, fflower, Pease, Corn, dry ffish, Salted Beef, Pork, Wine &^{ca} to supply Ships. The Land is very low & barren, having no Trees & continues so till near Point Saint Hellena, which is high land, even on the Top

---

PERU (00°15' - 02°30' S.) Bay of Caracos - R. Chorapata - *Manta* - Monte Christo - Cape Saint Lorenzo - I. Plata - Port of Callo, or Picoya - I. Salango - Horcados - Rock Calanche - R. Calanche - Saint Hellena - Saltmade - Point Saint Hellena
PERU (00°15' - 02°30' S.) Bahía de Caracos [Caráquez] - R. Chorapota [Charapotó] - Manta - Monte Cristo - Cabo San Lorenzo - I. Plata - Puerto de Callo, o Picoya [Cayo] - I. Salango - Ahorcados - Roca Calanche - R. Calanche - Santa Elena - Salinas - Punta Santa Elena (f. 27).


Bay of Caracas
R. Charapota
Cape St Lorenzo
Monte Cristo
PERU
Port of Callo, or Picoya
R. Calancho
Point St Helena

& at a distance shows like an Iland.
Iland Solango, is inhabited by Indians, there is Provissions (f. 26v).

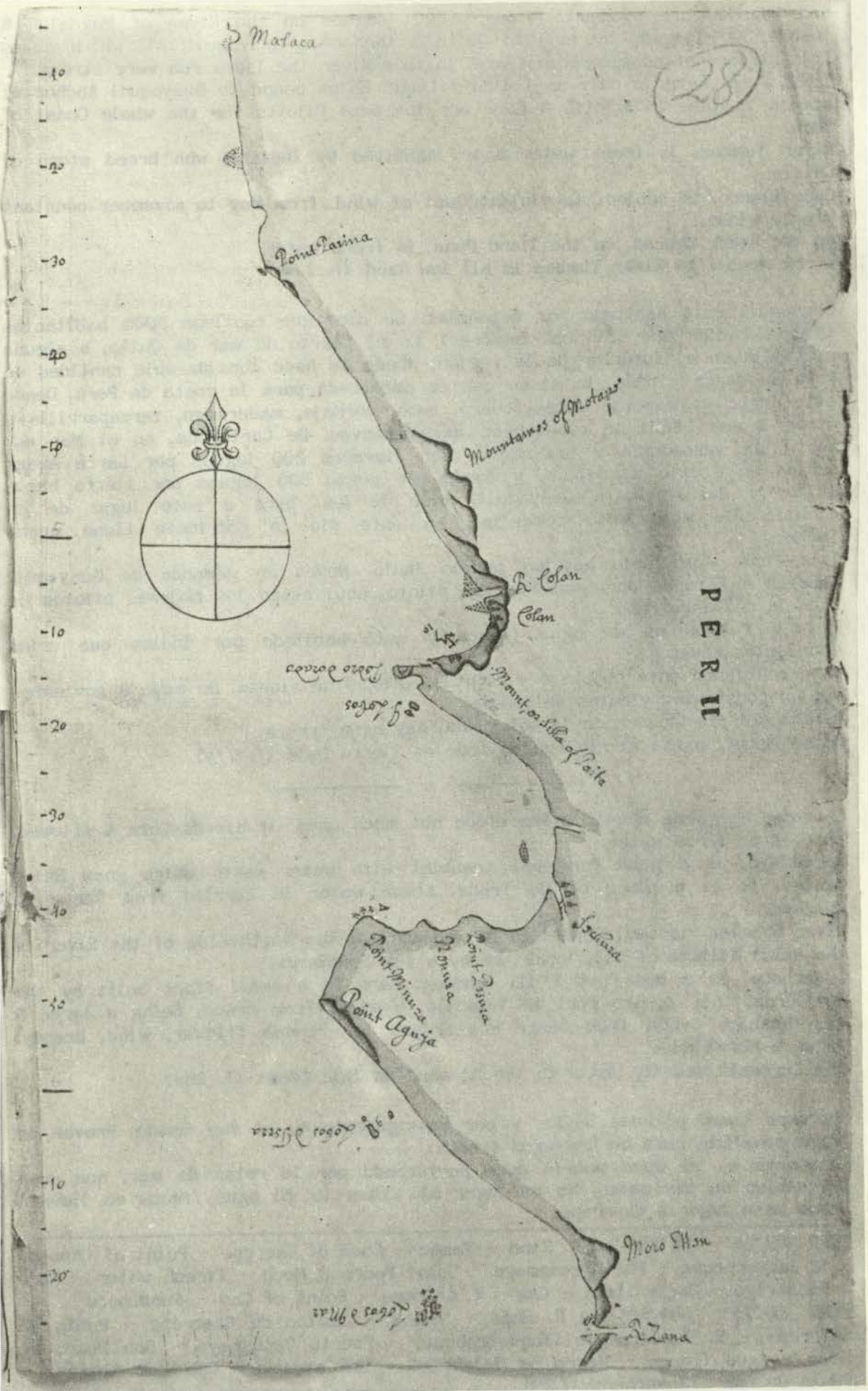
Manta es un pequeño puerto pero en él se está defendido de los vientos del suroeste, que son los vientos prevalecientes en esta costa. Desde Cabo Pasado, en 00° 10' sur, hasta Cabo Blanco, en 3° 45' sur, rara vez soplan vientos de tierra, lo que es lo contrario a todo el resto de esta costa, donde las brizas de tierra y de mar se suceden regularmente una a la otra. Aproximadamente a 1 ½ millas desde la villa hay una roca, justo al nivel del agua, y estando el mar calmado no rompe contra ella. Pasando una milla de esta roca, hay buen fondeadero en 8 brazas de agua, marcando la iglesia al suroeste. La tierra es indiferentemente elevada y plana. Solo hay un pequeño pueblo de indios, pero con una buena iglesia construida por los españoles. La tierra es arenosa y seca, presentando sólo algunos arbustos, pero hay un riachuelo de buena agua entre la villa y el mar.
Cabo San Lorenzo. A media legua hacia el este de este cabo hay un buen fondeadero y en la playa hay agua fresca. Año 1704 variación 3° 9' oeste.
La isla La Plata está rodeada por aguas muy profundas, sólo hay fondeaderos en el lado noreste, en una bahía arenosa, en unas 20 brazas de agua, a 2 cables dê distancia de la playa, es un fondeadero muy tranquilo. La marea corre con fuerza, la marea creciente va hacia el sur (y crece 13 pies) y la vaciante hacia el norte. No hay mas desembarcadero que esta bahía. Hay muy poca madera o agua fresca, mucha tortuga marina, algunas cabras y mucho pescado. Es una tierra indiferentemente elevada, pero con un suelo arenoso y seco, y no hay habitantes. Desde este lugar hasta aproximadamente los 38 grados de latitud sur, los vientos soplan constantes del sur y suroeste, adentrandose desde la playa 50 o 60 leguas en el mar.
Picoya, hay un fondeadero en medio del puerto. El río está habitado por indios.
El Calanche es un río de agua fresca. Los indios que habitan Santa Elena son abastecidos con agua fresca desde este lugar.
En la Roca de Calanche hay algunos pocos indios pescadores. Hacia el sureste de esta punta hay un bajío peligroso.
El poblado de Santa Elena es un pequeño poblado de españoles e indios. Aquí se tienen alamcenados galletas, harina, guisantes, cereales, pescado fresco, carne salada, puerco, vino, etcétera, para abastecer a las naves. La tierra es muy baja y estéril, sin tener árbol alguno, y continua así hasta cerca de Punta Santa Elena, que es tierra alta y plana en su cima, y a la distancia parece una isla.
La isla Solango [Salango] está habitada por indios. Allí hay provisiones (f. 26v).

———— o ————

Guayaquil. is Inhabited by Spaniards. said to containe 5000 Inhabitants (Ringrose says but 850 Men) it is the Sea Port to Quito, some distance into the Countrey, where there is made considerable quantites of Serges & Broad Cloth, but course which are here Shipped ofe for the Coast of Peru. & from hence are exported Cacao, Hides Tallow, Cordage, Timber, Sarsaparrilla & other druggs, here are built many Ships. At Cartagena, in the N° Sea. Merchandize

---

[El folio 28 original se ha perdido, por lo que se acepta la foliación dada por el Museo Naval del Perú]
PERU (04°05' - 06°30' S.) Malaca - Point Parina - Mountaines of Motape - R. Colan - Colan - Mount, or Silla of Paita - *Paita* - Pedro dorado - I. Lobos - Sechura - Point Pisura - Nonura - Point Minura - Point Aguja - Lobos d Terra - Lobos d Mar - Moro Etten - R. Zana
PERU (04°05' - 06°30' S.) Malaca [Malacas] - Punta Pariñas - Montañas de Motape - R. Colán - Colán - Monte o Silla de Paita - *Paita* - Pedro dorado [Pta. Ajureyo] - I. Lobos [Foca] - Sechura - Punta Pisura - Nonura - Punta Minura - Punta Aguja - Lobos de Tierra - Lobos de Mar [Afuera] - Morro Eten - R. Saña (f. 28).


28
Malaca
Point Parina
Mountaines of Motapo
R. Colan
Colan
Mount, or Silla of Paita
PERU
Sechura
Point Pisura
Nonura
Point Minuza
Point Aguja
Moro Ettan
R. Zana
10
20
30
40
50
10
20
30
40
50
10
20

and Negroes are by Barks brought 200 leagues up the River of Magdalen & thence 300 leagues by land to Quito & thence to Guayaquil, all which makes this a Place of considerable Trade. In this River the Tides run very strong.
Iland Puna. here is only an Indian Village. Ships bound to Guayaquil Anchor at Arenas to take in Pilotts & here are the best Pilotts for the whole Coast of Peru.
River Tumbes, is fresh water & is inhabited by Indians, who breed store of Cattle.
Cape Blanco, is subject to violent Gust of wind. from May to november constant W^erly winds.
Up the River Chucas, on the Iland Puna, is fresh water.
ffrom Mocoli to River Tumbes is all low land (f. 27v.)

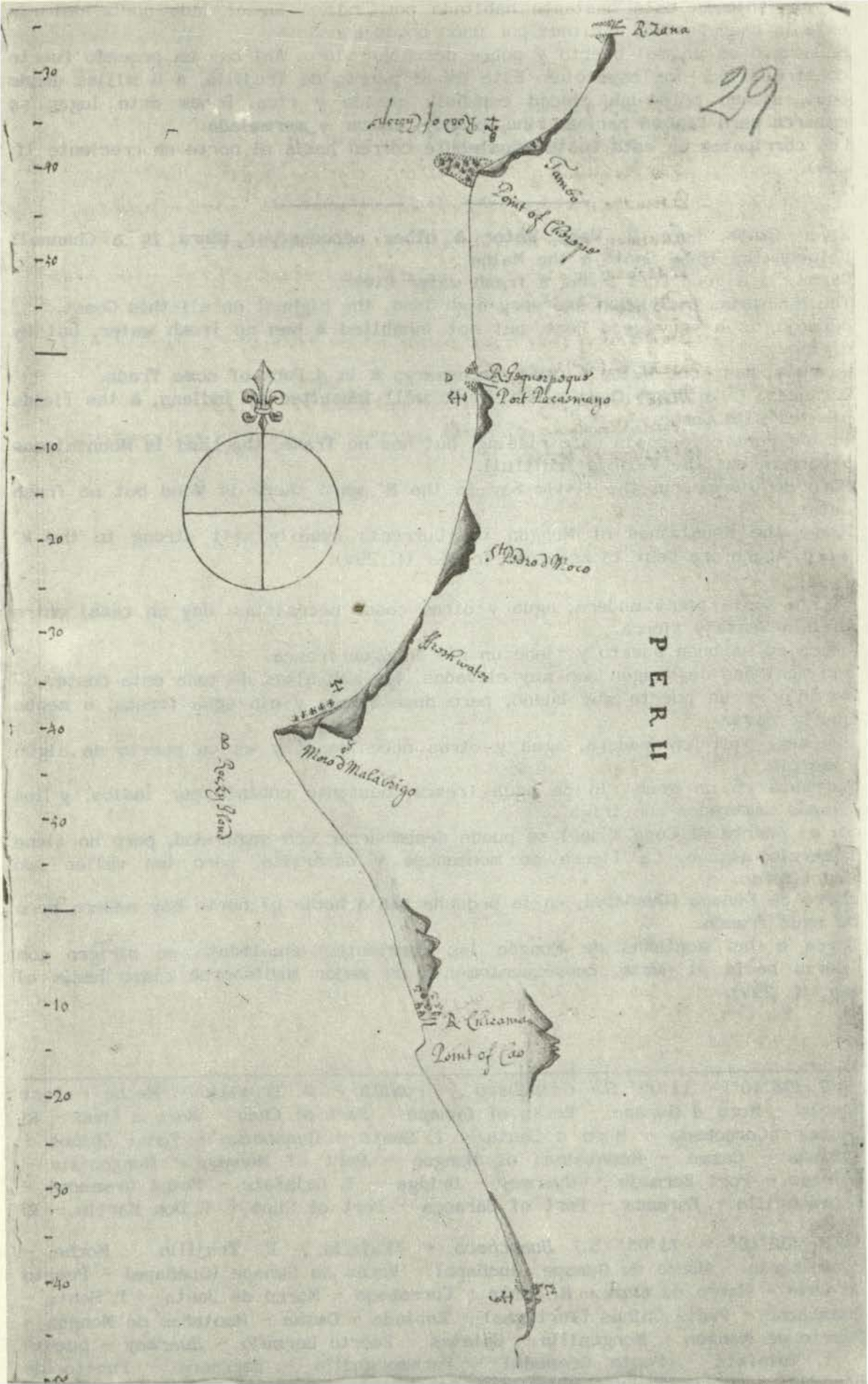
Guayaquil está habitado por españoles. Se dice que contiene 5000 habitantes (Ringrose dice que sólo 850 hombres). Es el puerto de mar de Quito, a alguna distancia en el interior de la región, donde se hace considerable cantidad de ropa de sarga y paño, la misma que es embarcada para la costa de Perú. Desde este lugar se exporta cacao, cuero, cebo, cordaje, maderamen, zarzaparrilla y otras drogas. Aquí se construyen muchas naves. De Cartagena, en el Mar del Norte, la mercadería y los negros son llevados 200 leguas por barca aguas arriba en el río Magdalena, y desde ese punto 300 leguas por tierra hasta Quito, y desde ahí a Guayaquil, todo lo que hace a este lugar de un considerable movimiento comercial. En este río la corriente tiene mucha fuerzas.
Isla Puná. Aquí sólo hay un pueblo indio. Naves en demanda de Guayaquil fondean en Arenas para embarcar al piloto, aquí están los mejores pilotos de toda la costa de Perú.
El río Tumbes es de agua fresca y está habitado por indios que crían abundantes reses.
El Cabo Blanco está sujeto a violentas ráfagas de viento. De mayo a noviembre soplan constantes vientos del oeste.
Arriba del río Chucas, en la isla Puná, hay agua fresca.
Desde Mocolí hasta el río Tumbes toda es tierra baja (f. 27v).

———— o ————

Cherepe, has some shoals & therefore not much used, it afords Corn & fflower; here is no fresh water.
Pacasmayo, is a good Port but troublet with water Ratts which gnaw Ships Cables. It is a place of no Trade. fresh water is carried from hence to Cherepe.
River Chicama, is well inhabited by Indians. on the North side of the River is the small Village of Cao, inhabited by a few Spaniards.
Guanchaco, is a bad Port & ill landing. here is a small ffort built by the Spaniards, this is the Port to Truxillo, 6 miles from hence, being a large & Rich Spanish Citty; from hence are Shiped for Panama fflower, Wine, Brandy, Sugar & Marmalade.
The Currents usually setts to the N° ward on this Coast (f. 28v).

Cherrepe tiene algunos bajíos y por consiguiente no es muy usado. Provee de trigo y harina, pero no hay agua fresca.
Pacasmayo es un buen puerto pero perturbado por la ratas de mar, que roen los cables de las naves. Es un lugar sin comercio. El agua fresca es llevada desde este lugar a Cherrepe.

PERU (07°25' - 08°50' S.) R. Zana - Tambo - Road of Cherepe - Point of Cherepe - R. Jequerpeque - Port Pacasmayo - Saint Pedro d Moco - ffresh water - Moro d Malabrigo - Rocky Iland - *Cao* - R. Chicama - Point of Cao - *Guanchaco*
PERU (07°25' - 08°50' S.) R. Saña - Tambo - Camino de Cherrepe - Punta de Cherrepe - R. Jequerpeque [Jequetepeque] - Puerto Pacasmayo - San Pedro de Moco - agua fresca - Morro de Malabrigo - isla rocosa - Cao - R. Chicama - Punta de Cao - Huanchaco (f.29).


29
R. Zana
Road of Cherepe
Tambo
Point of Cherepe
R. Gequerpeque
Port Pacasmayo
St. Pedro d Moco
Fresh water
Moro d Malavrigo
Rocky Island
R. Chicama
Point of Cao
PERU
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40

El río Chicama está bastante habitado por indios. En el lado norte del río está la pequeña Cao, habitada por unos pocos españoles.
Huanchaco es un mal puerto y pobre desembarcadero. Ahí hay un pequeño fuerte construido por los españoles. Este es el puerto de Trujillo, a 6 millas desde aquí, siendo esta una ciudad española grande y rica. Desde este lugar se embarca para Panamá harina, vino, brandy, azucar y mermelada.
Las corrientes en esta costa usualmente corren hacia el norte en creciente (f. 28v).

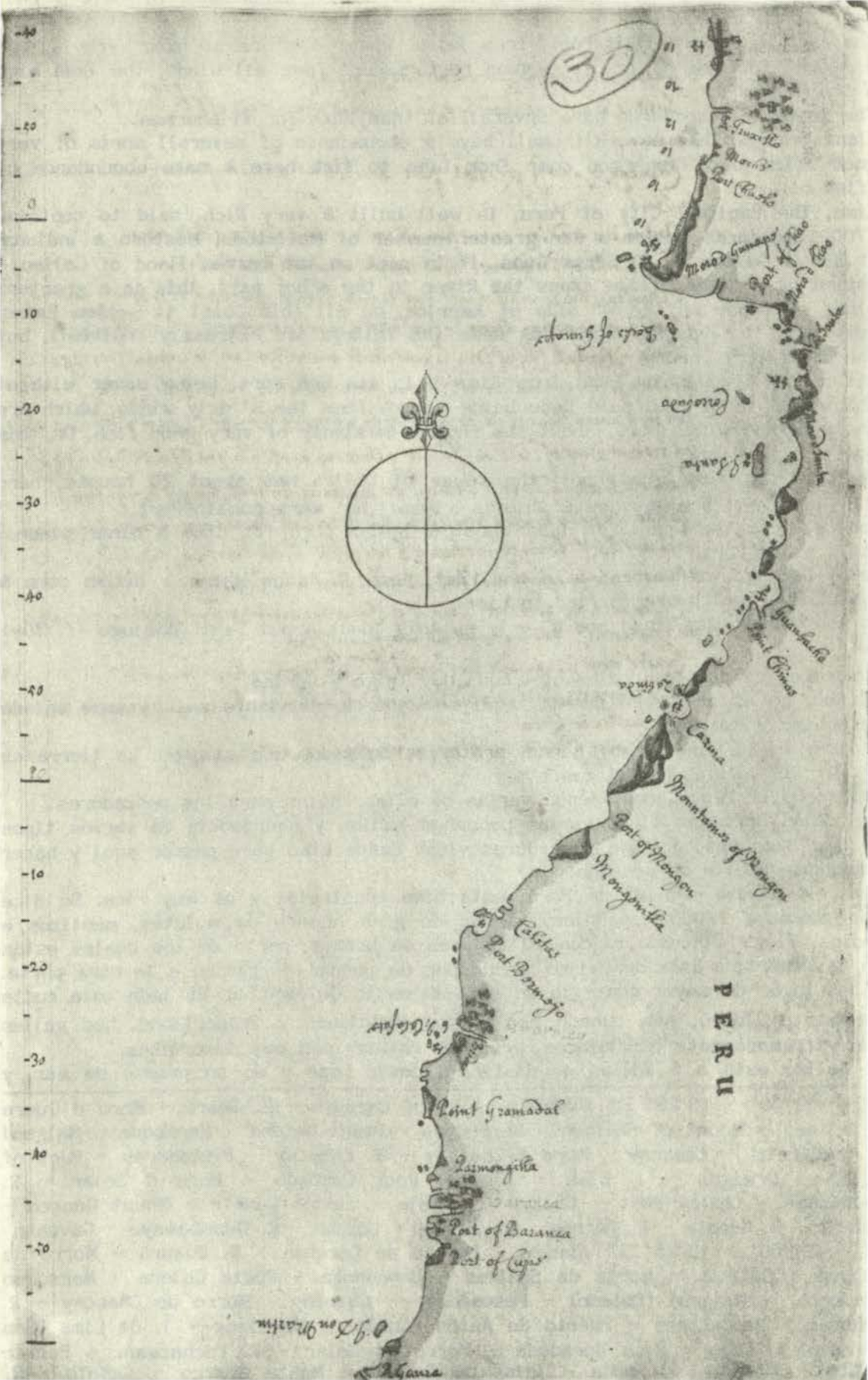
———— o ————

River Santa, here is Wood Water & other necessarys, there is a Channell between the Iland Santa & the Maine.
Cazma, is a good Port & has a fresh water River.
The Mountains of Mongon are very high land, the highest on all this Coast.
Bermejo, is a very good Port, but not Inhabited & has no fresh water, but by diging.
Guarmey, has Wood Water & other necessarys & is a Port of some Trade.
Barancas, is a large fresh water River well inhabited by Indians, & the fields planted with Corne.
In the Port of Cupe is safe rideing, but has no Trade, the Land is Mountainous & barren, but the Valleys fruitfull.
Moro de Gunape, in the little Bay to the N° ward there is Wood but no fresh water.
Neare the Mountaines of Mongon the Currents usually sett strong to the N° ward, therefore best to keep off to Sea (f. 29v).

El río Santa tiene madera, agua y otras cosas necesarias. Hay un canal entre la isla Santa y tierra.
Casma es un buen puerto y tiene un río de agua fresca.
Las montañas de Mongón son muy elevadas, las más altas de toda esta costa.
Bermejo es un puerto muy bueno, pero deshabitado y sin agua fresca, a menos que se cave.
Huarmey, aquí hay madera, agua y otras necesidades y es un puerto de algún comercio.
Barranca es un gran río de agua fresca, bastante poblado por indios, y los campos sembrados con trigo.
En el puerto de Cupe [Supe] se puede desembarcar con seguridad, pero no tiene comercio alguno. La tierra es montañosa y desértica, pero los valles son fructíferos.
Morro de Gunape [Guañape], en la pequeña bahía hacia el norte hay madera pero no agua fresca.
Cerca a las montañas de Mongón las corrientes usualmente se dirigen con fuerza hacia el norte, consecuentemente es mejor mantenerse claro hacia el mar (f. 29v).

PERU (08°40' - 11°05' S.) *Guanchaco* - *Truxillo* - R. Truxillo - Moche - Port Chuelo - Moro d Gunape - Rocks of Gunape - Port of Chao - Moro d Chao - R. Santa - Corcobado - Moro d Santa - I. Santa - Guanbacho - Point Chinos - Zabinda - Cazma - Mountaines of Mongon - Port of Mongon - Mongonilla - Caletas - Port Bermejo - *Guarmey* - Bridge - I. Calafate - Point Gramadal - Paramongilla - Baranca - Port of Baranca - Port of Cupe - I. Don Martin - R. Gaura

PERU (08°40' - 11°05' S.) *Huanchaco* - *Trujillo* - R. Trujillo - Moche - Portechuelo - Morro de Gunape [Guañape] - Rocas de Gunape [Guañape] - Puerto de Chao - Morro de Chao - R. Santa - Corcobado - Morro de Santa - I. Santa - Huambacho - Punta Chinos [Tortugas] - Zabinda - Casma - Montañas de Mongón - Puerto de Mongón - Mongonilla - Caletas - Puerto Bermejo - *Huarmey* - puente - I. Calafate - Punta Gramadal - Paramonguilla - Barranca - Puerto de Barranca - Puerto de Cupe [Supe] - I. Don Martin - R. Gaura [Huaura] (f. 30).

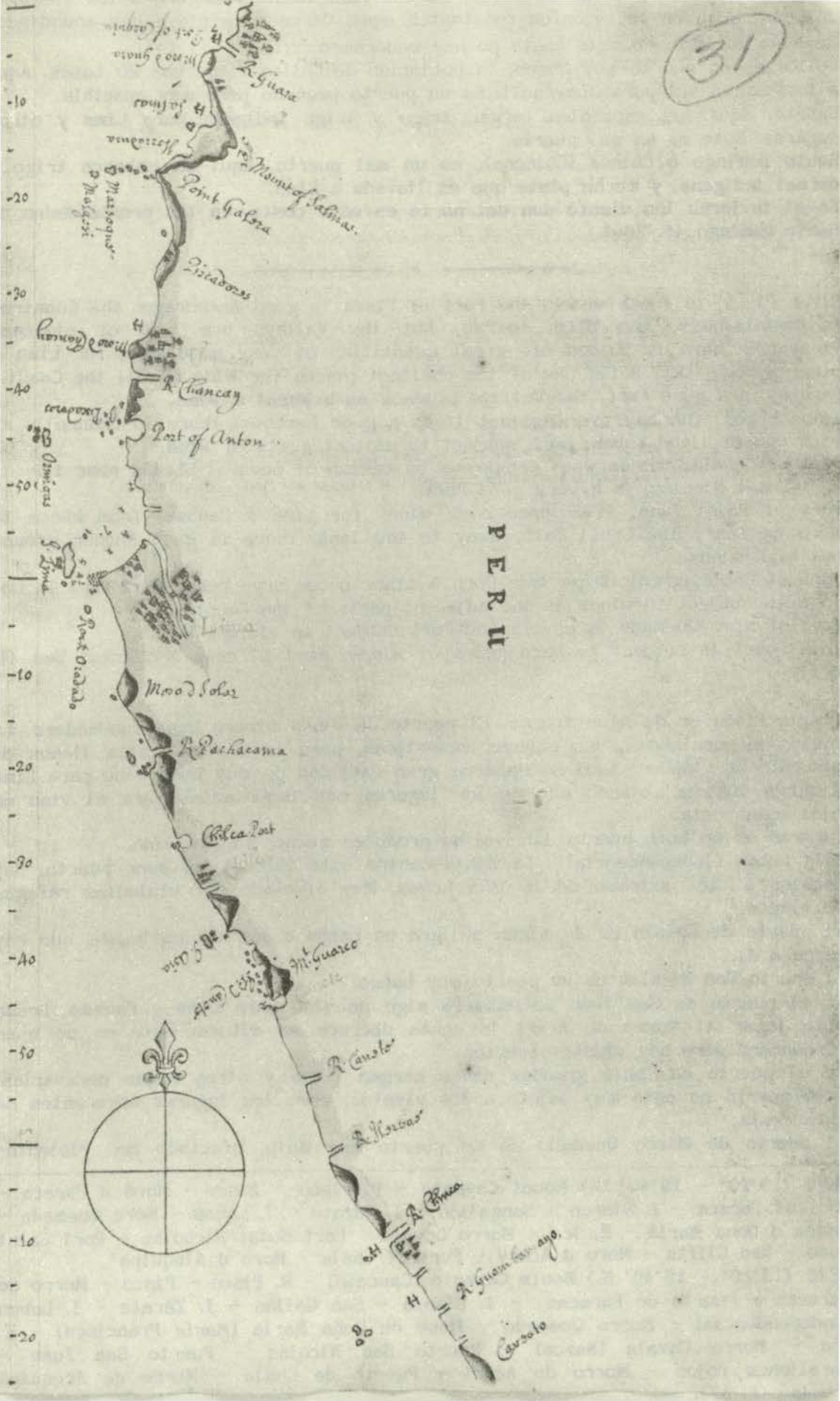

30
Port Chaolo
Morro Gunapo
Port of Chao
Morro Chao
Santa
Guanbacha
Point Chimos
Carma
Mountaines of Mongon
Port of Mongon
Mongonilla
Calotas
Port Bormojo
PERU
Point Gramadal
Parmongilla
Port of Baranca
Port of Cupo
Gauza

Guara, is but an indifferent Port. here is Corn & fflower.
Salinas, is not a very good Port. here is Shiped aboundance of Salt & Salt Beef, for Lima & Panama.
Chancay, is a very good Port, from hence Wheat & store of other Provissions are sent to Lima. Anton, is a good Port, secure from all winds. the land high & the Hills barren.
The Rocks of Piscadores have severall of them Huts for ffishermen.
Iland Ormigas, has severall small bays & aboundance of severall sorts of very good ffish the ffishermen come from Lima to fish here & make aboundance of ffish oil.
Lima, the Capitall City of Peru, is well built & very Rich. said to containe 17000 Spaniards beside a far greater number of Mullatoes, Mostoso & Indians, it has a Castle of 70 Brass Guns, it is part on the barren Iland of Callao & Joined by a stone Bridge cross the River to the other part, this is a greatest place of Trade on the W^{t} side of America, on all this Coast it seldom Rains, yett with the Evening & Morning Dews the Valleys are extreamly fruitfull, but the Hills very barren.
Callao. is 6 miles by Land from Lima & is its Sea Port, being never without Shiping. it is a good safe Rode being secure from the S^{e} erly winds, which are the constant winds here, about the shoare is plenty of very good fish, On this Coast is no Timber.
Chilca, is a very good Port, the towne of Chilca has about 20 houses, here they lade salt for Guayaquil. this is a small but very smoath Port.
Canete, here the Spaniards lade Wheat & Indian Corn for Lima & other places. it is a bad Port.
Saint Domingo, or Chinca, is a bad Port, here is laden Wheat & Indian corn & much Silver which are carried to Lima.
In the Winter the Winds are N^{e} erly on this Coast about Saint Domingo (f. 30v)

Huaura es un puerto irrelevante. Aquí hay trigo y harina.
Salinas no es muy buen puerto. Aquí se embarca abundante sal y carne salada para Lima y Panamá.
Chancay es un puerto muy bueno, protegido de todos los vientos. La tierra es alta y las colinas desérticas.
Las rocas de Pescadores tienen varias de ellas chozas para los pescadores.
Las islas Hormigas tiene varias pequeñas bahías y abundancia de varios tipos de muy buen pescado. Los pescadores viene desde Lima para pescar aquí y hacer abundante aceite de pescado.
Lima, la ciudad capital de Perú, está bien construida y es muy rica. Se dice que contiene 17000 españoles, además de gran número de mulatos, mestizos e indios. Tiene un castillo con 70 cañones de bronce, parte de los cuales están en la desértica isla de Callao. Unida por un puente de piedra a la otra parte. Es el lugar de mayor comercio en el lado oeste de América. En toda esta costa raramente llueve, aún cuando hay rocíos matutinos y vespertinos. Los valles son extremadamente fructíferos, pero las colinas son muy desérticas.
El Callao está a 6 millas de distancia desde Lima y es su puerto de mar, y

---

PERU (11°00' - 13°25' S.) *Guaura* - Port of Carquin - R. Guara - Moro d Guara - Salinas - Mount of Salinas - Herradura - Point Galera - Marsoque - Malgesi - Piscadores - *Chancay* - Moro d Chancay - R. Chancay - Piscadores - Port of Anton - Ormigas - I. Lima - *Lima* - Rock Oradado - Moro d Solar - R. Pachacama - Chilca Port - *Chilca* - I. Asia - Ilands Canete - Mount Guarco - *Canete* - R. Canete - R. Herbae - R. Chinca - *Chinco* - R. Guambamayo - Caveato
PERU (11°00' - 13°25' S.) *Huaura* - Puerto de Carquín - R. Huaura - Morro de Huaura - Salinas - Monte de Salinas - Herradura - Punta Galera - Marsoque [Mazorca] - Malgesi [Pelado] - Pescadores - *Chancay* - Morro de Chancay - R. Chancay - Pescadores - Puerto de Antón [Ancón] - Hormigas - I. de Lima [San Lorenzo] - *Lima* - Roca Horadada - Morro de Solar - R. Pachacamac - Puerto Chilca - *Chilca* - I. Asia - Islas de Cañete - Monte Guarco - *Cañete* - R. Cañete - R. Herbae [Topara o Seco] - R. Chinca [Chincha] - *Chinco* [Chincha] - R. Guambamayo - Caveato [Caucato] (f. 31).


31
PERU
R. Guara
Mount of Salinas
Point Galera
Pisadores
R. Chancay
Port of Anton
Lima
Moro d Solar
R. Pachacama
Chilca Port
Mt. Guarco
R. Canolo
R. Horvas
R. Chinca
R. Guambanayo
Cavsolo
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20

nunca se encuentra vacío de naves. Es una rada buena y segura a los vientos del sur, que son los vientos constantes aquí. Cerca a la playa hay abundancia de buen pescado. en esta costa no hay maderamen.
Chilca es un puerto muy bueno, la población de Chilca tiene una 20 casas. Aquí ellos cargan sal para Guayaquil. Es un puerto pequeño pero muy apacible.
Cañete, aquí los españoles cargan trigo y trigo indígena para Lima y otros lugares. Este es un mal puerto.
Santo Domingo o Chinca [Chincha], es un mal puerto. Aquí se embarca trigo y cereal indígena, y mucha plata que es llevada a Lima.
En el invierno los viento son del norte en esta costa, en las proximidades de Santo Domingo (f. 30v).

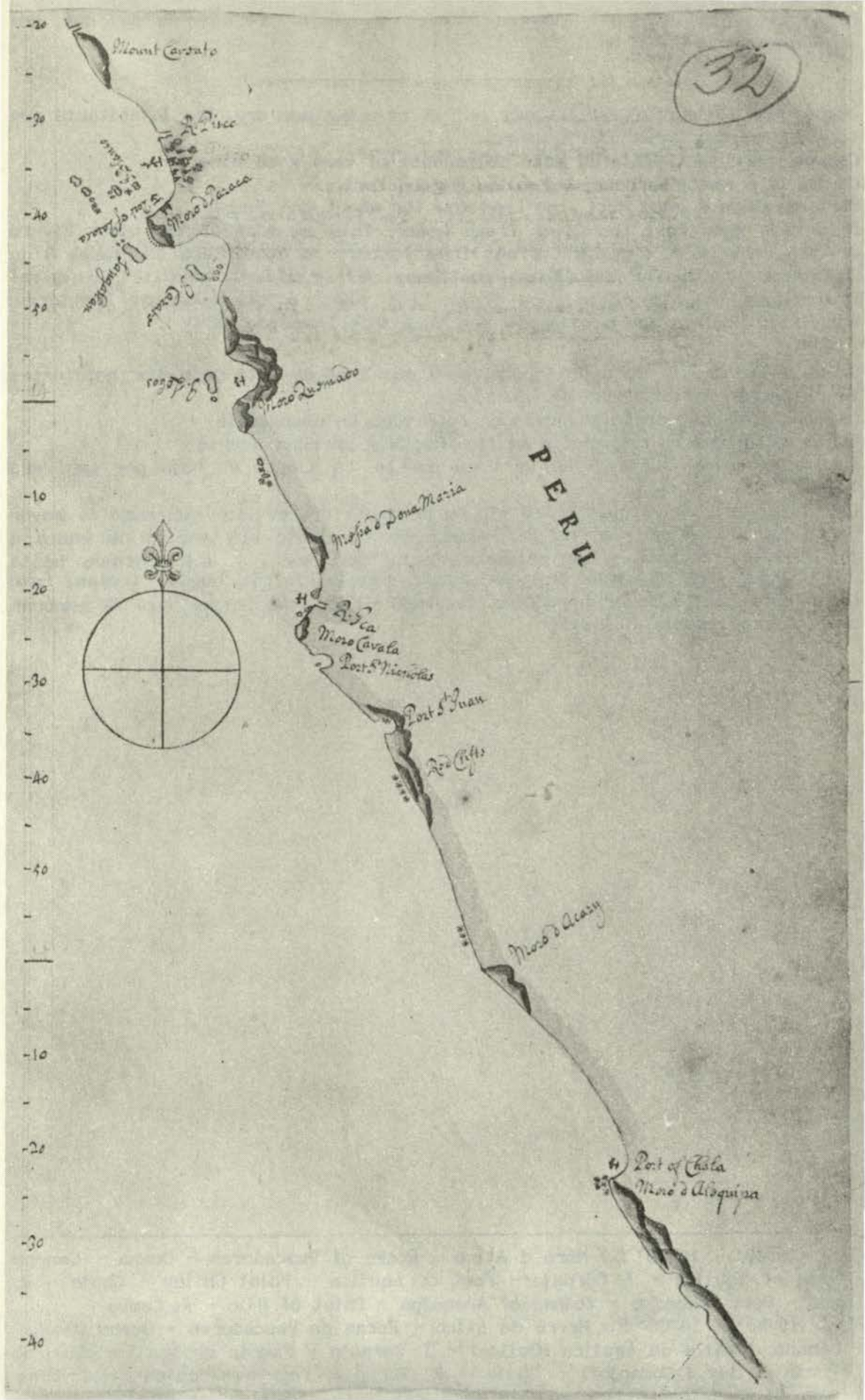
———— o ————

River Pisca, is fresh water. the Port of Pisca is good Anchorage. the Countrey is Mountainous, the Hills barren, but the Valleys are full of pleasant Vineyards. here is Shiped ofe great quantities of very good Wine for Lima & other places, this being one of the cheifest places for Wine on all the Coast.
Paraca, is a good Port. the Valleys produce much Wheat & Wine.
Iland Lobos. the bay over against it is a good harbour. there is Channells at each end of Iland Lobos, much subject to violent gusts of wind.
Port of Cavala, is somewhat dangerous by reason of several Shoals near it.
Port Saint Nicolas, is a very good Port.
Port of Saint Juan, is Shipped some Wines for Lima & Panama. from hence to Moro de Acary the Coast falls away to low land, there is good Anchor ground but high winds.
Port of Chala, great Ships lade Corn & other necessarys here, this Port is not so much subject to winds as the adjacent parts of the Coast.
Port of Moro Quemado is a very bad Port subject to violent Winds.
This Coast is subject to hard gales of winds, most S° erly & a great Sea (f. 31v).

El río Pisco es de agua fresca. El puerto de Pisco ofrece buen fondeadero. La región es montañosa, las colinas desérticas, pero los valles están llenos de placenteros viñedos. Aquí se embarca gran cantidad de muy buen vino para Lima y otros lugares, siendo uno de los lugares más importantes para el vino en toda esta costa.
Paracas es un buen puerto. Los valles producen mucho trigo y vino.
Isla Lobos [Independencia] . La bahía contra esta isla es un buen puerto. Hay canales a cada extremo de la isla Lobos. Muy afectado por violentas ráfagas de viento.
El puerto de Cavala es de algún peligro en razón a los varios bajíos que hay cerca a él.
El puerto San Nicolás es un puerto muy bueno.
En el puerto de San Juan se embarca algo de vino para Lima y Panamá. Desde este lugar al Morro de Acarí la costa decrece en altura. Este es un buen fondeadero pero hay vientos fuertes.
En el puerto de Chala grandes naves cargan trigo y otras cosas necesarias. Este puerto no está muy sujeto a los vientos, como los lugares adyacentes de esta costa.
El puerto de Morro Quemado es un puerto muy malo, afectado por violentos

---

PERU (13°20' - 15°40' S.) Mount Caveato - R. Pisco - *Pisco* - Moro d Paraca - Port of Paraca - I. Blanco - Sangallan - I. Carate - I. Lobos - Moro Quemado - Messa d Dona Maria - R. Ica - Morro Cavala - Port Saint Nicholas - Port Saint Juan - Red Clifts - Moro d Acary - Port of Chala - Moro d Alequipa
PERU (13°20' - 15°40' S.) Monte Caveato [Caucato] - R. Pisco - Pisco - Morro de Paracas - Puerto de Paracas - I. Blanca - San Gallán - I. Zárate - I. Lobos [Independencia] - Morro Quemado - Mesa de Doña María [María Franciscal - R. Ica - Morro Cavala [Nazca] - Puerto San Nicolás - Puerto San Juan - Farallones rojos - Morro de Acarí - Puerto de Chala - Morro de Arequipa [Chala] (f. 32).


32
Mount Cavato
R. Pisco
Moro d Paraca
Moro Quemado
Mossa d Dona Maria
PERU
R. Sca
Moro Cavala
Port St Nicholas
Port St Juan
Red Cliffs
Moro d Acary
Port of Chala
Moro d Aloquipa
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40

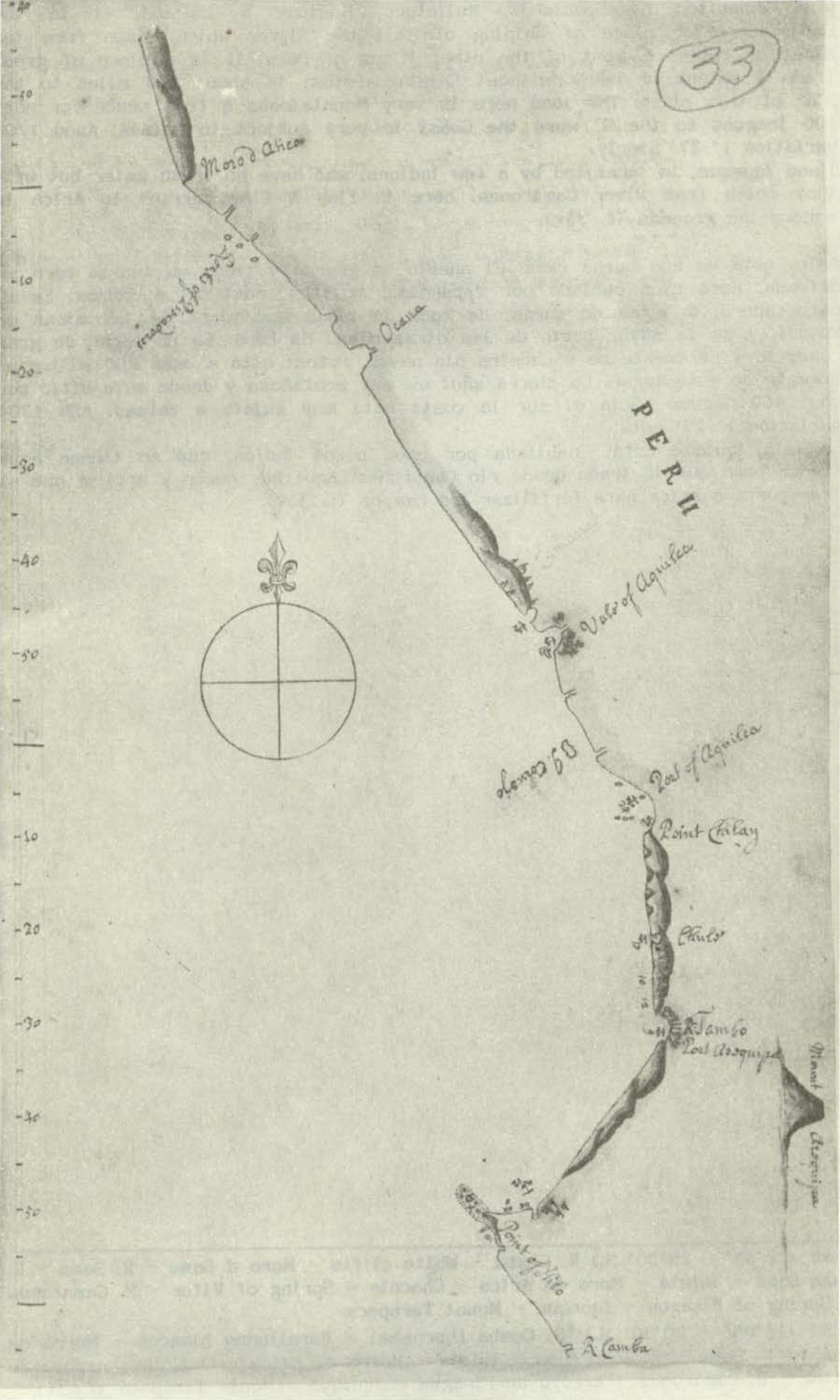
vientos.
Esta costa está sujeta a fuertes ráfagas de viento, la mayoría del sur, así como a mar fuerte (f. 31v).

———— o ————

Ocona, has a River of fresh water but it is sometimes dry. the Inhabitants goe to ffish at the Rocks of Piscadores.
Camana, here the Spaniards make aboundance of very good Wine.
Chule, is a small harbour; & Aquilca a good Port.
Port Arequipa a good Port. the Land low for about one league.
Hilo is a good Port the River fresh water; This as most of the other Rivers of Peru runs with a quick Current from January to June, then decreases & in September is wholly dry & so continues till January. here is plenty of Provissions, Higs & other good fruit. this place is Inhabited by Spaniards; Anno 1680 Captain Sharpe with 50 Men took this Towne (f. 32v).

Ocoña tiene un río de agua fresca, pero que a veces está seco. Los habitantes van a pescar en las Rocas de Pescadores.
Camaná, aquí los españoles producen buen vino en abundancia.
Chule es un puerto pequeño; y Aquilca [Quilca] un buen puerto.
Puerto Arequipa [¿Islay?] es un buen puerto. La tierra es baja por casi una legua.
Hilo [Ilo] es un buen puerto, el río es de agua fresca. Este río, como la mayor parte de los otros ríos de Perú tiene un corriente muy rápida de enero a junio, luego decrece y en setiembre está casi seco, y así continúa hasta enero. Aquí hay multitud de provisiones, higos y otras buenas frutas. Este lugar está habitado por españoles. En 1680 el capitán Sharpe con 50 hombres capturó este pueblo (f. 32v).

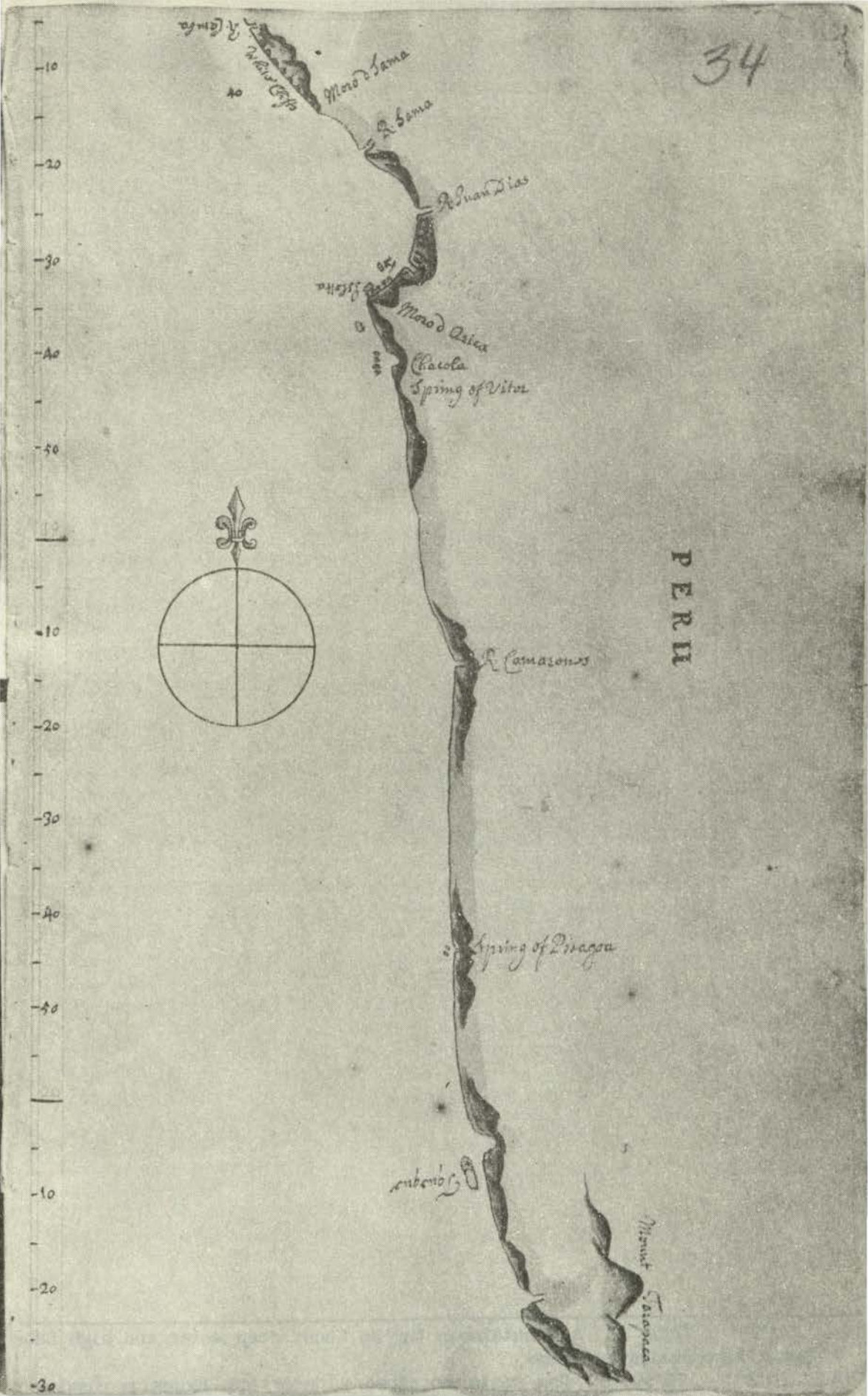
PERU (15°40' - 18°05' S.) Moro d Atico - Rocks of Pescadores - Ocana - *Camana* - Vale of Aquilca - I. Cornejo - Port of Aquilca - Point Chilay - Chule - R. Tambo - Port Arequipa - Vulcan of Arequipa - Point of Hilo - R. Camba
PERU (15°40' - 18°05' S.) Morro de Atico - Rocas de Pescadores - Ocana [Ocoña] - Camaná - Valle de Aquilca [Quilca] - I. Cornejo - Puerto de Aquilca [Quilca] - Punta Chilay [¿Cornejo?] - Chule - R. Tambo - Puerto Arequipa [¿Islay?] - Volcán de Arequipa [Misti] - Punta de Hilo [Ilo] - R. Camba [Locumba] (f. 33).


33
Moro d Atico
Ocana
PERU
Valle of Aquilea
Port of Aquilea
Point Chilay
Chulo
R. Tambo
Port Arequipa
Mount Arequipa
Point of Vilo
R. Camba
40
50
10
20
30
40
50
10
20
30
40
50

Arica, is a good Road, the Towne is large & has a ffort for its defence. it is well Inhabited by Spaniards, Mullatoes, Mustose & Indians. it is the Embarcadore, or place of Shiping ofe all the Silver which comes from the Mines of Potosi & most of the other Mines of Peru. it is a place of great Trade & seldom or never without Shiping, Potosi is about 260 miles to the S°E^{t} of this place. The land here is very Mountainous & from hence for near 100 leagues to the S° ward the Coast is very subject to Calmes. Anno 1704 variation 1° 27' E^{t}erly.
Iland Iqueque, is inhabited by a few Indians, who have no fresh water but with they fetch from River Camarones. here is fish & Clay carried to Arica to manure the grounds (f. 33v).

Arica está en una buena rada. El pueblo es grande y tiene un fuerte para su defensa. Está bien poblado por españoles, mulatos, mestizos e indios. Es el embarcadero, o lugar de carga, de toda la plata que viene de las minas de Potosí, y de la mayor parte de las otras minas de Perú. Es un lugar de gran comercio y raramente se encuentra sin naves. Potosí está a unas 260 millas al sureste de este lugar. La tierra aquí es muy montañosa y desde este sitio por casi 100 leguas hacia el sur la costa está muy sujeta a calmas. Año 1704 variación 1° 27' este.
La isla Iquique está habitada por unos pocos indios, que no tienen agua fresca pero que la traen desde río Camarones. Aquí hay peces y arcilla que se transporta a Arica para fertilizar los campos (f. 33v).

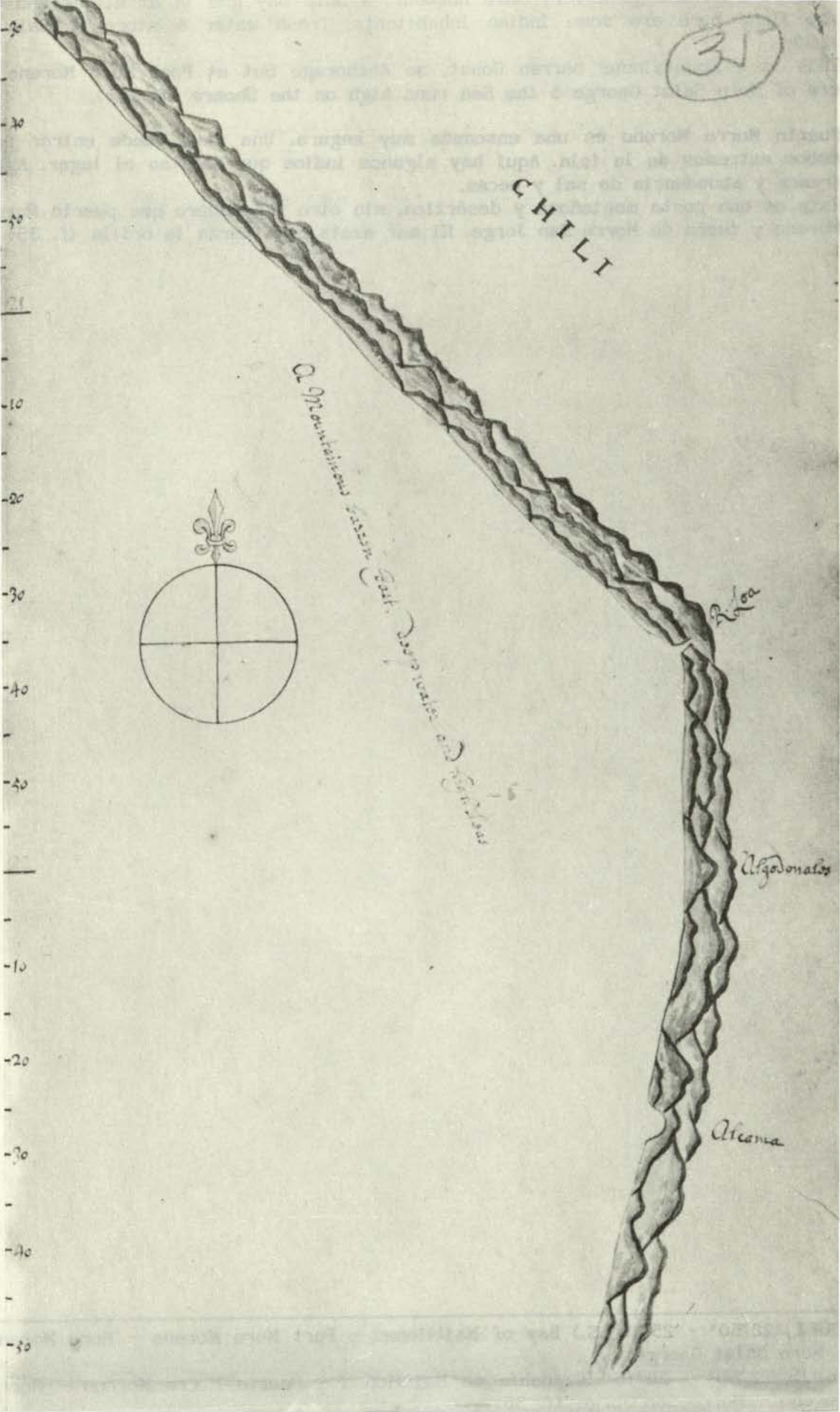
PERU (18°05' - 20°30' S.) R. Camba - White clifts - Moro d Sama - R. Sama - R. Juan Dias - Isleta - Moro de Arica - Chacola - Spring of Vítor - R. Camarones - Spring of Pisagoa - Iqueque - Mount Tarapaca
PERU (18°05' - 20°30' S.): R. Camba [Locumba] - Farallones blancos - Morro de Sama - R. Sama - R. Juan Dias - Isleta - Morro de Arica - Chacola - Arroyo de Vítor - R. Camarones - Arroyo de Pisagua - Iquique - Monte Tarapacá (f. 34).


34
PERU
Moro d Sama
R. Sama
R. Juan Dias
Moro d Arica
Chacola
Spring of Vitor
R. Camarones
Spring of Pisagua
Mount Tarapaca
10
20
30
40
50
10
20
30
40
50
10
20
30

La foja 34 v. se encuentra en blanco

CHILI (20°25' - 22°50' S.) A Mountainous barren Coast deep water and high Seas - R. Loa - Algodonales - Alcama

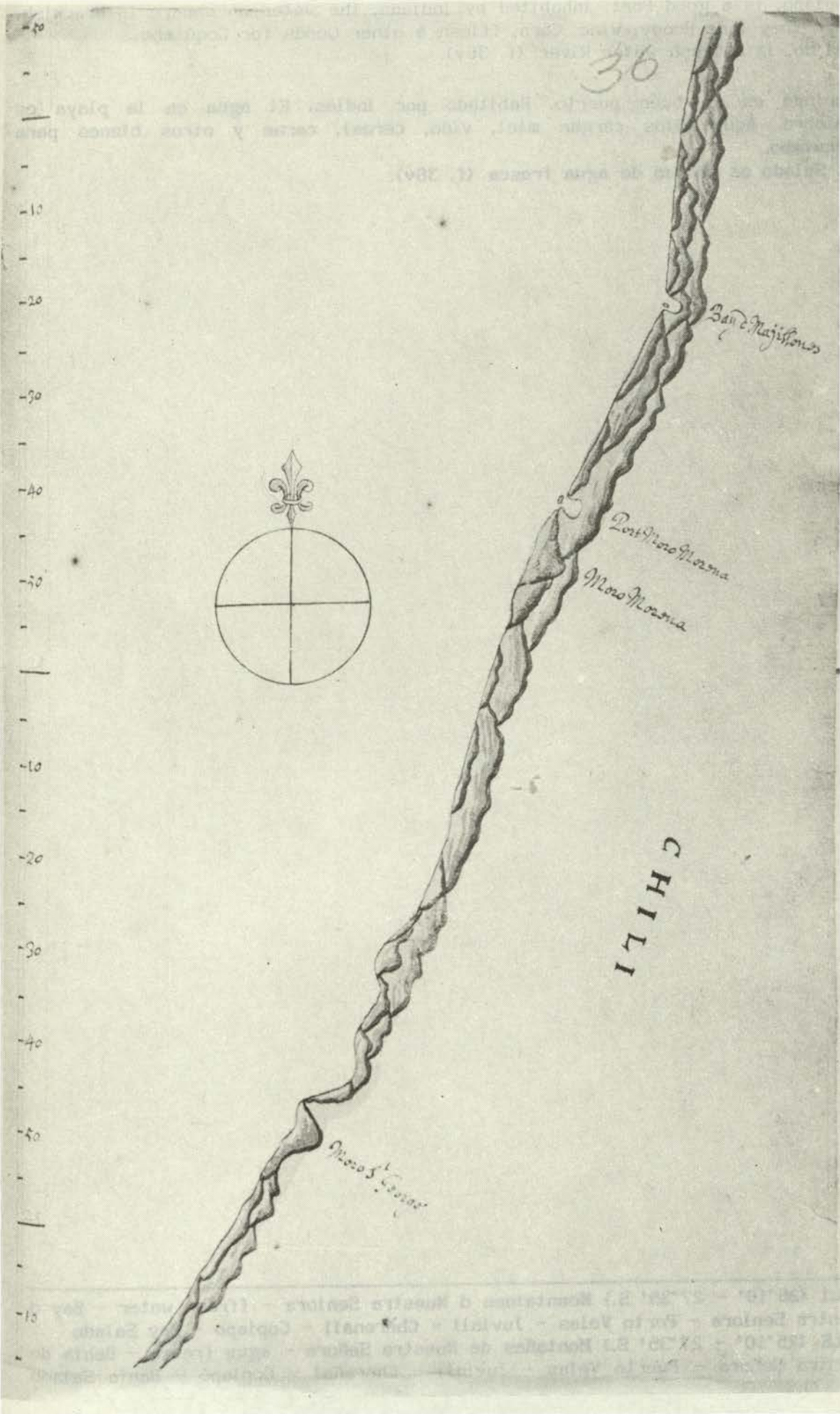
CHILE (20°25' - 22°50' S.) Una costa motañosa y desértica. Aguas profundas y mar movido - R. Loa - Algodonales - Alcama [Atacama] (f. 35)


CHILI
R. Loa
Atacama

Port Moro Morena is a very safe harbour, a Ship may goe in at either end of the Iland here are some Indian Inhabitants; fresh water & store of Salt & ffish.
This is a Mountainous barren Coast, no Anchorage but at Port Moro Morena & ofe of Moro Saint George & the Sea runs high on the Shoare (f. 35v).

Puerto Morro Moreno es una ensenada muy segura. Una nave puede entrar por ambos extremos de la isla. Aquí hay algunos indios que habitan el lugar. Agua fresca y abundancia de sal y peces.
Esta es una costa montañosa y desértica, sin otro fondeadero que puerto Morro Moreno y fuera de Morro San Jorge. El mar azota con fuerza la orilla (f. 35v).

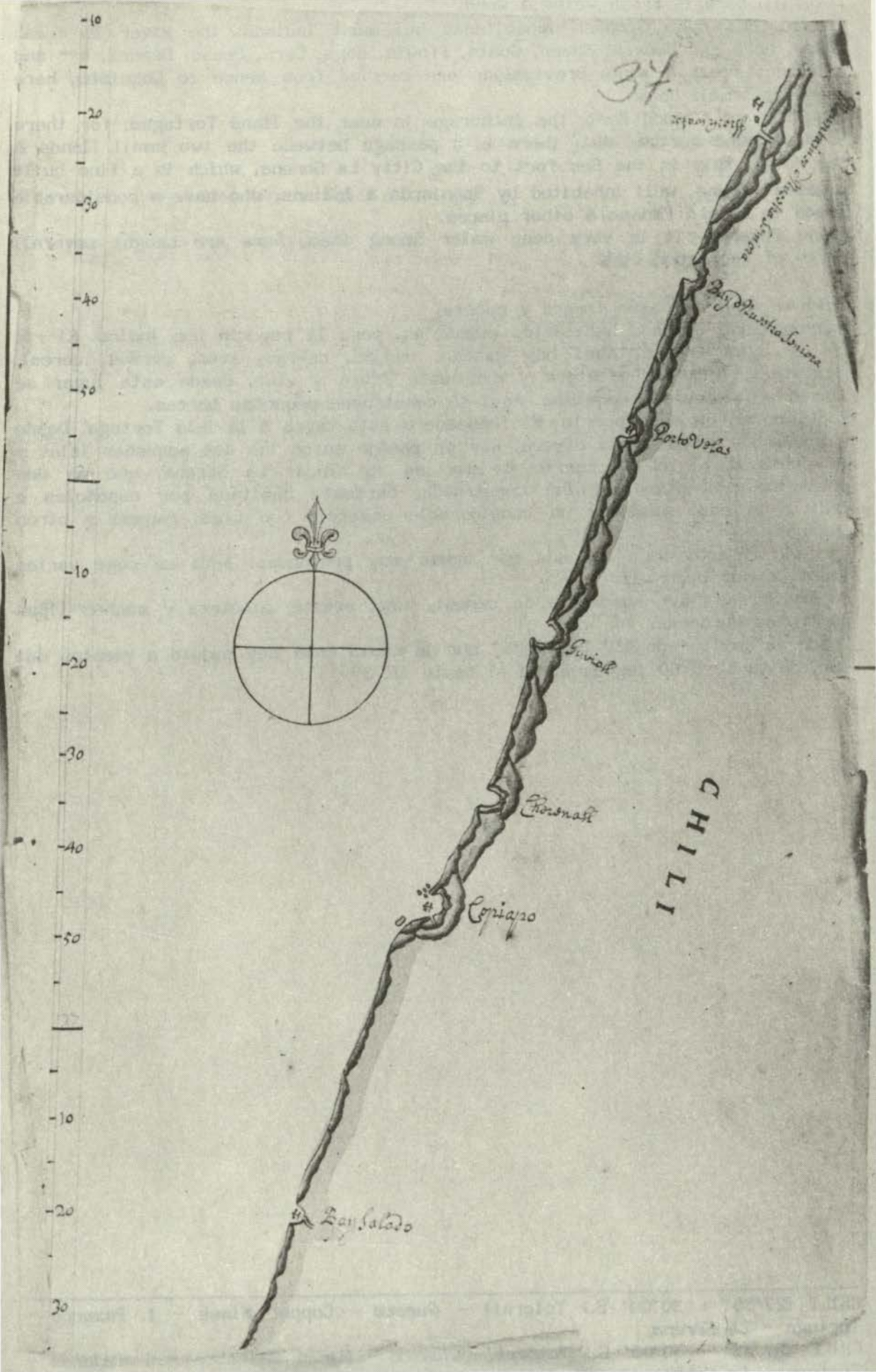
CHILI (22°50' - 25°15' S.) Bay of Majillones - Port Moro Morena - Moro Morena - Moro Saint George
CHILE (22°50' - 25°15' S.) Bahía de Mejillones - Puerto Morro Moreno - Morro Moreno - Morro San Jorge (f. 36).


36
Bay d Majillones
Port Moro Morena
Moro Morena
CHILI
Moro S.t George
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10

Copiapo, is a good Port. inhabited by Indians, the water on shoare is Brackish, here they lade Honey, Wine, Corn, fflesh & other Goods for Coquimbo.
Salado, is a fresh water River (f. 36v).

Copiapó es un buen puerto. Habitado por indios. El agua en la playa es salobre. Aquí ellos cargan miel, vino, cereal, carne y otros bienes para Coquimbo.
El Salado es un río de agua fresca (f. 36v).

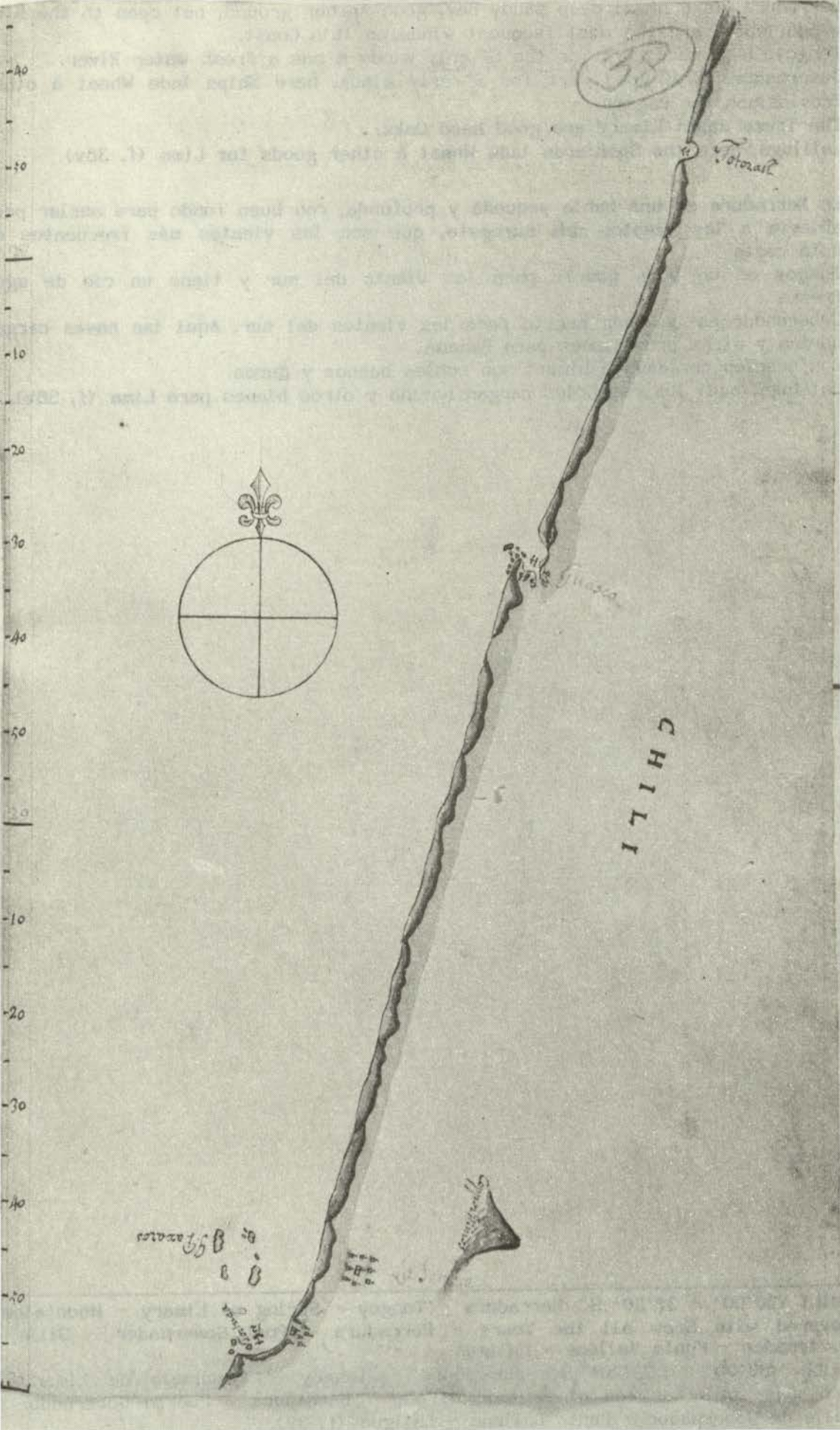
CHILI (25°10' - 27°35' S.) Mountaines d Nuestra Seniora - ffresh water - Bay d Nuestra Seniora - Porto Velas - Juviall - Cherenall - Copiapo - Bay Salado
CHILE (25°10' - 27°35' S.) Montañas de Nuestra Señora - agua fresca - Bahía de Nuestra Señora - Puerto Velas - Juviall - Charañal - Copiapó - Bahía Salado (f. 37).


37
Porto Velas
Copiapo
CHILI
Bay Salado
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
30

Totorall, here is fresh water & wood.
Guasco, has some Spanish inhabitants but most Indians, the River is fresh water, here are Beeves, Sheep, Goats, ffowls, Hogs, Corn, Pease, Beanes, &ca and excellent fruit & Wine. Provissions are carried from hence to Coquimbo, here are built small Barks.
Coquimbo, is a good Port. the Anchorage is near the Iland Tortugae; for there is no ground further out, there is a passage between the two small Ilands & the Point, this is the Sea Port to the Citty La Serena, which is a fine built pleasant Towne, well Inhabited by Spaniards & Indians, who have a considerable Trade to Lima & Panama & other places.
Iland Paxaros. it is very deep water among them, here are caught severall sorts of very good fish.

Totoral, aquí hay agua fresca y madera.
Huasco tiene algunos habitantes españoles, pero la mayoría son indios. El río es de agua fresca. Aquí hay ganado, ovejas, cabras, aves, cerdos, cereal, guisantes, frijoles, etcétera y excelente fruta y vino. Desde este lugar se llevan provisiones a Coquimbo. Aquí se construyen pequeñas barcas.
Coquimbo es un buen puerto. El fondeadero está cerca a la isla Tortuga. Desde ella no hay fondo hacia afuera. Hay un pasaje entre las dos pequeñas islas y la punta. Este es el puerto de mar de la ciudad La Serena, que es una población placentera y bien construida, bastante habitada por españoles e indios, la cual mantiene un considerable comercio con Lima, Panamá y otros lugares.
La isla Pájaros está rodeada por aguas muy profundas. Aquí se coge varios tipos de muy buen pez.
En La Serena hay abundancia de cereal, vino, aceite, etcétera y muchos tipos de frutas europeas.
Desde la latitud de 19° hasta 35° sur la costa está muy sujeta a vientos del sur, hasta 50 o 60 leguas hacia el oeste (f. 37v).

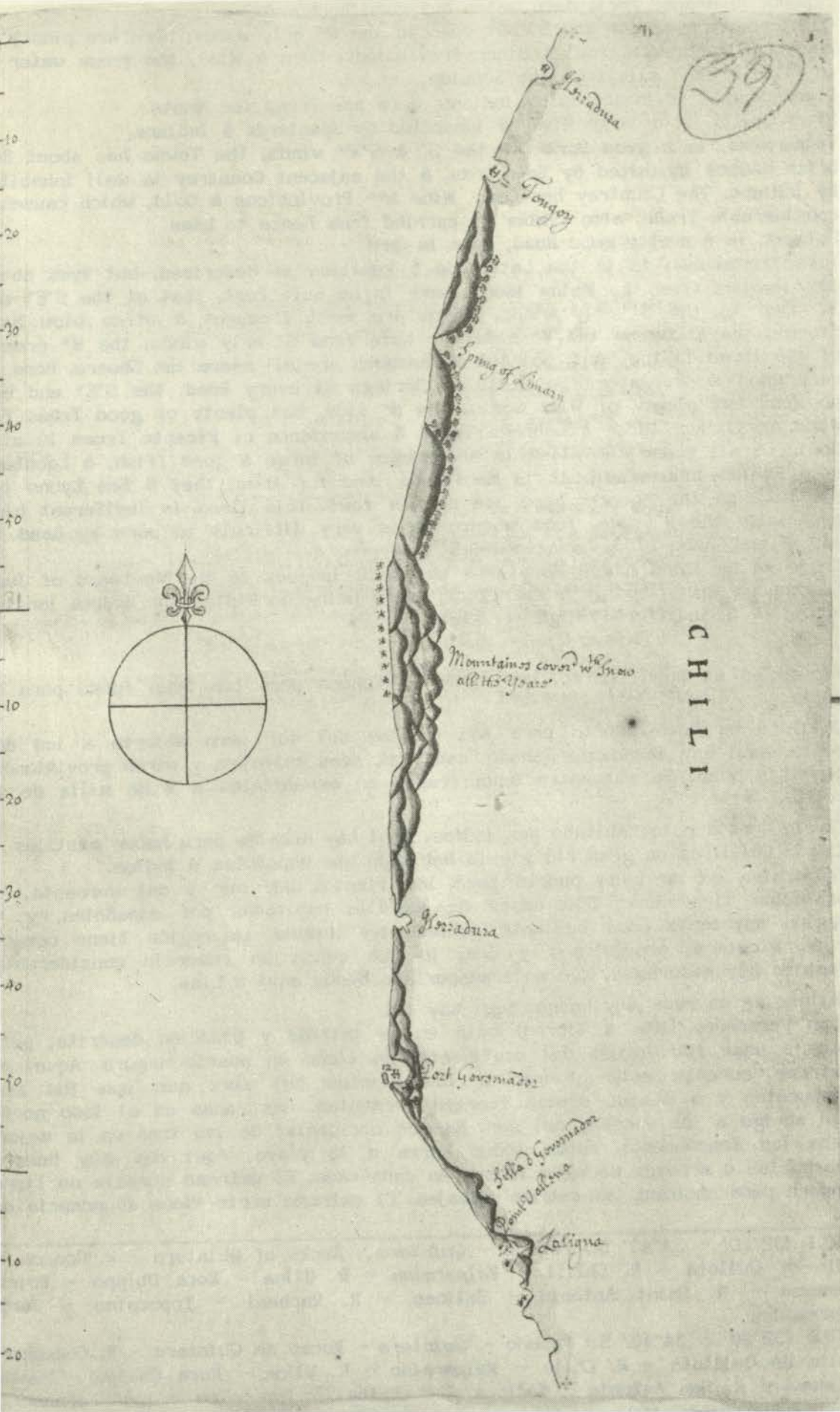
CHILI (27°35' - 30°00' S.) Totorall - *Guasco* - Copper Mines - I. Paxaros - Tortuga - *La Serena*
CHILE (27°35' - 30°00' S.) Totoral - *Huasco* - Minas de Cobre - I. Pájaros - Tortuga - *La Serena* (f. 38).


Totoral
CHILI

Herradura, is a small deep sandy Bay, good Anchor ground, but open to the S°W° winds, which are the most frequent winds on this Coast.
Tongoy. is a good Port for the S° erly winds & has a fresh water River.
Governador, is a good Port for S° erly winds, here Ships lade Wheat & other Provissions for Panama.
The Trees about Limary are good hard Oaks.
Laliluga, here the Spaniards lade Wheat & other goods for Lima (f. 38v).

La Herradura es una bahía pequeña y profunda, con buen fondo para anclar pero abierta a los vientos del suroeste, que son los vientos más frecuentes en esta costa.
Tongoy es un buen puerto para los viento del sur y tiene un río de agua fresca.
Gobernador es un buen puerto para los vientos del sur. Aquí las naves cargan harina y otras provisiones para Panamá.
Los árboles cercanos a Limarí son robles buenos y duros.
Laliluga, aquí los españoles cargan harina y otros bienes para Lima (f. 38v).

CHILI (30°00' - 32°20' S.) Herradura - Tongoy - Spring of Limary - Mountaines covered with Snow all the Yeare - Herradura - Port Governador - Silla d Governador - Punta Vallena - Laligua
CHILE (30°00' - 32°20' S.): Herradura - Tongoy - Riachuelo de Limarí - Montañas cubiertas con nieve todo el año - Herradura - Puerto Gobernador - Silla de Gobernador - Punta Ballena - Laligua (f. 39).


39
Herradura
Tongoy
Spring of Limary
Mountains cover'd wth Snow all the Years
CHILI
Herradura
Port Governador
Silla d Governador
Point Vallena
Laligna
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20

Papudo, is a good Port, deep water but good Anchor ground.
Quintero, is good for the S° but open to the W^t erly winds, here are plenty of Beeves, Horses, Wild foul & other Provissions, Corn & Wine, the fresh water is in Pitts ¼ of a mile from the Seaside.
River Concon, is inhabited by Indians. here are Trees for Masts.
River Chilli, is a large River & Inhabited by Spaniards & Indians.
Valparayso, is a good Port for the S° & S°W^t winds, the Towne has about 300 brick houses inhabited by Spaniards, & the adjacent Countrey is well inhabited by Indians. The Countrey has Corn, Wine &^ca Provissions & Gold, which causes a considerable Trade. also Timber is carried from hence to Lima.
Salinas, is a pretty good Road, here is Salt.
Juan ffernandez. is in the Lattitude & Position as described, but lyes about 100 leagues from the Maine land, there is no safe Port, that at the S°E^t end is open to the S° erly winds, which are most frequent & offen blow hard Storms, the Roads on the N° side are safe from S° erly winds, the W^t ermost of the three is the best, but the Anchorages are all neare the Shoare. here is very good fresh water Riverletts or Springs at every Road. the S°E^t end has no Wood but plenty of Wild Goats, the N° side, has plenty of good Trees for Wood or Timber, there & Cabbage Trees & aboundance of Pimento Trees is also Goats, & all round the Iland is aboundance of large & good ffish, & Lobsters also Seales innumerable it is hardly to land for them, they & Sea Lyons lye so thick on the Shoare, here are no Sea fowl. This Iland is indiferent high especially the N° side, from whence it is very difficult to pass by Land to the S° end. Anno 1703 variation 6° 5' E^t.
There is an Iland named Masafuera about 20 leagues to the Westward of Juan ffernandez this Iland is a meer Rock, there being no Riding nor Scarce landing at it. It is indifferent high (f. 39v).

Papudo es un buen puerto, con aguas profundas pero con buen fondo para el ancla.

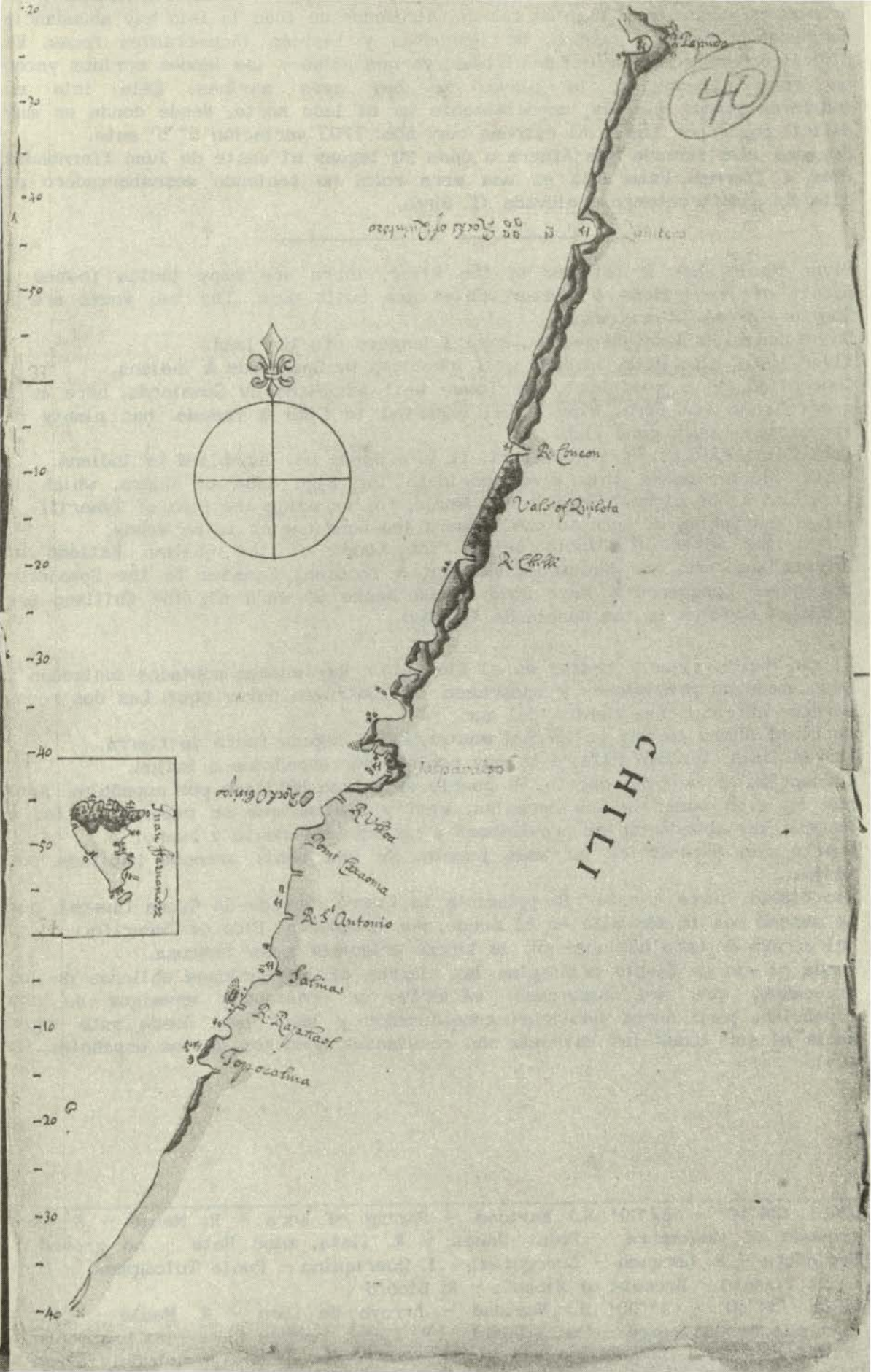
Quintero es buen puerto para los vientos del sur pero abierto a los del oeste. Aquí hay abundante ganado, caballos, aves salvajes, y otras provisiones, cereal y vino. Se encuentra agua fresca en manantiales a ¼ de milla de la orilla.

El río Concón está habitado por indios. Aquí hay árboles para hacer mástiles.
El río Chilli es un gran río y está habitado por españoles e indios.
Valparaíso es un buen puerto para los vientos del sur y del suroeste. La población tiene unas 300 casas de ladrillo habitadas por españoles, y la región adyacente está bastante poblada por indios. La región tiene cereal, vino, etcétera, provisiones y oro, lo que causa un comercio considerable. También hay maderamen, que es transportado desde aquí a Lima.

Salinas es un rada muy buena. Aquí hay sal.
Juan Fernández [Más a Tierra] está en la latitud y posición descrita, pero yace a unas 100 leguas del continente. No tiene un puerto seguro. Aquel al extremo sureste está abierto a los vientos del sur, que son los más frecuentes y a menudo soplan fuertes tormentas. Las radas en el lado norte dan abrigo a los vientos del sur. La más occidental de las tres es la mejor, pero los fondeaderos están todos cerca a la playa. Aquí hay muy buenos riachuelos o arroyos de agua fresca en cada rada. El extremo sureste no tiene madera pero abundan las cabras salvajes. El extremo norte tiene abundancia de

---

CHILI (32°20' - 34°40' S.) Papudo - *Quintero* - Rocks of Quintero - R. Concon - Vale of Quilota - R. Chilli - *Valparaiso* - R. Ulloa - Rock Obispo - Point Caxaoma - R. Saint Antonio - Salinas - R. Raphael - Topocalma - Juan ffernandez
CHILE (32°20' - 34°40' S.) Papudo - *Quintero* - Rocas de Quintero - R. Concón - Valle de Quillota - R. Chile - *Valparaíso* - R. Ulloa - Roca Obispo - Punta Cajaoma - R. San Antonio - Salinas - R. Rafael - Topocalma - Juan Fernández [Más a Tierra] (f. 40).


40
R. Concon
Vals of Quilota
R. Chilli
CHILI
R. Vilca
Point Caraoma
R. St Antonio
Salinas
R. Raphael
Topocalma
Juan Fernandez
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40
-50
-10
-20
-30
-40

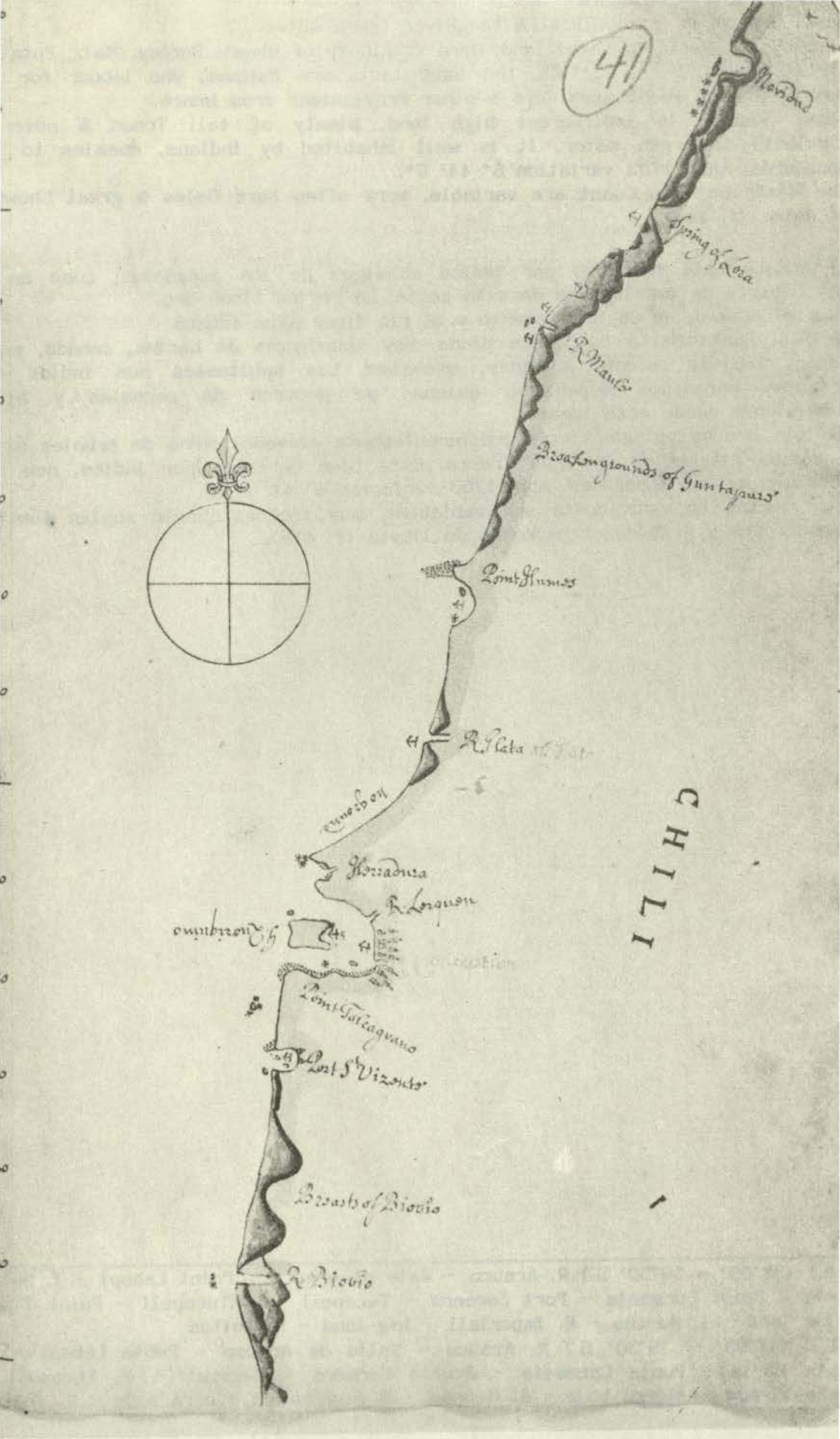
buenos árboles para leña o maderamen, hay árboles de palma y abundancia de árboles de pimiento y también cabras. Alrededor de toda la isla hay abundancia de peces grandes y buenos, de langostas y también innumerables focas. Es difícil desembarcar por estas últimas, ya que ellas y los leones marinos yacen en grán número en la playa. No hay aves marinas. Esta isla es indiferentemente elevada, especialmente en el lado norte, desde donde es muy difícil pasar por tierra al extremo sur. Año: 1703 variación 6° 5' este.
Hay una isla llamada Más Afuera a unas 20 leguas al oeste de Juan ffernandez [Más a Tierra]. Esta isla es una mera roca, no teniendo desembarcadero en ella. Es indiferentemente elevada (f. 39v).

———— o ————

River Maule, has 2 fathoms in the River, there are many Indian Townes & plenty of Provissions & Timber, Ships are built here, The two Rocks are a Shelter for the S°erly winds.
Point Humes, is very dangerous, keep 3 leagues ofe the land.
River Ilata, also Hata, is very well Inhabited by Spaniards & Indians.
Conception, is a good Port, the Towne well inhabited by Spaniards, here is a great Trade for Corn, Wine & Oil exported to Lima & Panama. has plenty of Provissions, much good fish.
Port Saint Vincent, is a good Port, it is a Sandy bay Inhabited by Indians.
River Biobio, neare this River begineth the high land of Guera, which is supposed to be highest land in the World, for exceding the Pico of Tenariff.
ffrom the Spring of Lora to the S° ward the Land begins to be Woody.
ffrom the River of Biobio begins the Lands of the Chilian Nations of Araucanians, who are Numerous, Valliant & constant Enemies to the Spaniards but never Conquered & have Gold, ffrom hence S° ward all the Chilians are constant Enemies to the Spaniards (f. 40v).

El río Maule, tiene 2 brazas en el Río (sic.). Hay muchos poblados indígenas y abundancia de provisiones y maderamen. Se contruyen naves aquí. Las dos rocas ofrecen abrigo a los vientos del sur.
La Punta Humes es muy peligrosa, mantengase 3 leguas fuera de tierra.
El río Ilata, también Hata, está muy poblado por españoles e indios.
Concepción es un buen puerto. El pueblo está bien habitado por españoles. Aquí hay un gran comercio con cereales, vino y aceite, que se exporta a Lima y Panamá. Hay abundancia de provisiones y pescado abundante y bueno.
Puerto San Vicente es un buen puerto. Es una bahía arenosa habitada por indios.
Río Biobío. Cerca a este río principia la tierra elevada de Guera [Hueral, que se supone sea la más alta en el mundo, por exceder al Pico de Tenerife.
Del arroyo de Lora hacia el sur la tierra principia a ser boscosa.
Desde el río de Biobío principian las tierras de las naciones chilenas de los araucanos, que son numerosos, valientes y constantes enemigos de los españoles, pero nunca han sido conquistados y tiene oro. Desde este lugar hacia el sur todos los chilenos son constantes enemigos de los españoles (f. 40v).

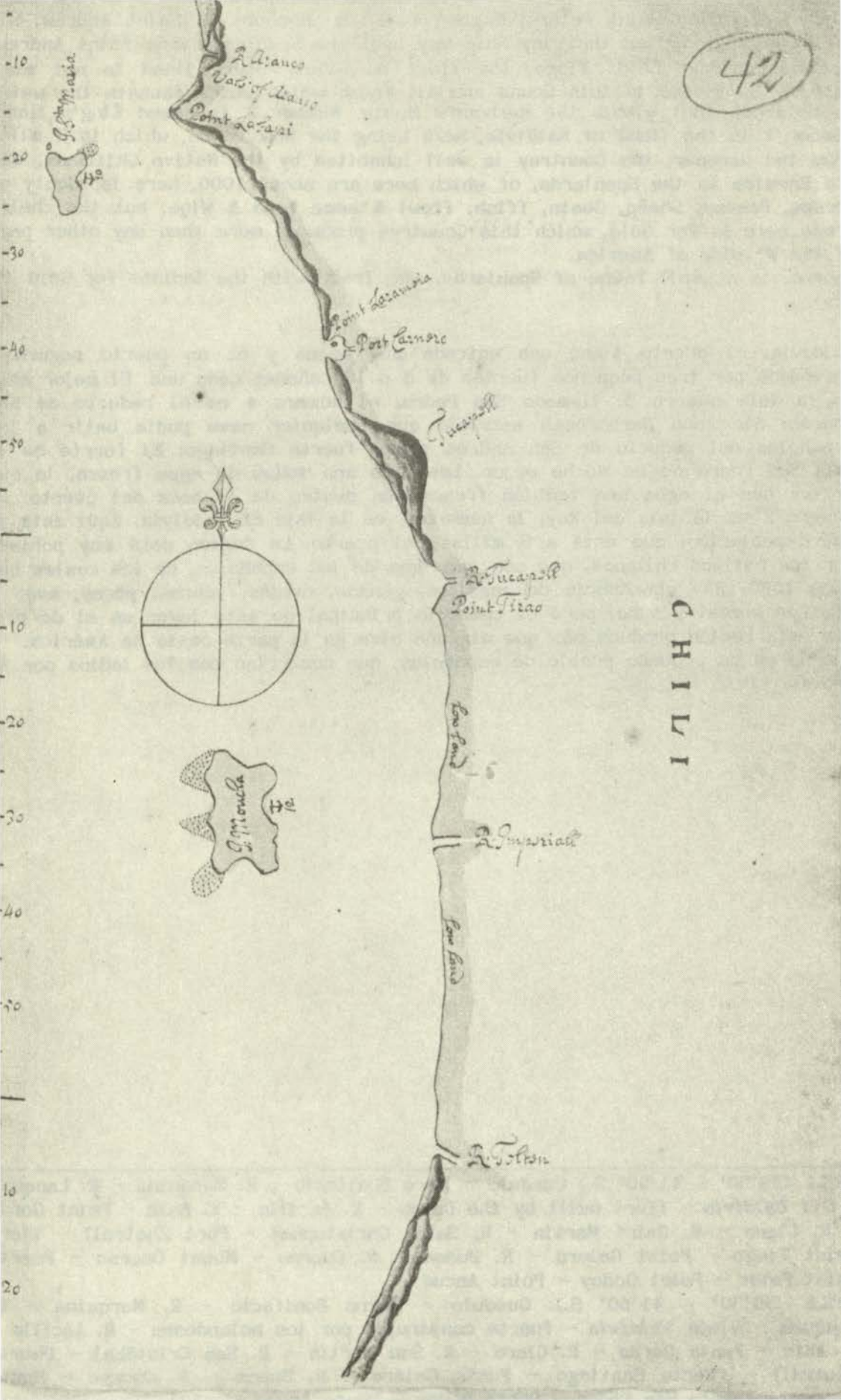
CHILI (34°40' - 37°00' S.) Navidad - Spring of Lora - R. Maule - Broaken grounds of Guntapure - Point Humes - R. Ilata, also Hata - no ground - Herradura - R. Lerquen - *Conception* - I. Queriquino - Punta Tulcaguano - Port Saint Vizente - Breasts of Biobbio - R. Biobio
CHILE (34°40' - 37°00' S.) Navidad - Arroyo de Lora - R. Maule - Tierra quebrada de Guntapuré - Punta Humes - R. Ilata, también Hata - no hay fondo - Herradura - R. Lerquén - *Concepción* - I. Queriquino [Quiriquiño] - Punta Talcahuano - Puerto San Vicente - Senos de Biobío - R. Biobío (f. 41).


41
Novidad
Spring of Lora
R. Maule
Broakengrounds of Guntapure
Point Humes
R. Glata
Herradura
R. Lerquen
Point Talcaguano
Port St Vizente
Breasts of Biobio
R. Biobio
CHILI

Arauco, is inhabited by Indians, Enemies to the Spaniards, as is most places on this Coast. the country has Gold.
Port Carnero, is a good Port & the River fresh water.
Iland Santa Maria is Level land, here is plenty of Wheat, Barley, Maiz, Potatos, ffruits, Hogs, Hens, Dogfish, the Inhabitants are Indians, who labour for the Spaniards, who fecht much Corn & other Provissions from hence.
Iland Moucha, is indifferent high land, plenty of tall Trees & severall Rivuletts of fresh water, it is well Inhabited by Indians, enemies to the Spaniards. Anno 1703 variation 6° 44' E^{t}.
The Winds on this Coast are variable, very often hard Gales & great Showers of Raine (f. 41v).

El Arauco está habitado por indios enemigos de los españoles, como en la mayor parte de los lugares de esta costa. La región tiene oro.
Puerto Carnero, es un buen puerto y el río tiene agua fresca.
La isla Santa María es tierra plana. Hay abundancia de harina, cebada, maiz, papas, frutas, cerdos, gallinas, escualos. Los habitantes son indios que trabajan para los españoles, quienes se proveen de cereales y otras provisiones desde este lugar.
La isla Moucha es una tierra indiferentemente elevada, llena de árboles altos y varios riachuelos de agua fresca. Está bien habitada por indios, que son enemigos de los españoles. Año: 1703 variación 6° 44' este.
Los vientos en esta costa son variables, muy frecuentemente soplan fuertes ventarrones y grandes chaparrones de lluvia (f. 41v).

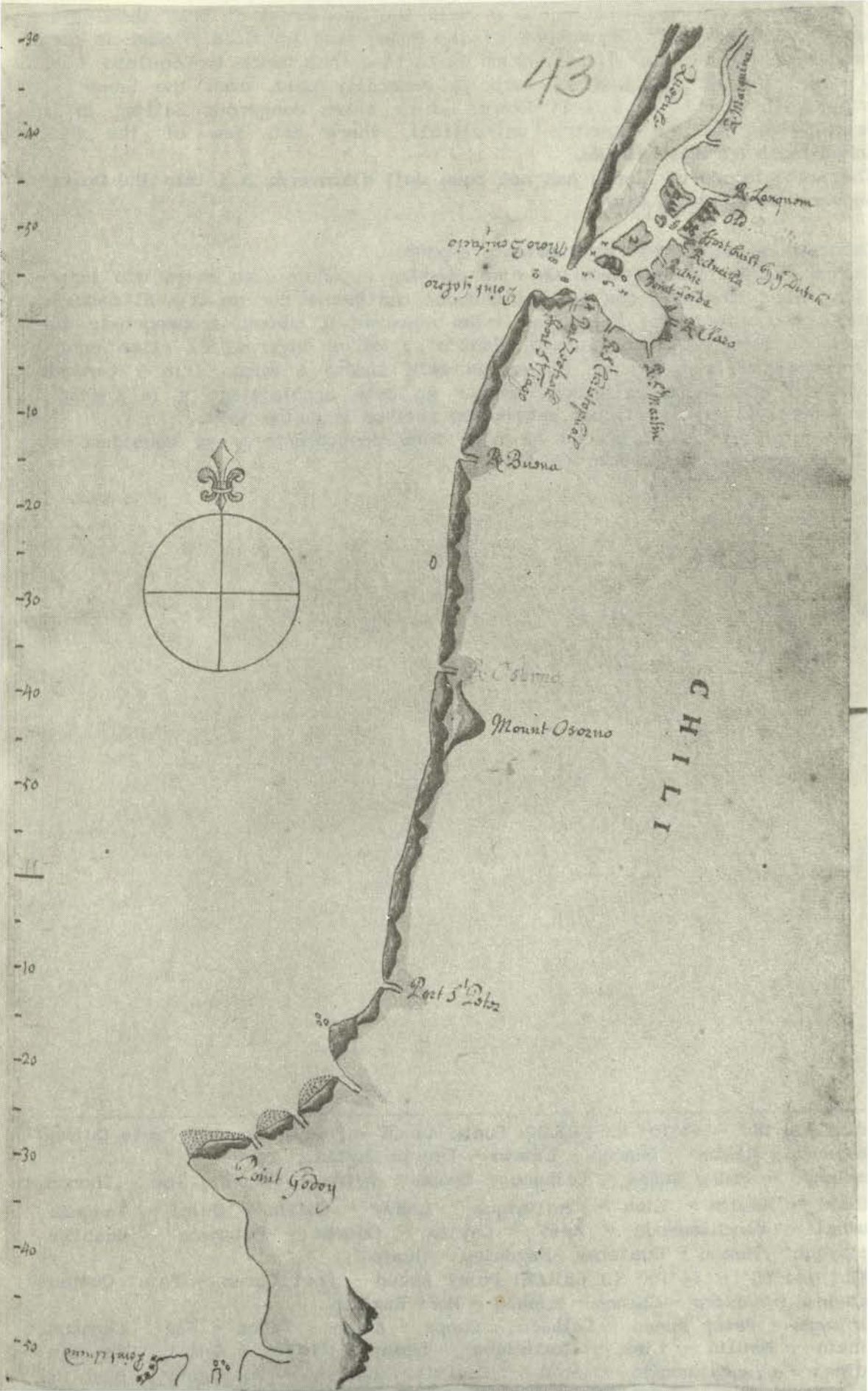
CHILI (37°05' - 39°30' S.) R. Arauco - Vale of Arauco - Point Labapi - I. Saint Maria - Point Larameia - Port Carnero - Tucapell - R. Tucapell - Point Tirao - low land - I. Moucha - R. Imperiall - low land - R. Tolten
CHILE (37°05' - 39°30' S.) R. Arauco - Valle de Arauco - Punta Labapi - I. Santa María - Punta Larameia - Puerto Carnero - Tucapell - R. Tucapell - Punta Tirado - tierra baja - I. Moucha - R. Imperial - tierra baja - R. Toltén (f. 42).


42
R. Arauco
Vals of Arauco
Point Lavapi
Point Laramoia
Port Carnero
Tucapell
R. Tucapell
Point Tirao
Low land
R. Imperiall
Low land
R. Tolten
CHILI
-10
-20
-30
-40
-50
10
20

Baldivia, the Port has a very good entrance & is a secure Port & it is defended by three small fforts of 8 or 10 Guns each, the best is on the Iland Number 3, called Saint Peters, Number 4 is the Redoubt of Saint Andrew, Sir In° Narborough writes that any Ship may beat the Spaniards from Saint Andrew' Redoubt & ffort Saint Tiago, the ffort on Saint Peters Iland is not much better. the Rivers in this Sound are all fresh water which causeth the water to be fresh Just within the Harbour's Mouth. Number 2 is named King's Iland, Number 1 is the Iland of Baldivia, here being the New Towne, which is 9 miles from the Harbour, the Countrey is well Inhabited by the Native Chillians, who are Enemies to the Spaniards, of which here are about 1000, here is plenty of Horses, Beeves, Sheep, Goats, ffish, ffowl & some Corn & Wine, but the cheife Trade here is for Gold, which this Countrey produces more than any other part of the W^t^ side of America.
Osorno, is a small Towne of Spaniards, who Trade with the Indians for Gold (f. 42v).

Valdivia, el puerto tiene una entrada muy buena y es un puerto seguro y defendido por tres pequeños fuertes de 8 o 10 cañones cada uno. El mejor está en la isla número 3, llamado San Pedro, el número 4 es el reducto de San Andrés. Sir John Narborough escribió que cualquier nave podía batir a los españoles del reducto de San Andrés y del fuerte Santiago. El fuerte de la isla San Pedro no es mucho mejor. Los ríos son todos de agua fresca, lo que motiva que el agua sea también fresca aún dentro de la boca del puerto. La número 2 es la isla del Rey, la número 1 es la isla de Valdivia. Aquí está la nueva población, que está a 9 millas del puerto. La región está muy poblada por los nativos chilenos, que son enemigos de los españoles, de los cuales hay unos 1000. Hay abundancia de caballos, ganado, ovejas, cabras, peces, aves y algo de cereal y vino, pero el comercio principal de este lugar es el de oro, que esta región produce más que ninguna otra en la parte oeste de América.
Osorno es un pequeño pueblo de españoles, que comercian con los indios por su oro (f. 42v).

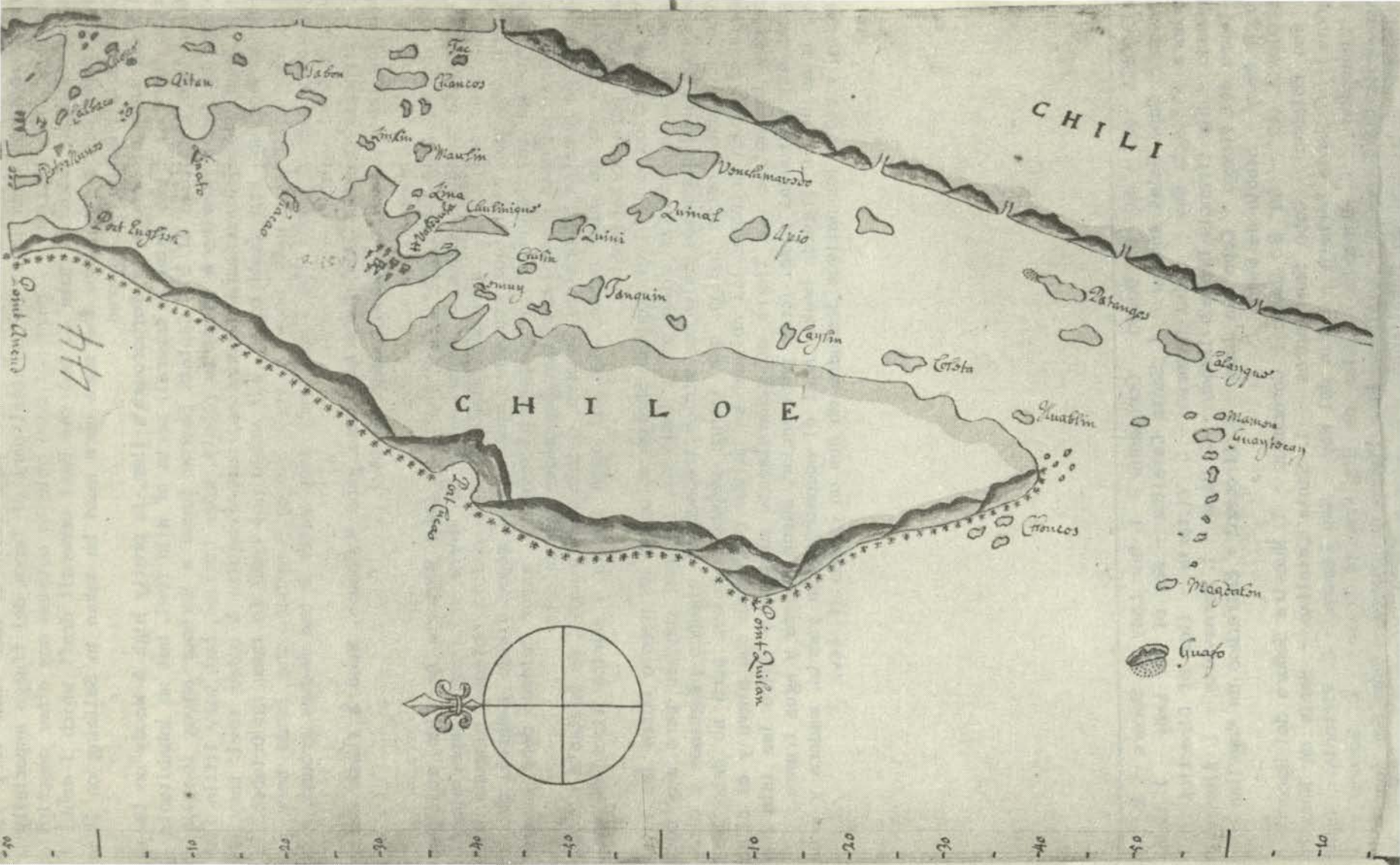
CHILI (39°30' - 41°50' S.) Quedulo - Moro Bonifacio - R. Marquina - R. Lanquem - Old *Baldivia* - ffort built by the Dutch - R. Ancilla - R. Aniz - Point Gorda - R. Claro - R. Saint Martin - R. Saint Christophal - Port Zeotrall - ffort Saint Tiago - Point Galero - R. Buena - *R. Osorno* - Mount Osorno - Puerto Saint Peter - Point Godoy - Point Ancud
CHILE (39°30' - 41°50' S.): Quedulo - Morro Bonifacio - R. Marquina - R. Lanquem - Viejo *Valdivia* - fuerte construido por los holandeses - R. Ancilla - R. Anís - Punta Gorda - R. Claro - R. San Martín - R. San Cristóbal - Puerto Zeotrall - fuerte Santiago - Punta Galero - R. Buena - *R. Osorno* - Monte Osorno - Puerto San Pedro - Punta Godoy - Punta Ancud (f. 43).


43
R. Longnom
Old
Point Gorda
R. Claro
R. Buena
Mount Osorno
CHILI
Port St Peter
Point Godoy

Caremapo, is a small Spanish settlment.
Castro, is more considerable, it is said the Spaniards, at both these places have some Trade with the Natives of the Maine land for Gold. Timber is plenty here & on the adjacent Ilands, which is carried from hence to Coquimbo, Guasco & other places; The weather here is generally cold, even the Sumer very subject to many cold & wett Storms which makes dangerous Sailing in this Archipielago & the Country unfruitfull, there are few of the Native Inhabitants on these Ilands.
The Archipielago of Ilands has not been well discovered & I take the Draft to be very Imperfect (f.43v).

Caremapo es un pequeño asentamiento español.
Castro es más considerable. Se dice que los españoles, en estos dos lugares, tiene algún comercio con los nativos del continente por su oro. El maderamen abunda en este lugar y en las islas adyacentes, siendo transportado desde este lugar a Coquimbo, Guasco [Huasco] y otros lugares. El clima aquí es generalmente frío, aún en el verano está sujeto a mucho frío y tormentas húmedas, que hacen peligroso navegar en este archipiélago y la región es improductiva. Hay unos pocos habitantes nativos en estas islas.
El archipiélago de islas no ha sido bien descubierto y yo considero este dibujo como muy imperfecto (f. 43v).

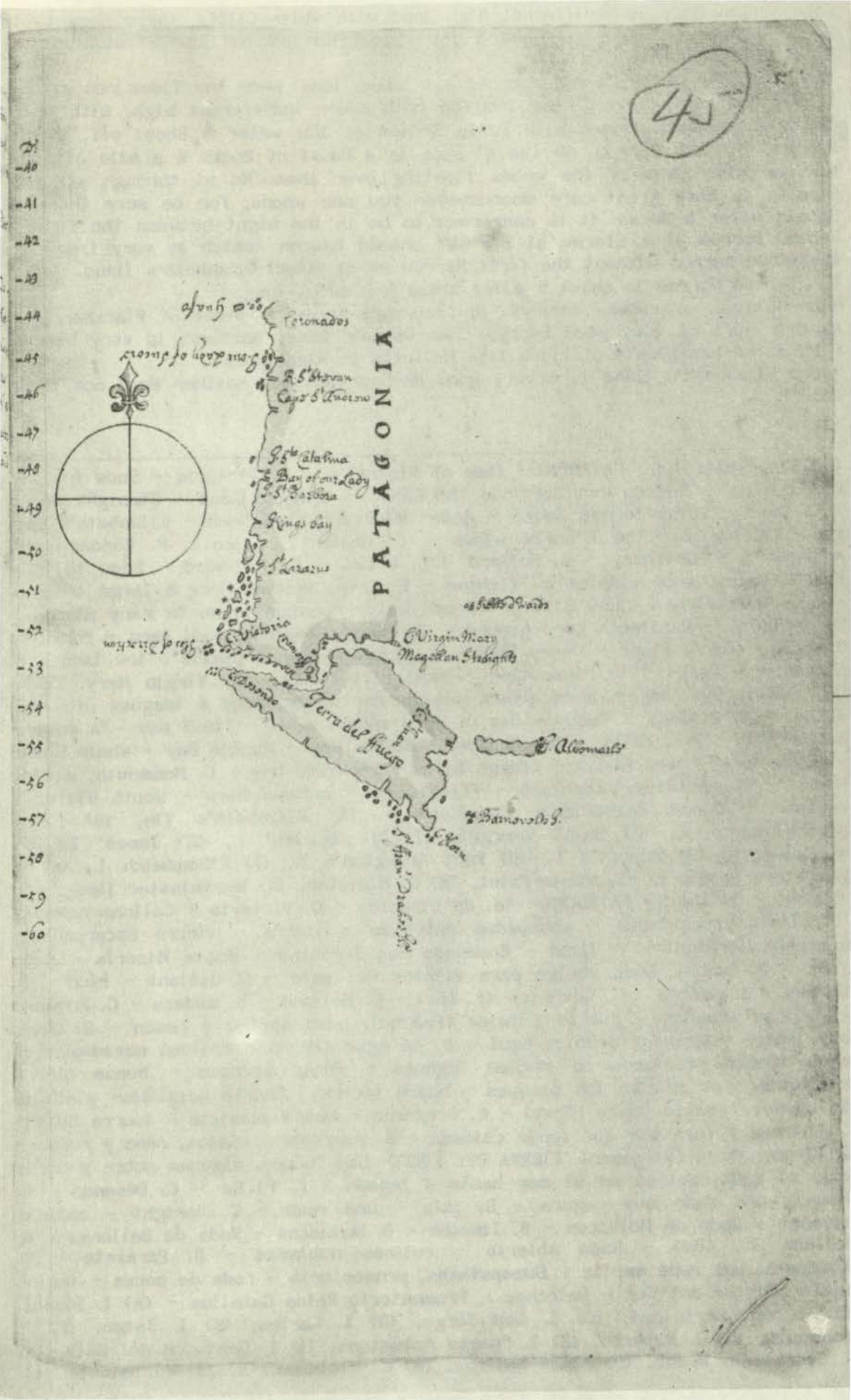
CHILE (41°50' - 44°15' S.) CHILOE: Punta Ancud - Puerto Cucao - Punta Quilán - Valedula - Castro - Chacao - Linato - Puerto Inglés.
Carimapo - Pedro Nuñez - Calbuco - Chope - Aitán - Tabón - Tac - Chonos - Linkin - Maulin - Lina - Chulinique - Lemuy - Chilin - Quini - Tanquin - Quinal - Venchimaveda - Apio - Caylin - Coleta - Patangos - Huablin - Calayque - Mamon - Guatecay -Magdalen - Guafo
CHILI (41°50' - 44°15' S.) CHILOE: Point Ancud - Port Cucao - Point Quilan - Valedula - *Castro* - Chacao - Linato - Port English.
Carimapo - Peter Nunes - Calbaco - Chope - Aitan - Tabon - Tac - Choncos - Linkín - Maulín - Lina - Chulinique - Lemuy - Chilín - Quini - Tanquín - Quinal - Venchimavedo - Apio - Caylín - Coleta - Patangos - Huablín - Calayque - Mamon - Guatecay [Guaytecas] - Magdalena - Guafo (f. 44).


CHILI
CHILOE
Aitan
Taben
Tac
Chancos
Maulin
Lina
Chuliniquo
Quini
Quinal
Apio
Tanquin
Caylin
Colota
Patangos
Calanguo
Huablin
Mamon
Guaytocay
Chonos
Magdalon
Guafo
Port English
Point Quilan
Port Cucao
Point Anend

This Coast from the Iland Guafo to Cape Victoria has been very little frequented and much less the greatest part of Terra del ffuego especially on the S°W^{t} side, therefore I have not been able to obtaine any other description there of than (which I take to be) the best Generall draft which I doubt is very Imperfect & therefore the more care must be taken in Saileing on these Coast untill better Discovered.
Ile our Lady of Sucore, or Narborough's Iles, is pretty high & Woody on the N° side. there is fresh water & severall sorts of Wild fowl, but no Inhabitants.
About the Lattitude of 51° Captain Sharpe found a Harbour among the Ilands where he found Muscles & Lamperts plenty, some Cockles, but very little fish, also Wild Goose, Black birds Thrusties, some Penguins & other fowl. they are few Indians who had small Boats, but would not come to them. in October, the Hills were covered with Snow & very Stormy. weather. the lands here are generally high & among the Ilands very deep water & bad Anchor ground, good Wood & fresh water.
Sir ffrancis Drake's Iles, here he found good Harbours, Wood & fresh water, and saw the Natives in Canoas, naked (f. 44v).

Esta costa, desde la isla Guafo hasta el Cabo Victoria ha sido muy poco frecuentada y mucho menos la mayor parte de Tierra del Fuego, especialmente en el lado suroeste, consecuentemente no he podido obtener ninguna otra descripción que esta (que considero que es) el mejor dibujo general, que yo creo que es muy imperfecto y consecuentemente el mayor cuidado debe tomarse en navegar en esta costa hasta que sea mejor descubierta.
La isla de Nuestra Señora del Socorro, o isla Narborough , es bastante elevada y boscosa en su lado norte. Hay ahí agua fresca y varios tipos de aves salvajes, pero no habitantes.
Por la latitud de 51° el capitán Sharpe encontró un puerto entre las islas donde había abundantes moluscos y lampreas, algunas conchas pero muy poco pescado, también gansos salvajes, mirlos trepadores, algunos pinguinos y otras aves. Hay unos pocos indios, que tienen pequeños botes, pero no debe irse hacia ellos. En octubre, las colinas se hallan cubiertas con nieve y el clima es muy tormentoso. La tierra es generalmente elevada y entre las isla hay aguas muy profundas y mal fondo para anclar, buena madera y agua fresca.
Las islas de Sir Francis Drake. Aquí él encontró buen puerto, madera y agua fresca, y vió a los nativos desnudos en sus en canoas (f. 44v).

PATAGONIA (40° - 60° S.) Guafo - Coronados - I. Our Lady of Sucore - R. San Stevan - Cape Saint Andrew - I. Santa Catalina - Bay of Our Lady - I. Saint Barbora - King's Bay - Saint Lazarus - C. Victoria - Iles of Direction - C. Deseado - Sir ffrancis Drake's Ilands - C. Horn - I. Barnevelts - I. Albemarle - Terra del ffuego - Cabo San Juan - C. ffroward - Estrechos de Magellan - C. Virgin Mary - Sibble de Wards
PATAGONIA (40° - 60° S.) Guafo - Coronados - I. Nuestra Señora del Socorro - R. San Esteban - Cabo San Andrés - I. Santa Catalina - Bahía de Nuestra Señora - I. Santa Bárbara - Bahía del Rey - San Lázaro - C. Victoria - Islas de Dirección - C. Deseado - Islas de Sir Francis Drake - C. Hornos - I. Barnevelts [Barlovento] - I. Albemarle - Tierra del Fuego - Cabo San Juan - C. Froward - Estrechos de Magallanes - C. Virgen María [Vírgenes] - Sibble de Wards (f. 45).


45
D.
-40
-41
-42
-43
-44
-45
-46
-47
-48
-49
-50
-51
-52
-53
-54
-55
-56
-57
-58
-59
-60
Coronados
R. St Stevan
Cape St Andrew
S. Ste Catalina
Bay of our Lady
S. St Barbora
Kings bay
St Lazarus
PATAGONIA
Victoria
C. Virgin Mary
Magellan Straights
Terra del Fuego
S. Albemarle
Barnevelt S.

Cape Virgin Mary is indifferent high land with white Cliffs, there seemeth to be a Harbour between the sand & the Cape. The land on the S° side of the Straits is all white Cliffs.
The first Narrow is 2½ miles broad & 9 miles long. here the Tides run strong. the fflood setts inward. the land on both sides indifferent high, with white Cliffs & a sandy shoare with Peble Stones at low water & Shoal off. At the Westend of this Narrow, on the N° side is a Point of Rocks ½ a mile off. you may perceive them by the woods floating over them. No at through all this Straits to have great care wheresoever you see woods, for be sure there is Shoald water & Rocks. It is dangerous to be in the night between the first & Second Narrow if a Storme at S°W°6W° should happen (which is very frequent) therefore Anchor without the first Narrow or at Queen Elizabeth's Iland.
The Second Narrow is about 5 miles broad & 9 miles long.
Berry plaine, or rather Valleys. in ffebruary there is plent of Blackberrys & another sort of very good Berrys, like Grapes. Oasey Harbour, is very Secure. ffish Cove, has plenty of ffish like Mulletts at high waters.
Queen Elizabeth's Iland is a very good Harbour but has neither Wood nor fresh water.

(50°30' - 54°15' S.) PATAGONIA: Iles of Direction - C. Victoria - Snow hills - Raged hills - Sounds running into the Land- - Cragged Land - Straight Sound - C. Quad - Sainy Jeroms Sound - Mount Misery - York Road - Elizabeth's Bay, good Rideing for the E°early winds - C. Gallant - Pico - B. Cordes - B. Andrews - C. Coventry - C. Holland - B. Woods - C. ffroward - Snow hills - Port ffamine, good rideing & ffishing - B. Cove, Indians here & large trees - ffresh water Bay - Snow hills - ffresh water running downe in many places - Sandy Point - Habitable good ground - The woods begin - good land - Pocketts Harbour - Berry Plane - Oasey Port - C. Gregory - good plaine - low land - C. Entrance - Rocks - B. Possession - Sand hill cliffs - C. Virgin Mary. TERRA DEL FUEGO: The Judges, some above, some under water, runs 4 leagues ofe - C. Pillar - C. Diseada - Teusday Bay, a very secure cove - Iland bay - a cove - C. Upright - Snow hills - Muscle Cove - Riders Bay - Muscle Bay - Whale Sound - Whale Bay - Open Sound - ffoggs hills - Paraketo bay - C. Monmouth, a wide Sound - Sweepstakes, fforeland - ffish Cove - Indians here - South Ulster - Brakes - Queen Katharine's fforeland - (A) Elizabeth's Ile, (B) Saint Bartholomew's I., (C) Saint George's I., (D) Charles' I., (E) James' I., (F) Monmouth I., (G) Rupert's I., (H) Port Arlmgton's I., (I) E°Sandwich I., (K) I. Secretary Wren's I., (L) Whale Point, (M) C. Midleton, (N) Westminster Iles
(50°30' - 54°15' S.) PATAGONIA: Is. de Dirección - C. Victoria - Colinas nevadas - colinas irregulares - ensenadas entrando a tierra - tierra escarpada - Ensenada Straight - C. Quad - Ensenada San Jerónimo - Monte Miseria - Rada York - B. Isabel, buen abrigo para vientos del este - C. Gallant - Pico - B. Cordes - B. Andrés - C. Coventry (f. 46v) - C. Holland - B. madera - C. Froward - colinas nevadas - Puerto ffamine [Famine], buen abrigo y pesca - B. Cove, hay indios y grandes árboles aquí - B. de agua fresca - colinas nevadas - el agua fresca desciende en muchos lugares - Punta arenosa - buena tierra habitable - se inician los bosques - buena tierra - Puerto Bolsillos- planicie de bayas - Puerto Oasey [Oazy] - C. Gregorio - buena planicie - tierra baja - C. Entrada - roca hay que tener cuidado - B. Posesión - riscos, rena y rocas - C. Virgen María [Vírgenes]. TIERRA DEL FUEGO: Las Jueces, algunas sobre y otras bajo el agua, entran en el mar hasta 4 leguas - C. Pillar - C. Deseada - B. Jueves, una rada muy segura - B. isla - una rada - C. Upright - colinas nevadas - Rada de Moluscos - B. Jinetes - B. Moluscos - Rada de Ballenas - B. Ballena (f. 46v) - Rada abierta - colinas nubladas - B. Paraketo - C. Monmouth, una rada amplia - Sweepstakes, promontorio - rada de peces - indios aquí - Ulster del Sur - Helechos - Promontorio Reina Catalina - (A) I. Isabel, (B) I. San Bartolomé, (C) I. San Jorge, (D) I. Carlos, (E) I. Jaime, (F) I. Monmouth, (G) I. Ruperto, (H) I. Puerto Arlmgtons, (I) I. Sandwich del Este, (K) I. Secretario Wrens, (L) Punta Ballena, (M) C. Midleton, (N) Is. Westminster (f. 47).

Cape Virgin Mary is indifferent high land wth white Cliffs there seemeth to be a Harbour between ye sand & ye Cape. The land on ye Side of ye Straits is all white Cliffs.

The first Narrow is 2½ miles broad & 9 miles long here ye Tides run strong ye ffloud sets inward ye land on both sides indifferent high wth white Cliffs & a sandy shoare wth Pebble Stones at low water & Shoal off. At ye West end of this Narrow on ye N^e side is a Point of Rocks ¼ a mile off you may perceive them by ye Weeds floating over them. Neat through all this Straits to have great care wheresoever you see Weeds for be sure there is Shoald water & Rocks. It is dangerous to be in ye night between ye first & Second Narrow if a Storme at S^t W^t & W^t should happen (wth is very frequent) therefore Anchor without ye first Narrow or at Queen Elizabeths Island.

The Second Narrow is about 5 miles broad & 9 miles long

Berry plaine or rather Valleys in ffebruary there is plent of Black berrys & another sort of very good Berrys like Grapes. Oasey Harbour is very Secure. ffish Cove has plenty of ffish like Mullets & Kingfish at Queen Elizabeths Island is a very good Harbour but has neither Wood nor fresh water.

St Bartholomews I. has some Penguins & other fowl.

St Georges I. ye best landing is at ye midle of ye N^e side, here are a boundance of good Penguins they must be pulled out of their holes wth long hooks, ye Natives comes here in Canoas to kill & dry Penguins.

ffrom Cape Deseada to Queen Elizabeths Island is plenty of Wood & fresh water, but from thence to Cape Virgin Mary both are very scarce.

Port ffamine is a good harbour, ye Tide rueth 9 foot, here is plenty of Wood & Trees 40 foot long & 30 Inches thro fitt for Masts for small Ships also a fresh water River, here is great plenty of a good ffish larger than Mullets & like them & extraordinary large Smelts & other fish Store of Brand geese, Ducks & several good sort of Berrys & Roots & in ye Country towards Queen Elizabeths Island are Guaianoces & Ostriges, here are a few Indians, ye Spaniards formerly settled here, by their owne negligence were most of them Starved here is a Spicey bark good to preserve or Season Meat.

Cape ffroward is very high & Steep no ground a Cables length from it. & so continues to Cape Gallant.

In ye bay just to ye E^t ward of Cape Gallant is a Secure Cove, fitt to haul a Ship ashoare or Careene & there is good Wood & Water.

ffrom Cape ffroward to ye Sounds runing into ye Land on ye N^e Shoare, ye Straits are generally 4 to leagues broad & then grows broader to ye Capes Victory & Deseada.

York road is good for w^t erly winds, here is plenty of Wood & Water.

Whale bay & thence to Muble Cove saw many Whales in November to ffebruary & there are many large Mus[illegible]

ffrom Cape Quad to ye St Sea is on both sides high Rockey lands wth Snow & no Soundings.

At most places in ye Straits are Brand Geese, Ducks Penguins & other fowls & Musries Limpitts, & some Seals. In ye W^t part of ye Straits ye Floes are weake, in ye E^t part strong.

These Straits & ye Seas on both sides especially on ye W^t side are very frequently subject to violent Storms of W^t between y^e N^e W^t & S^t W^t more especially in their Winter, & on y^e West side of y^e Straits these Storms most frequent & Violent, for w^th & other reasons y^e Passage about Terra del ffuego is rather to be chose[illegible]



Saint Bartholomews Iland has some Penguins & other fowl.
Saint George's Iland the best landing is at the midle of the N° side, here are aboundance of good Penguins. they must be pulled out of their holes with long hooks; the Natives comes here in Canoas to kill & dry Penguins.
ffrom Cape Deseado to Queen Elizabeth's Iland is plenty of Wood & fresh water, but from thence to Cape Virgin Mary both are very scarce.
Port ffamine, is a good harbour, the Tide riseth 9 foot, here is plenty of Wood & Trees 40 foot long & 30 inches through fitt for Masts for small Ships also (f. 46v) a fresh water River. here is great plenty of a good ffish, larger than Mullets & like them & extraordinary large Smelts & other ffish, Store of Brand goose, Ducks & several good sort of Berrys & Hearbs & in the Countrey towards Queen Elizabeth's Iland are Guaiomocos & Ostriges, here are a few Indians, the Spaniards formerly settled here, but by their owne negligence were most of them Starved. here is a Spicey bark good to preserve or Season Meat.
Cape ffroward is very high & Steep, no ground a Cables length from it & so continues to Cape Holland.
In the bay just to the E^t^ ward of Cape Gallant is a Secure Cove, fitt to haul a Ship ashoare or Careene and there is good Wood & Water.
ffrom Cape ffroward to the Sounds runing into the Land on the N° Shoare, the Straits are generally 4 to 5 leagues broad & then grows broader to the Capes Victory & Deseada.
York road is good for W^t^ erly winds, here is plenty of Wood & Water.
Whale bay & thende to Muscle Cove saw many Whales in November to ffebruary & here are many large Muscles.
ffrom Cape Quad to the South Sea is on both sides high Rockey lands with Snow & no Soundings.
At most places in the Straits are Brand Goose, Ducks, Penguins & other fowls & Muscles Limpitts, and some Seals. In the W^t^ part of the Straits the Tide are weake, in the E^t^ part strong.
These Straits & the Seas on both sides, especially on the W^t^ side, are very frequently Subject to violent Storms of Winds between the N°W^t^ & S°W^t^, more especially in their Winter & on the West side of the Straits those Storms are most frequent & Violent, for which other reasons the Passage about Terra del ffuego is rather to be chosen (f. 47).

El Cabo Virgen María [Vírgenes] es indiferentemente elevado con riscos blancos. Entre la arena y el cabo parece que hay un puerto. La tierra en el lado sur de los estrechos es toda de riscos blancos.
El primer estrecho tiene 2 ½ millas de ancho y 9 millas de largo. Aquí la corriente corre con fuerza, ingresando con la pleamar. La tierra a ambos lados es indiferentemente elevada, con riscos blancos y una orilla arenosa que presenta piedras de playa en la bajamar y un bajío afuera. Al extremo oeste de este estrecho, en el lado norte, hay una punta de rocas a ½ milla fuera, pudiendose percatar de su presencia por los maderos que flotan sobre ellas. A lo largo de todos estos estrechos debe tomarse gran cuidado donde quiera se observen maderos, por que tengase por seguro que ahí hay bajíos y rocas. Es peligroso estar durante la noche entre el primer y el segundo estrecho si una tormenta del suroeste se presenta (lo que es muy frecuente), consecuentemente ancle fuera del primer estrecho o en la isla Reina Isabel.
El segundo estrecho tiene unas 5 millas de ancho y 9 millas de largo.
Planicies de Bayas, o más bien valles. En febrero hay abundantes moras y otros tipos de bayas muy buenas, tales como uvas. El puerto Oasey [Oazy] es muy seguro. La Ensenada de los peces tiene abundantes peces en sus aguas profundas, tales como lisas.
La isla de la Reina Isabel ofrece un puerto muy bueno, pero no tiene madera ni agua fresca.
La isla de San Bartolomé tiene algunos pinguinos y otras aves.
La isla de San Jorge tiene su mejor desembarcadero en el medio de su lado norte. Aquí hay abundancia de buenos pinguinos. Hay que sacarlos de sus

huecos con palos largos. Los nativos vienen aquí en canoas para matar y secar pinguinos.
Desde el Cabo Deseado hasta la isla Reina Isabel hay abundancia de madera y agua fresca, pero desde este lugar hasta Cabo Virgen María [Vírgenes] ambos son escasos.
Puerto Famine es un buen puerto. La marea sube 9 pies. Aquí hay abundancia de madera y árboles de 40 pies de largo y 30 pulgadas de ancho, aparentes para mástiles de naves pequeñas, también (f. 46v) un río de agua fresca. Aquí hay abundancia de buen pescado, más grandes que las lisas pero como ellas, y extraordinariamente grandes esperlanos y otros peces. Abundancia de ocas silvestres; patos y varios tipos de buenas bayas y hierbas y en la región hacia la isla Reina Isabel hay *Guaiomocos* y ñandues. Aquí hay unos pocos indios. Antiguamente, los españoles se asentaron en este lugar, pero su propia negligencia llevó a que la mayor parte de ellos murieran de hambre. Aquí hay una cortèza que es buena para preservar o sazonar la carne.
Cabo Froward es muy alto y empinado. No hay fondo a un cable de distancia de él y así continua hasta Cabo Holland.
En la bahía justo al este de Cabo Gallant hay una ensenada segura, aparente para poner una nave en seco o carenarla y hay buena madera y agua.
Desde el Cabo Froward hasta Ensenada Perdida corriendo la tierra por la orilla norte, el estrecho tiene generalmente 4 a 5 leguas de ancho, luego crece en anchura hacia los cabos Victoria y Deseada.
La ensenada York es abrigada para los vientos del oeste. Aquí hay abundancia de madera y agua.
Bahía Ballena, desde este lugar a la rada Molusco se ven mucha ballenas desde noviembre a febrero y hay moluscos muy grandes
Desde el Cabo Quad hacia el Mar del Sur, en ambos lados, la tierra es alta y rocosa, con nieve y el mar no tiene fondo.
En la mayor parte de los lugares de los estrechos se encuentran ocas silvestres, patos, pinguinos, y otras aves y moluscos, lapas y algunas focas.
En la parte oeste de los estrechos la corriente es débil, en la parte este fuerte.
Estos estrechos y los mares en ambos lados, especialmente en el lado oeste, se hayan sujetos con frecuencia a violentas tormentas de viento entre el noroeste y suroeste, especialmente más en la época de invierno. En el lado oeste de los estrechos estas tormentaš son más frecuentes y violentas, por esta y otras razones es preferible escoger el pasaje cerca a Tierra del Fuego (f. 47).

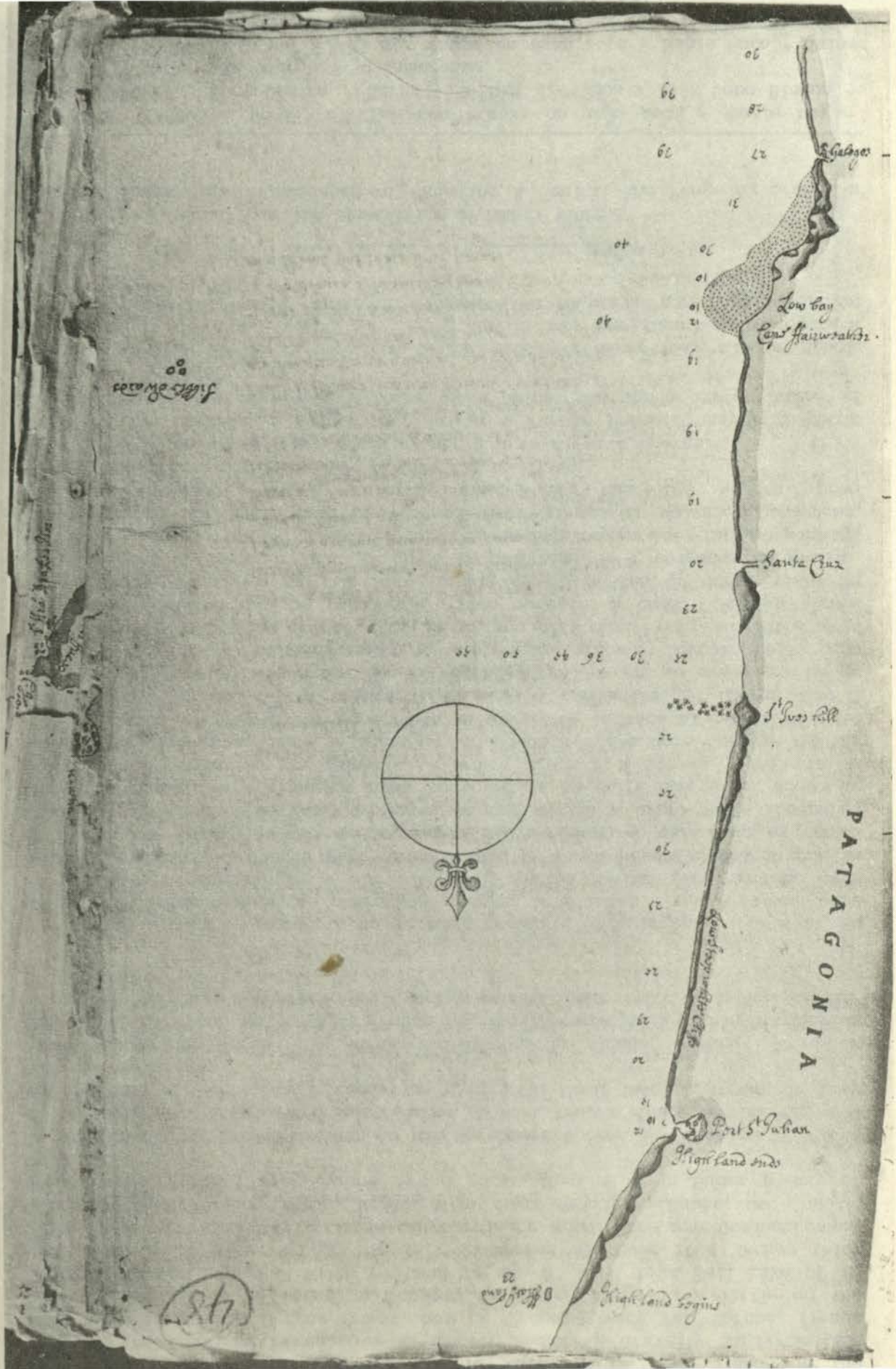
———— o ————

Port Saint Julian, This Harbour is not to be seen untill you are neare to it, at the Mouth lyeth a Beachy Barr, which at high water hath 4 fathoms, but at low water scarce 4 foot. There are severall Marks for to Sail over this Barr into the Harbour but (least the Barr should alter by the rage of Stormes) the best way is to sound & buoy the Channell, when you are over the Barr keep in tha fair way about 1 ½ Miles & then you may Anchor in 6 or 7 fathoms. But the best place to Moor in is betweene two Ilands where there is 3 fathoms at low water. It floweth 3 ½ fathoms & is high water at half an houre past Eleven a clock on the ffull & Change of the Moone, a Southerly wind makes the highest Tides. ffrom the Mouth to the Head of this Harbour is 5 Miles, one

---

PATAGONIA (48°30' - 52°20'S.) [From South to North] R. Galegos - Low bay - C. ffairweather - Sibble d Wards - Santa Cruz - Saint Ives hill - Low steep white Cliffs - Porto Saint Julian - High land ends - High land begins - fflat Iland

PATAGONIA (48°30' - 52°20' S.) [De sur a norte] R. Gallegos - B. Baja - C. Buen clima - Sibble de Wards - Santa Cruz - Colina San Ives - Farallones blancos de poca pendiente - Puerto San Julian - Tierra elevada termina - Tierra elevada principia - I. Aplanada (f. 48).


Low bay
Cape Fairweather
Santa Cruz
PATAGONIA
Port St Julian
Highland ends
Highland begins

Mile thereof at the Head is dry at low water there is 6 Ilands in the Harbour. The Countrey hereabouts is mostly a Rockey Gravelly Sandy Saltish Soil, there are some Grassy Downs, but no Trees & very few Shrubs, ffresh water is hardly to be found in Summer, in Winter there is a little on the South East side, about 7 Miles by Land to the N° ward is a Salt Lake of 10 Miles long & 2½ Miles broad, the Salt is kerned all over it 4 Inches thick which is a vast quantity & it is extraordinary good. Here are Guaianocoos & Ostriges plenty, also ffoxes, Hares, Wild dogs, Patriges, Hawks, Owls, Duck, Teal, Divers, Green plover, Swans, Brand goose, Muscles & in Sumer plenty of Mulletts.
On this Coast the fflood setteth to the Northward & riseth 4 fathoms.
In the Countrey, about Port Saint Julian & Port Desire, there are a very few Indians, who are very Shy & ready to fight with their Bows & Arrows if they have an advantage.
Iland Sibble de Wards are three Rockey barren Ilands, without Tree, or appearence of fresh water & no ground, at the S°ermost till within two Cables length of the Shoare & there foul rockey ground. Anno 1683 variation 23° 10' E^t^ (f. 47v).

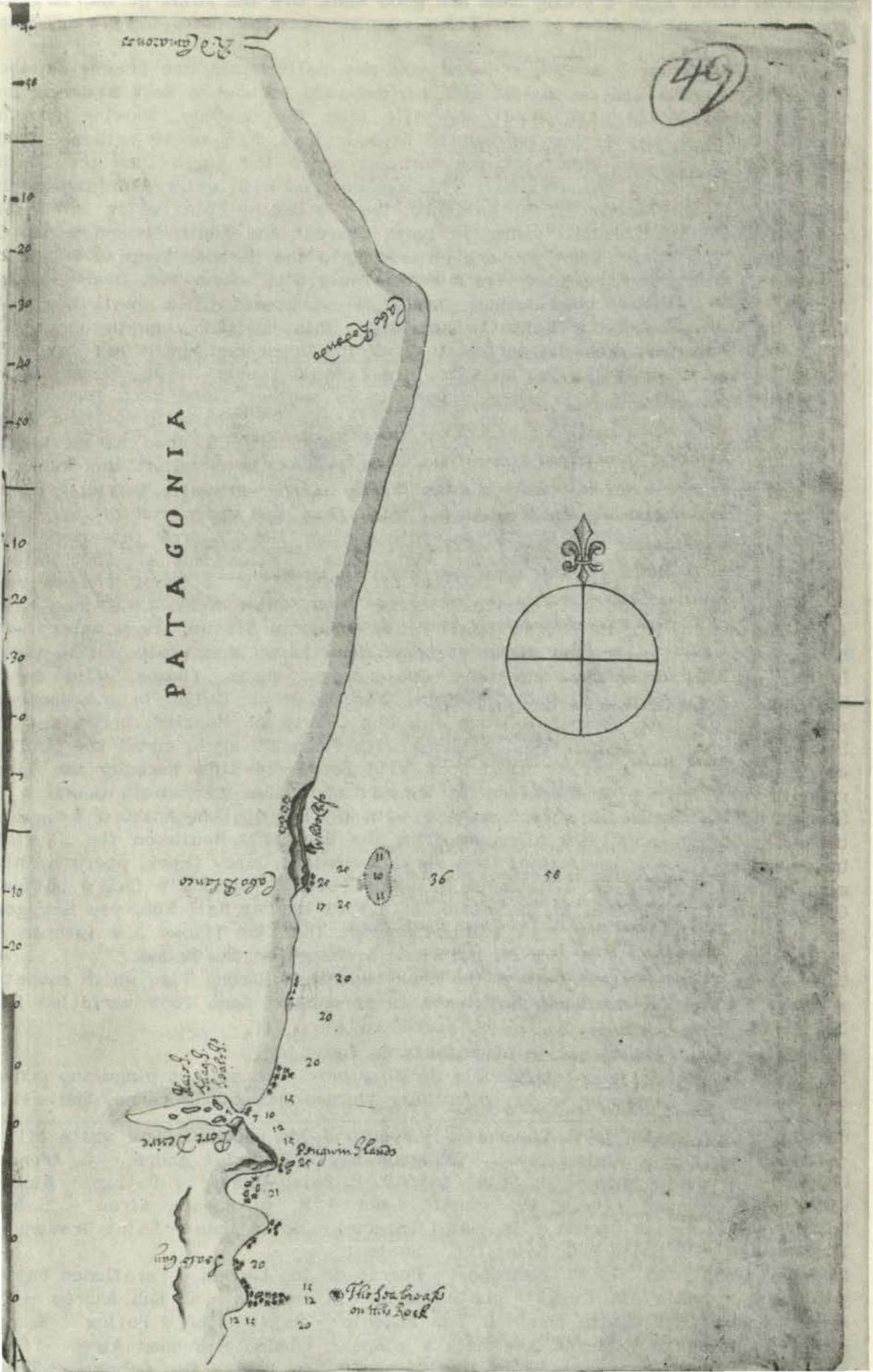
Puerto San Julián. Este puerto no se muestra hasta encontrarse cerca a él. En su boca se forma una barra pedregosa, que en la pleamar tiene 4 brazas pero en la bajamar escasamente 4 pies. Hay allí varias marcas para sortear esta barra e ingresar al puerto pero (siendo que la barra puede alterarse por la furia de las tormentas) la mejor manera es sondando y balizando el canal. Cuando se está sobre la barra alejese por 1 ½ millas y luego puede fondearse en 6 o 7 brazas. Pero el mejor lugar para anclar es entre dos islas, donde se encúentran 3 brazas en la bajamar. La marea crece 3 ½ brazas y durante la Luna Llena y la Luna Nueva la pleamar se presenta media hora después de las once en punto. Un viento sur acrecienta la marea. De la boca al cabezo de este puerto hay 5 millas. En la bajamar está seco a una milla del cabezo. Hay 6 islas en el puerto. La región de los alrededores es en su mayor parte de suelo rocoso, con guijarros, arenoso y salobre. Hay algunas hierbas bajas pero no hay árboles y muy pocos arbustos. En verano difícilmente se encuentra agua fresca. En invierno hay un poco en el lado sudeste. A unas 7 millas tierra dentro hacia el norte, hay un lago salado de 10 millas de largo y 2½ de ancho. La sal se forma a todo lo largo en una capa de 4 pulgadas de grueso, que es una gran cantidad y es extraordinariamente buena. Aquí hay abundantes *Guaianocoos* y fiandues, también zorros, liebres, perros salvajes, perdices, halcones, lechuzas, patos, cercetas, somorjugos, chorlitos verdes, ocas silvestres, moluscos y en verano abundancia de lisas.
En esta costa la marea crece hacia el norte y se eleva 4 brazas.
En la región cercana a Puerto San Julian y Puerto Deseado, hay muy pocos indios, que son muy recelosos y listos para pelear con sus arcos y flechas si tienen una ventaja.
Las islas Sibble de Wards son tres islas rocosas y desérticas, sin un árbol, ni apariencia de agua fresca ni tierra. En la más meridional se encontrará fondo de rocas hasta dos cables de distancia de la playa. Año 1683 variación 23° 10' este (f. 47v).

———— o ————

Seale bay, so named from the aboundance of Seals there.
Pengwin Ilands, have aboundance of Pengwins & Seales. the Pengwins breed in

---

PATAGONIA (44°40' - 48°35' S.) The sea breaks on this Rock - Seale bay - Pengwin Ilands - Port Desire - Hare I. - Shag I. - Seals I. - Cabo Blanco - White Clifs - Cabo Redondo - R. d Camarones
PATAGONIA (44°40' - 48°35' S.) El mar rompe en esta roca - Bahía Foca - Islas Pinguino - Puerto Deseado - I. Liebres - I. Shag - I. Foca - Cabo Blanco - farallones blancos - Cabo Redondo - R. de Camarones (f. 49).


49
PATAGONIA
Cabo Redondo
Cabo Blanco
Port Desire
Penguin Islands
The Sea breaks on this Rock
36
58

September their Eggs & young ones are good Meat. Ofe the Point of the largest Iland is a great Ripling of the Tides running one Mile ofe, but it is deep water.

Port Desire, coming from the N° ward you may Sail within one League of the Shoare & you will see on the S° side of the said Harbour a Rock standing on the top of a little Hill, about one Mile from the Seaside, showing like a Watch tower, you may Anchor before the Harbour in 7. 8. 9 or 10 fathoms, good Anchor ground. In the Mouth of the Harbour, neare the North than the South Side lyeth two Rocks which at half Tide are covered with water & on the North side, just in the Narrow of the Entrance, lyeth a Beachy Point which is shoald off Therefore the Channell going in lyeth nearest the South Shoare & has 6 fathoms at low water. When you are entered into the Harbour keep in the fair way untill you bring the Rock like a Watch Tower S°6E^{t} from you, then you may Anchor in 7 fathoms, good Anchor ground & on breast of a small bay the Entrance is not above a Muskett shot over. This Harbour runneth about 20 Miles into the land, growing narrow towards the upper end, in it are severall small Ilands, as vizt, 2 Miles up there are 2 small Ilands (in the Sumer) much frequented by Seales, 1 ½ Miles further up is another Iland much frequented by Shaggs, 1 ½ Miles further up & close to the S° Shoare is another fine large Iland about 3 Miles long, where are many large & good Hares, which burrow in the ground, this Iland is the gest ground, in or about the Harbour, the rest of the Countrey being mostly Rockey uneven gravelly barren ground, almost without Wood or fresh water; 1 Mile from the upper end of the Hare Iland & neare the midle of the River lyeth another Iland & from this Iland the Harbour (or River) is Navigable for Boats 8 or 9 Miles, but all Salt water. ffrom the Anchoring place in 7 fathoms aforesaid, N° W^{t} & about halfe a bow Shot from the Seaside is a small Poole of fresh water & at N°N°E^{t} one Mile from the water side, is another small Poole, which is all the fresh water that has been found neare the whole Harbour. Here is no Wood only a few small Shrubs. In the Countrey are some Guaianocoes, Haros, ffoxes, Wild dogs, Ostriges, Patriges, Kites, Ducks, Shaggs, Oxbirds, Mews, Gulls. In the Harbour are plenty of large Smelts & at a low Ebb plenty of Muscles, here is wild Scurvy grass which being fryed & eaten with Pengwins eggs, cured the Scurvy extraordinary well & great stores of wild Beare. In this Harbour the Tide runneth very strong & therefore in Winter, when the Ice cometh downe & a Storme at W^{t} (which is very comon) & with a Tide of Ebb, Anchors & Cables cannot hold. But about 2½ miles up from the Harbour's Mouth on the S° side betweene an Iland & the Maine, is a very convenient Oazey Creek, where a Ship may lye ashoare out of all danger & may Grave or Repaire a Ship's bottom. Goeing into this Creeke, in the midle, is a Rock dry at Half Ebb, you may goe in on either side of this Rock without danger. The Tide fflows 3 ½ fathoms & it is high water at 12 aclock on the ffull & change on the Moone.

Cabo Blanco, between this Cape & the Bank runneth a Strong Tide which causeth a great Ripling on the Bank, but there is no danger. Anno 1669 variation 17° 30' E^{t} (f. 48v).

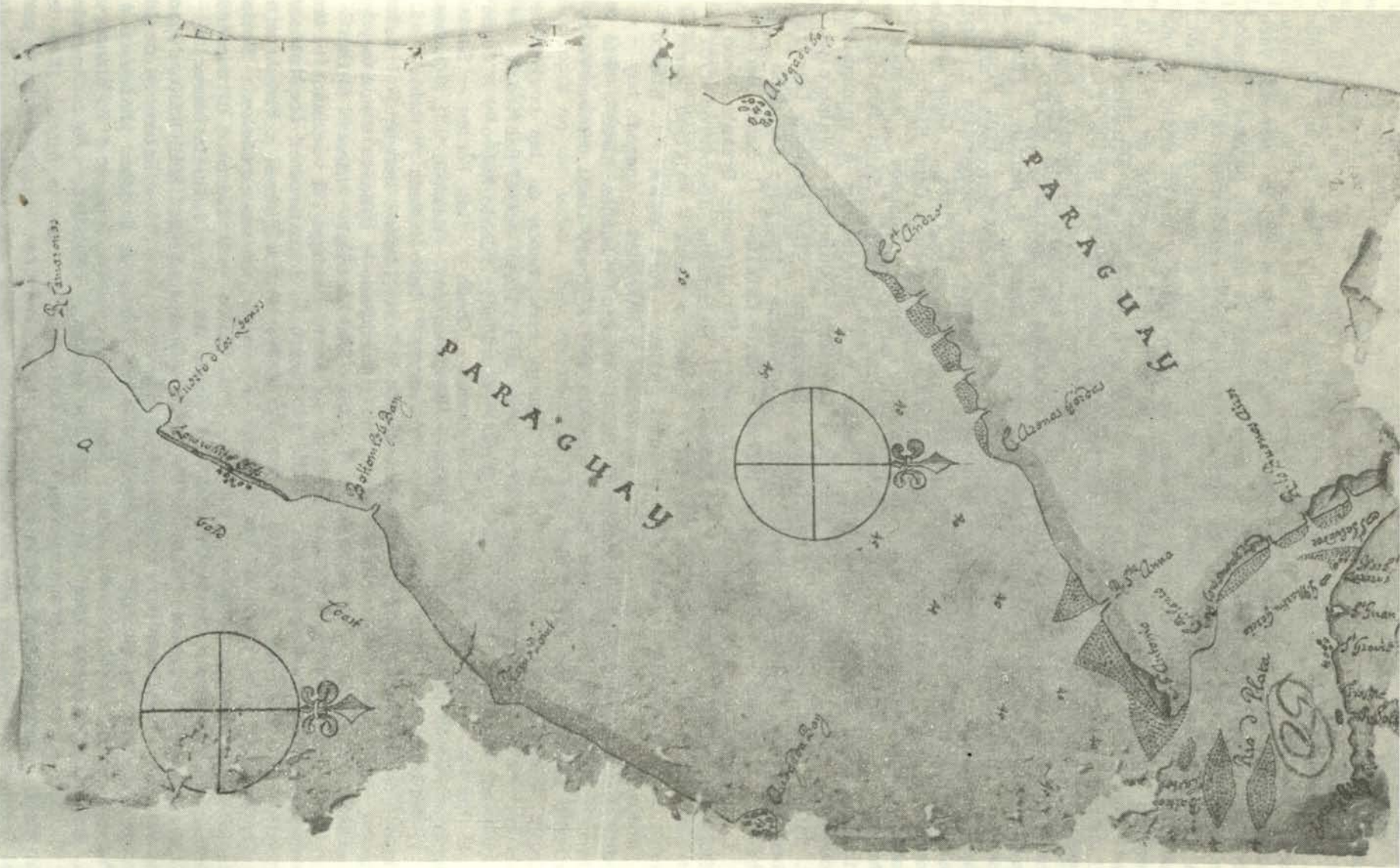
Bahía Foca, así llamada por la abundancia de focas allí.

Las islas Pinguino tienen abundancia de pinguinos y focas. Los pinguinos ponen sus huevos en setiembre y los pinguinos tiernos dan buena carne. Una milla

---

PARAGUAY (35° - 45° S.) R. Camarones - Puerto d los Leones - Low white clifs - Bottomless bay - Plains Point - Anegada Bay - C. Saint Andre - C. Arenas Gordas - R. Santa Anna - C. Saint Antonio - Baixo Castor y Pollux - Rio d Plata - C. Blanco - very low smoath Land - R. to Buenos Aires - Saint Salvador - I. Martin Garcia - Is. Saint Lazarus - Saint Juan - Saint Graviel - Tres Marias - R. Solis - C. Saint [?] - Seale I.

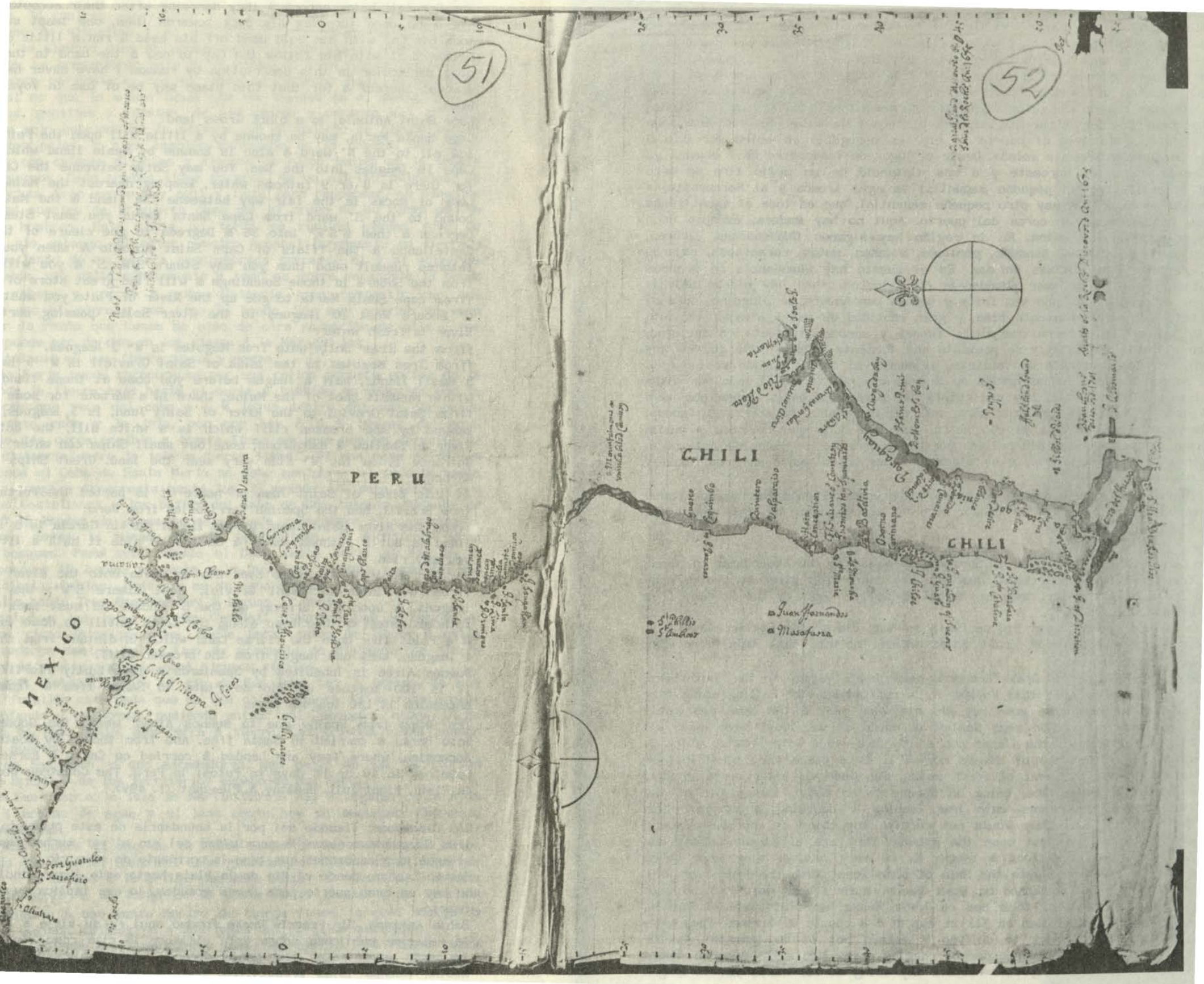
PARAGUAY (35° - 45° S.) R. Camarones - Puerto de los Leones - Farallones bajos y blancos - bahía sin fondo - punta Plana - B. Anegada - C. San Andrés - C. Arenas Gordas - R. Santa Ana - C. San Antonio - Bajo Castor y Pollux - R. de Plata - C. Blanco - tierra muy baja y plana - camino a Buenos Aires - San Salvador - I. Martín García - Is. San Lázaro - San Juan - San Gabriel - Tres Marías - R. Solís - C. San [?] - I. Foca (f. 50).


PARAGUAY
PARAGUAY
Rio Plata

afuera de la Punta de la isla mayor hay una gran turbulencia por las corrientes, pero esta zona es de aguas profundas.
Puerto Deseado. Viniendo del norte se puede ingresar a él hasta una legua de la orilla y se verá entonces en el lado sur de dicho puerto una roca sobresaliendo en la cima de una pequeña colina, a una milla de la playa, que se ve como una torre de observación. Se puede fondear delante del puerto en 7. 8. 9 o 10 brazas, en buen fondo. En la boca del puerto, más cercano al lado norte que al lado sur, yacen dos rocas que en marea mediana se hayan cubiertas de agua, y en el lado norte, justo en el estrecho de ingreso, yace otra más cercana a la orilla Sur, y tiene 6 brazas de agua en bajamar. Cuando se está ingresando al puerto hay que mantenerse en derechura hasta llegar a la roca que se asemeja a una torre de observación al sureste de la nave, pudiendose fondear entonces en 7 brazas, en buen fondo y en el medio de una pequeña bahía. La entrada no está a más de un tiro de mosquete de distancia. Este puerto ingresa una 20 millas en la tierra, haciendose más estrecho hacia el extremo superior. En él hay varias pequeñas islas, como se indica. 2 millas

---

[GENERAL CHART] Note That all Places named on the Coasts of Mexico, Peru & Chili (except Cape, Lands & Ilands) are inhabited by Spaniards. MEXICO - I. Cayo - Golfo Dolce - Chirique - Puebla nova - I. Coyba - R. Martin - PERU - Panama - Point Chamo - Chepo - Pearle Ilands - Santa Maria - Port Pinas - Cape Corientes - Bona Ventura - Malpelo - I. Gorgona - I. Gorgonilla - Cape Saint ffrancisco - Coaque - Cape Passao - Manta - I. Plata - Cape Saint Lorenzo - Point Saint Hellena - Saint Clara - Guayaquil - Cape Blanco - I. Lobos - Moro Malabrigo - Cao - Guanchaco - I. Santa - Guarmey - Baranca - Chancay - I. Ormigas - I. Lima - Lima - Chilca - Caunete - Saint Domingo - Pisco - Saint Domingo Ilands [?] - Camana - A Mountainous & uninhabited Countrey - CHILI - Guasco - I. Paxaros - Coquimbo - Quintero - Valparaiso - R. Hata - Juan ffernandez - Masafuera - Conception - The Arauco's Countrey Enemies to the Spaniards - Santa Maria - La Mancha - Osorno - Carimapo - I. Chiloe - I. Guasco - I. Our lady of Sucoro - Santa Catalina - I. Santa Barbara - I. of Direction - C. Victoria - C. Deseado - Sir ffrancis Drake's Iland - TERRA DEL FUEGO - Cape Horn - I. Albemarle - Beauchesne discovered 1701 - Straits of la Roche Discovered Ano 1675 - Sibbel d Wards - Falkland Sound - Pepys I. - PATAGONIA - Santa Cruz - Saint Julian - Port Desire - C. Blanco - C. Redondo - R. Camarones - Porto d los Leones - PARAGUAY - Anegada bay - C. Saint Andre - C. Arenas Gordas - C. Saint Antonio - Buenos Aires - Rio d Plata - Saint Juan - C. Santa Maria - Seale I. - A great Iland discovered by Seiur d la Roche Ano 1675 - Ice
[CARTA GENERAL] Notese que todos los lugares mencionados en las costas de México, Perú y Chile (excepto cabos, tierras e ilas) están habitados por españoles. MEXICO - I. Cayo - Golfo Dulce - Chirique - Pueblo Nuevo - I. Coyba - R. Martín - PERU - Panamá - Punta Chamo - Chepo - Ilas Perlas - Santa María - Puerto Piñas - Cabo Corrientes - Buenaventura - Malpelo - I. Gorgona - I. Gorgonilla - Cabo San Francisco - Coaque - Cabo Pasado - Manta - I. Plata - Cabo San Lorenzo - Punta Santa Elena - Santa Clara - Guayaquil - Cabo Blanco - I. Lobos - Morro Malabrigo - Cao - Huanchaco - I. Santa - Huarmey - Barranca - Chancay - I. Hormigas - I. Lima [San Lorenzo] - Lima - Chilca - Cañete - Santo Domingo - Pisco - Islas de Santo Domingo [?] - Camaná - Un país montañoso e deshabitado - CHILI - Huasco - I. Pájaros - Coquimbo - Quintero - Valparaíso - R. Hata - Juan Fernández [Más a Tierra] - Más Afuera - Concepción - La región de los araucanos, enemigos de los españoles - Santa María - La Mancha - Osorno - Carimapo - I. Chiloé - I. Guasco - I. Nuestra Señora del Socorro - Santa Catalina - I. Santa Bárbara - I. de la Dirección - C. Victoria - C. Deseado - Isla de Sir Francis Drake - TIERRA DEL FUEGO - Cabo de Hornos - I. Albemarle - Beauchesne la descubrió en 1701 - Estrechos de la Roche descubiertos en 1675 - Sibbel de Wards - Rada de Falkland [Malvinas] - Pepys I. - PATAGONIA - Santa Cruz - San Julian - Puerto Deseado - C. Blanco - C. Redondo - R. Camarones - Puerto de los Leones - PARAGUAY - Bahía Anegada - C. San Andrés - C. Arenas Gordas - C. San Antonio - Buenos Aires - Río de la Plata - San Juan - C. Santa María - I. foca - Una gran isla descubierta por el Señor de la Roche el año 1675 - hielos


51
52
PERU
CHILI
CHILI
MEXICO
Juan Fernandez
Masafuera

adentro hay 2 pequeñas islas (en el verano) muy frecuentadas por las focas, 1 ½ millas más adentro hay otra isla muy frecuentada por los cormoranes, 1 ½ millas más adentro y cercana a la orilla sur hay otra isla, más grande y alargada, de una 3 millas de largo, donde hay abundantes liebres grandes, que tiene sus madrigueras en la tierra. Esta isla tiene la mejor tierra en o en los alrededores del puerto. El resto de la región es principalmente rocosa, con estériles campos de guijarros, casi sin madera ni agua fresca. A 1 milla del extremo superior de la isla Liebres y cerca a la mitad del río yace otra isla y desde esta isla el puerto (o río) es navegable en botes por 8 o 9 millas de agua totalmente salada. Desde el lugar de fondeadero en 7 brazas, ya mencionado, hacia el noroeste y a una distancia de un medio tiro de arco desde la orilla hay un pequeño manantial de agua fresca y al Nornoreste, a una milla de la orilla, hay otro pequeño manantial, que es toda el agua fresca que se puede encontrar cerca del puerto. Aquí no hay madera, excepto unos pocos y pequeños arbustos. En la región hay algunos *Guaianocoes*, liebres, zorros, perros salvajes, ñandues, perdices, milanos, patos, cormoranes, pájaros buey, gaviotas, golondrinas de mar. En el puerto hay abundancia de grandes eperlanos, y en la bajamar abundancia de molúscos. Aquí hay hierba salvaje para el escorbuto, que una vez frita y comida con huevos de pinguino, cura el escorbuto extraordinariamente bien, y gran cantidad de osos salvajes. En este puerto la corriente corre con mucha fuerza y consecuentemente en invierno, cuando el hielo se forma y se presenta una tormenta al oeste (lo que es muy común), con una corriente de vaciante, ni anclas ni cables pueden sostener la nave. Pero a una 2 ½ millas arriba de la boca del puerto, en el lado sur entre una isla y el continente, hay una caleta que parece un oasis, donde una nave puede ser varada sin peligro, para ser calafateada o reparar sus fondos. Entrando en esta caleta, en el centro, hay una roca que se seca a media vaciante. Se puede pasar sin peligro por cualquiera de los lados de esta roca. La marea crece 3 ½ brazas, y es pleamar a las 12 en punto en Luna Llena y Luna Nueva.

Cabo Blanco. Entre este cabo y el banco corre una corriente fuerte, que causa un gran turbulencia sobre el banco, pero no hay peligro. Año 1669 variación 17° 30' este (f. 48v).

———— o ————

River Camarones, or the River of Shrimps, so named by the aboundance of these fish breed there, you may know when you are neare this River by seeing many white Spots on the water, they are small Shrimps brought by the Streame from this River.

Puerto de los Leones, from Rio de Plata to this Place (the Ruttier sayeth) is never a good Harbour for great Ships which Implieth that this is a good Harbour.

Anegada bay, Sir ffrancis Drake Anchored here in his voyage to the South Seas. in the Printed Relacon of that Voyage it is recited as vizt Sailing along they found a fair & reasonable good Bay wherein were many & the same profitable Ilands, one whereof had so many Seales as would at the least have lades all our Ships & the rest of the Ilands are as it were laden with ffowles wñich is wonderfull to see & they of divers sorts. It is a place very plentifull of Victualls & it hath no want of fresh water. Our Generall after certaine days of his abode in this place, being on Shoare in an Iland, the people of the Countrey showed themselves unto him leaping & danceing & entered into Trafique with him, but they would not receive any thing at any man's hands, but the same must be cast upon the ground. They are of Cloane Comely and Strong bodies, Swift on foot & seeme to be very Active. they were Naked saving only about their waste the Skin of some Beast with the ffurre or Hair on, & something also wreathed on their Heads, their ffaces were Painted with divers colours & some of them had on their Heads, as similitude of Hornes. Every Man his Bow which was an Ell in length & a couple of Arrows. They were very Agill people & quick to deliver & seemed not to be ignorant in the feates of warres, as by their order of ranging a few Men might appeare. These people would not of a long time receive any thing at our hands yet at length

our Generall being ashore & they danceing after their accostomed manner about him & he once turneing his Back towards them, one leapt suddenly to him & took his Cap with his Gold band off his head & ran a little distance from him & shared it with his fellow the Cap to one & the band to the other. I am the more particular in this description by reason I have never heard of any other account thereof & for that this place may be of use in Voyages to the South Seas.

Cape Saint Antonio, is a black Gross land.

Cape Santa Maria, may be knowne by a little Hill upon the Point the land being low all to the N° ward & also is knowne by Seale Iland which lyeth from the Cape 1½ leagues into the Sea. You may Saile betweene the Cape & that Iland, for there is 8 or 9 fathoms water, keeping nearest the Maine for there is a Ledg of Rocks in the fair way betweene the Iland & the Maine. If a Ship be bound to the S° ward from Cape Santa Maria you must Steare S°E^{t} into 36 Degrees & then S°S°E^{t} into 36 ½ Degrees to goe cleare of the Baixos de los Castellanos & the fflats of Cape Saint Antonio & when you find 40 or 45 fathoms russelt sand then you may Steare S°W.c.S° & you will goe 20 leagues from the Shoare in those Soundings & will find great store of Woods.

ffrom cape Santa Maria to goe up the River of Plate you must Coast along the N° Shoare West 10 leagues to the River Solis (passing certaine bays), this River is fresh water.

ffrom the River Solis unto Tres Mogotes is W^{t} 3 leagues.

ffrom Tres Mogotes to the Isles of Saint Graviell is W^{t} 9 leagues, these are 5 small Ilands, half a league before you come at those Ilands you must keep within Muskett shot of the Maine, there is a Harbour for some winds.

ffrom Saint Graviel to the River of Saint Juan, is 3 leagues, It is very well knowne by the broaken cliff which is a white Hill, the Entrance into this River is Shallow & dangerous, none but small Ships can enter into it, the said Entrance is on the W^{t} side very near the land. Great Ships may ride in the Harbour.

At this River of Saint Juan or neare it is parted the Portugeze Territories from Brazill, And the Spanish Territories from Peru.

ffrom the River Saint Juan, to the Ile of Martin Garcia is 3 leagues, near the Iland is but 3 fathoms water & on the W^{t} side it hath a little Creeke where you may ride.

He that desireth to cross over Rio de Plata unto the River of Buenos Aires, ffrom the Isles of Saint Graviel, must Steare S°W^{t}, the cut over is 16 leagues, & upon his arrival on the S° Shoare he must seek a Channell of 3 fathoms water, & then keep along the Coast untill he come to a broaken Cliff & a Point like unto the ffirme Land which is distant from this Channell 3 or 4 leagues, keep one league from the broaken Cliff.

Buenos Aires is Inhabited by Spaniards & is slightly ffortified, from thence it is 100 leagues up Rio de Plata to Santa ffee & from Santa ffee to Ascension is 150 leagues more.

The Ships from Spaine goe to Buenos Aires, where the Goods are discharged into Barks & carried to Santa ffee. And from thence by Boats are carried to Ascension, where they are Landed & carried on Carts & Horses, thro a plaine Countrey in 10 or 12 days to Potosi in Peru. The Countrey about Buenos Aires is Plain, Plentifull, Healthy & Pleasant (f. 49v).

Río Camarones, llamado así por la abundancia de este producto de mar que hay allí. Se puede conocer la proximidad del río al ver muchas manchas blancas en el agua, son camarones que trae la corriente de este río.

Puerto Leones, desde el Río de la Plata hasta este lugar (indica el derrotero) no hay un buen puerto para naves grandes, lo que implica que éste es un buen puerto.

Bahía Anegada, Sir Francis Drake fondeó aquí en su viaje a la Mar del Sur. En la Relación publicada sobre este viaje se le cita como visitada. Navegando a lo largo encontraron una bahía serena y rasonablemente buena, en la cual habían muchas islas productivas, una de las cuales tenía tantas focas que

podían al menos colmar todas nuestras naves. El resto de las islas están como cargadas de aves, lo cual es maravilloso a la vista,y son de diversas clases. Es un lugar lleno de vituallas y no hay ausencia de agua fresca. Nuestro general, después de algunos días de permanencia en este lugar, estando en la playa de una isla, se presentaron ante él la gente de esta región, saltando y bailando y entraron en contacto con él, pero no recibían nada de manos de hombre alguno, si no que lo mismo tenía que ser puesto en el suelo. Son de cuerpos graciosos, gentiles y fuertes, de pie rápido y parecen muy activos. Estaban desnudos solo cubriendose la cintura con el pellejo de alguna bestia con la piel o los pelos, y algo también enroscado en la cabeza. Sus caras estaban pintadas con colores diversos y algunos de ellos tenían en la cabeza ornamentas de cuernos. Cada hombre tiene su arco, de un ell [45 pulgadas] de largo, y dos flechas. Eran gente muy ágil y lista para responder, no parecían ignorantes de las suertes de la guerra como por el orden de su rango podían indicar algunos hombres. Esta gente no tardó en recibir alguna cosa de nuestras manos, sin embargo, al estar nuestro general largamente en tierra y estando ellos bailando de su manera acostumbrada cerca de él y al volverles una vez la espalda, uno saltó súbitamente y tomó su gorra sacandole la banda de oro de la cabeza y corrió a poca distancia para compartir con sus compañeros, con uno el gorro y con otro la banda. Soy muy preciso en esta descripcieon por la razón que nunca he oído de otra narración de ello y por que este lugar puede ser de uso en los viajes a la Mar del Sur.

El Cabo de San Antonio es una tierra tosca y negra.

El Cabo de Santa María puede reconocerse por una colina pequeña encima de la punta siendo toda la tierra baja hacia el norte y también es conocida por la isla de las focas que yace del cabo a 1 ½ legua dentro del mar. Se puede navegar entre este cabo y la isla, por que hay 8 ó 9 brazas de agua, manteniéndose lo más cerca posible a tierra firme por que hay un arrecife de rocas a media distancia entre la isla y tierra firme. Si una nave se dirige hacia el sur desde el Cabo de Santa María se debe maniobrar al sureste hasta los 36 grados y luego a sursureste hasta los 36 grados 1/2 para pasar claro del Banco de los Castellanos y los bajíos del Cabo de San Antonio. Cuando se encuentren 40 Ó 45 brazas de arena bermeja puede gobernarse al sursuroeste hasta 20 leguas desde la playa en esa profundidad, y encontrará gran abundancia de bosques. Para subir desde el Cabo Santa María al Río de la Plata hay que bordear 10 leguas al oeste a lo largo de la playa norte del río Solís (pasando ciertas bahías). Este río es de agua fresca.

Desde el río Solís hasta Tres Mogoste hay 3 leguas al oeste.

Desde Tres Mogotes a las islas de San Graviell [Gabriel] hay 9 leguas al oeste. Estas son cinco islas pequeñas. Media legua antes de llegar a estas islas debe mantenerse dentro de un tiro de mosquete de distancia de tierra firme, donde hay un puerto abrigado para algunos vientos.

Desde San Graviell [Gabriel] hasta el río de San Juan hay 3 leguas. Es muy conocido por el farallón escarpado que es una colina blanca. La entrada a este río es poco profunda y peligrosa, pudiendo entrar sólo pequeñas naves. Dicha entrada está en el lado oeste, muy cerca a tierra. Las grandes naves pueden ingresar a este puerto.

Todo este río de San Juan, o sus alrededores, son parte de los territorios portugueses del Brasil y de los territorios españoles del Perú.

Desde el río de San Juan a la isla de Martín García hay 3 leguas, cerca a la isla sólo hay 3 brazas de agua y al lado oeste hay un pequepno riachuelo donde puede navegarse.

Quien desee cruzar sobre el Río de la Plata hacia el Río de Buenos Aires, desde la isla de San Graviel [Gabriel] debe gobernar al suroeste. El corte es de 16 leguas y a su arribo a la orilla sur debe buscar un canal de 3 brazas de agua y luego seguir a lo largo de la costa hasta llegar a un farallón escarpado y semejante a una punta dentro de tierra firme, la cual distga de este canal 3 ó 4 leguas. Mantengase a una legua del farallón escarpado.

Buenos Aires está habitado por españoles y está ligeramente fortificado. Desde aquí hay 100 leguas por el Río de la Plata hasta Santa Fe, y desde Santa Fe a

Asunción hay 150 leguas más.

Las naves desde España van a Buenos Aires, donde los bienes son descargados en barcas y llevados a Santa Fe, y desde allí en botes se llevan a Ascención, donde se desembarcan y se llevan en carretas y caballos a través de la pampa en 10 ó 12 días a Potosí en el Perú. La región alrededor de Buenos Aires es plana, fértil, saludable y placentera (f. 49v).

Publicaciones efectuadas por la
Marina de Guerra del Perú

Caivano, Tomás. *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, Callao 1979-1983, 2 vols.

Castro de Mendoza, Mario (Vicealmirante). *La Marina Mercante en la República, 1821-1968*, Lima 1980, 2 vols. (agotada)

El Protocolo de Río de Janeiro de 1942, Lima 1985.

Elías, Julio J. (C. de N.) *La Lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica (17 marzo - 7 junio 1880)*, Callao 1962 (agotada).

Elías, Julio J. (C. de N., editor) *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, Lima 1958, 2 vols. (agotado).

Héroes y Marinos Notables, Callao 1982, varios autores.

Homenaje a Grau, Lima 1984 (3a. Ed.), varios autores.

López, Jacinto. *Historia de la Guerra del Salitre*, Lima 1977.

López Martínez, Héctor. *Notas sobre Grau*, Lima 1979

Melo, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú, y los Piratas y el Callao Antiguo*, Callao 1980-81, 2 vols.

Ortiz Sotelo, Jorge (Tte. 2°). *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*, Lima 1980 (agotada).

Ortiz Sotelo, Jorge (Tte. 1°). *Escuela Naval del Perú. Historia Ilustrada*, Callao 1981.

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de C., editor) *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703-1704*, Lima 1988.

La fragata "Amazonas" y su viaje alrededor del mundo, 1856-1858 Lima 1988 (en prensa).

Panorama sobre el Nuevo Derecho del Mar, Lima 1981 (1a Ed. agotada), 1987 (2a Ed. aumentada y corregida), varios autores.

Romero Pintado, Fernando (Tte. 1°). *Notas para una historia de la Marina Fluvial de Guerra*, Callao 1959 (2a. Ed.) (agotada)

Romero Pintado, Fernando (C. de F.). *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía, (1830 - 1933)*, Lima 1983 (3a Ed. del título anterior).

Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise, Lima 1974 (agotada).

Grau: biografía lírica, Lima 1984

Valdizán Gamio, José (C. de N.). *Historia Naval del Perú*, Lima 1980-1987, 4 vols.

Vegas, Manuel I. (C. de F.) *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*, Lima 1973 (2a Ed. agotada), 1978 (3a Ed.)