

UNA DESCRIPCIÓN DE LAS COSTAS DEL PACÍFICO NOVOHISPANO DEL SIGLO XVIII

Guadalupe PINZÓN RÍOS

Facultad de Estudios Superiores Acatlán
Universidad Nacional Autónoma de México
gpinzon8@yahoo.com.mx

El documento que a continuación se presenta es un texto anónimo del siglo XVIII, conservado en el Museo Naval de Madrid. Consiste en una descripción detallada de las costas del Pacífico novohispano y de la derrota seguida para llegar a Manila desde Nueva España.¹ Dicho escrito se centró principalmente en los puertos, así como en las mejores formas de reconocerlos; de ahí que se hiciera referencia a indicios naturales que facilitarían su ubicación desde el mar. Además, en el documento se da información sobre los establecimientos portuarios donde se pudiera hacer aguada, conseguir abastecimientos de alimento (indicando los productos disponibles), e incluso tener referencia de las poblaciones más cercanas a las costas, señalando si se trataba de pueblos de indios o de españoles. Las descripciones de los litorales fueron acompañadas por imágenes a colores que facilitarían al navegante el reconocimiento de los puertos a partir de representaciones de perfiles de costa, la forma de las bahías, su cercanía a ríos o poblaciones, la vegetación, entre otros aspectos.

Este documento es una rica fuente de información para estudiar las costas del Pacífico y darse una idea del conocimiento que navegantes, y posiblemente funcionarios coloniales, tenían de los litorales de Nueva España y de Filipinas a mediados del siglo XVIII. Sin embargo, lo curioso de este texto es que está fechado en Lima el 5 de enero de 1764, es decir, en un momento en el que las navegaciones comerciales entre Perú y Nueva España y Perú y Filipinas estaban prohibidas por las autoridades españolas, es decir, que únicamente se realizaban aquellas que fueran ordenadas por las autoridades a fin de llevar azogue de Huancavelica, cacao de Gua-

¹ Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), Ms. 180 Bis fojas 7v-16.

yaquil o correspondencia oficial, y que arribaran a puertos autorizados, que en el caso de Nueva España era Acapulco. Por tanto, si esta relación la hizo un navegante peruano, ¿estaría dando sus informaciones a partir de travesías ilegales?, ¿cómo es que en Perú se conocían con detalle las costas novohispanas, desde la California hasta Acapulco?, ¿la intencionalidad del texto sería dar pistas a los marinos peruanos acerca de los mejores lugares a los que se podía llegar sin ser detectado por autoridades novohispanas?, ¿se trataría de un navegante peruano que llegó a participar en las derrotas filipinas y en su travesía pudo tomar referencia de los litorales novohispanos y de la ruta del galeón?

El documento al que haremos referencia ha sido catalogado como “Carta hidrográfica del Perú”; revisarlo servirá para replantearse el tipo de vínculos marítimos existentes entre Perú, Nueva España y Filipinas durante la primera mitad del siglo XVIII, así como de las informaciones que se tenían respecto a las rutas náuticas y litorales coloniales.

Contactos marítimos en el Pacífico

Primeramente es necesario recordar que la Nueva España tuvo dos tipos de vínculos marítimos: con las costas peruanas y con las islas del Poniente. Ambos jugaron un papel relevante ya que gracias a ellos los virreinos americanos obtuvieron beneficios económicos propios, pero también ajenos a los intereses de su metrópoli. Debido a la importancia que cobraron los intercambios realizados por el Pacífico, en detrimento de los que se mantenían con España, las autoridades reales paulatinamente los limitaron. Por un lado se estableció una periodicidad anual a las navegaciones de los galeones y se dictaron topes máximos a las mercaderías embarcadas: de Manila a Acapulco se podría llevar el duplo de la cantidad de plata que se sacara de Nueva España. Sin embargo, estas ordenanzas no se cumplían y era común que se sobrepasaran los cargamentos permitidos.² Por otro lado se procuró evitar que productos filipinos llegaran a Perú y así asegurar que este virreinato consumiera efectos

² Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Instituto de Investigaciones Históricas (en adelante IIH), Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante UNAM), 2007, 512 p., p. 35.

peninsulares. No obstante, el comercio de manufacturas chinas no se detuvo porque se siguió realizando de forma ilegal, lo que trajo como consecuencia que las prohibiciones se endurecieran todavía más. Si bien se conservaron las navegaciones entre Nueva España y Filipinas, los contactos comerciales entre virreinos fueron prohibidos en su totalidad hacia 1640.³

Las limitantes aplicadas en realidad no eliminaron del todo los vínculos marítimos entre las colonias americanas. Esto en parte se debió a que las comunicaciones oficiales eran más eficaces si se realizaban por mar; así, la correspondencia, e incluso el envío de funcionarios, continuaron remitiéndose por vía marítima. Además, era común que embarcaciones peruanas viajaran a costas novohispanas cargadas de azogue de Huancavelica a fin de que éste fuese utilizado en las minas novohispanas. Por otro lado, las navegaciones ilegales también fueron constantes. Las embarcaciones novohispanas tenían licencia de ir a puertos centroamericanos, como Realejo y Sonsonate, a adquirir brea, alquitrán o añil; de paso aprovechaban para llevar mercaderías chinas de contrabando que posteriormente (por tierra o mar) eran remitidas a Perú. En el caso de las embarcaciones peruleras éstas frecuentemente llegaban a las costas novohispanas con el pretexto de haberse desviado por cuestiones climáticas o ante la presencia de embarcaciones enemigas. Generalmente la carga de esas naves era de azogue o cacao, productos de gran demanda en Nueva España. De este modo, las navegaciones por el Mar del Sur, legales e ilegales, ayudaron a mantener vínculos entre los virreinos.⁴

³ Ostwal Sales, "Una coyuntura en el comercio transpacífico: fuentes complementarias para la visita de Pedro de Quiroga en Acapulco, 1635-1640", en Carmen Yuste, *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p. 127-146, p. 136; John Lynch, *El siglo XVIII* (traducción de Juan Faci), Barcelona, Crítica, 1991, 408 p., p. 14-15; Jonathan Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670* (traducción Roberto Gómez Ciriza), México, Fondo de Cultura Económica (en adelante FCE), 1980, 307 p., p. 106-107.

⁴ Eduardo Arcila, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México, El Colegio de México (en adelante Colmex), FCE, 1950, 324 p., p. 251-258; Gustavo Palma, "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial", en Yuste, *Comercio marítimo...*, p. 45-56, p. 51. J. Lynch, *España bajo los Austrias 1516-1700* (traducción de Josep María Bernadas), Barcelona, Península, 1989, 459 p., p. 326-327; Ruggero Romano, *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, FCE, 1998, 294 p., p. 48; Margarita Suárez, *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, FCE, Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, 528 p., p. 241; Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, 361 p., p. 180-181; Israel, *op. cit.*, p. 39.

Durante el siglo XVIII la Corona española se vio en la necesidad de poner orden a esta situación, principalmente por dos motivos: la creciente presencia de embarcaciones enemigas en los litorales coloniales y el poco control que ejercía sobre el comercio del Pacífico. Cabe recordar que durante la guerra de Sucesión los franceses obtuvieron licencias para comerciar con el virreinato peruano ante la carencia de embarcaciones españolas que lo abastecieran. Por su parte, los ingleses, luego del tratado de Utrecht, paulatinamente intentaron extender sus redes comerciales en el Mar del Sur, por lo que multiplicaron en él sus expediciones. El poderío naval de los ingleses se evidenció durante la navegación de George Anson, quien en su trayectoria atacó diversos puertos coloniales y finalmente logró tomar el galeón *Nuestra Señora de Covadonga* a las afueras de las islas Filipinas. Más tarde, la toma de La Habana y Manila en 1762 mostró las intenciones británicas de expandirse por el Pacífico, así como la poca defensa que los españoles podrían presentar a dicho avance.⁵ Lo anterior, aunado a las continuas navegaciones ilegales a lo largo de las aguas coloniales, dejaron ver a las autoridades peninsulares lo necesario que era reestructurar el sistema marítimo del Mar del Sur, a fin de incrementar la presencia de naves hispánicas que vigilaran el comercio y protegieran los litorales de las incursiones enemigas.

Lo anterior generó diversas discusiones entre funcionarios españoles, discusiones que se insertaron en el proceso de transformación que se dio en las navegaciones y el comercio marítimo de los territorios hispánicos.⁶ En lo que se refiere a los viajes a las islas del Poniente las autoridades intentaron introducir cambios desde principios del siglo XVIII, ejemplo de ello fueron los reglamentos que se dictaron para regular el comercio insular en 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769.⁷

⁵ Yuste, *Comercio...* p. 11-12; María Nélica García, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)* (prólogo de Agustín Rimerá Ravina), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (en adelante CSIC), 2006, 706 p., p. 34; Guadalupe Pinzón, "Exploración y experiencia náutica en las costas del Pacífico novohispano (siglo XVIII)", *Cuadernos de Estudios Borjanos*, v. L-LI, 2008, p. 305-328, p. 316-317.

⁶ Hay que recordar que como parte de las políticas de "Comercio Libre" paulatinamente se abrieron al comercio puertos americanos: 1765 Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita; 1768 la Luisiana; 1770 Yucatán y Campeche; 1774 Nueva España-Nueva Granada-Perú; 1776 Río de la Hacha y Santa Marta; 1778 Venezuela y Nueva España. Al respecto puede verse John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992, 280 p., p. 172; Pérez Herrero, *op. cit.*, p. 232.

⁷ Yuste explica con detalle cada uno de estos reglamentos en *Emporios...*, p. 58-64.

Respecto a las navegaciones entre virreinos, en el Consejo de Indias se discutió en 1765 la posibilidad de reabrir el comercio entre Perú y Nueva España debido, entre otras cosas, a que las prohibiciones impuestas no evitaron que los productos chinos llegaran a costas peruanas; también a que los extranjeros pudieran comerciar con bastante libertad en mares americanos ya que las flotas no alcanzaban a cubrir las necesidades de los virreinos, y que buena parte de las transacciones del Pacífico se realizaran de forma ilícita, lo que dejaba a la Corona sin ganancia alguna. Los miembros del Consejo de Indias consideraron pertinente reabrir el contacto intervirreinal como una forma de aumentar el número de bajeles españoles en el Mar del Sur, impedir que los enemigos lograran hacerse de algún establecimiento y regular las rutas comerciales interamericanas.⁸ Por su parte, en ese mismo año los miembros del Consulado de México lanzaron la propuesta de que se reestablecieran las relaciones comerciales entre Perú y Nueva España, ya que esto generaría importantes ingresos para el erario real. No obstante proponían que el contacto únicamente se realizara a través de Acapulco.⁹

El interés de reabrir el comercio entre virreinos no provenía únicamente de las autoridades, sino también de navegantes y comerciantes particulares. Esto se deduce de los constantes permisos solicitados para traficar en las costas del Pacífico, por no mencionar las que se realizaban de forma ilegal. Por ejemplo, puede verse que desde fines del siglo XVII y hasta que se concedió la apertura entre virreinos en 1774, comerciantes peruanos frecuentemente pidieron autorización de llevar cacao guayaquileño al puerto de Acapulco, y aunque esto no siempre se les concedió las naves peruleras de todas formas se lanzaban al mar. Era tal la magnitud del problema que en 1720 el Superintendente del Juzgado de Arribadas y Embarcaciones del Perú en las costas del Mar del Sur de Nueva España, José Veytia, sugirió que se permitiera el comercio de cacao entre virreinos ya que esta sería una forma de regular y obtener ganancias de unas navegaciones que de todas formas se practicaban de forma ilegal,

⁸ Esta discusión puede verse en Archivo Histórico Nacional, (Madrid) *Códices*, legajo 760B, folios 1-43. "Discusión en torno al comercio entre Perú y Nueva España". Consejo de Indias, 1768.

⁹ La discusión celebrada en el Consulado de México puede verse en Archivo General de la Nación, *Archivo Histórico de Hacienda*, volumen 442, expediente 20. "Informe sobre lo poco conveniente que sería abrir el comercio marítimo en el Mar del Sur". México, 21 de mayo de 1765.

sin embargo, dicha apertura no se llevó a cabo y las licencias continuaron entregándose de forma esporádica.¹⁰

Puede verse que las navegaciones a lo largo de las costas del Pacífico se realizaban frecuentemente, aunque muchas de ellas estaban fuera de la ley. Lo anterior hacía necesario que la corona española retomara el control de las actividades náuticas de dicho océano, para lo cual requería conocer esos litorales.

Conocimiento de las costas americanas

Desde mediados del siglo XVIII la corona española encargó la realización de distintas expediciones a lo largo de los mares americanos, principalmente sobre aquellas regiones que eran visitadas y cartografiadas por rusos, franceses e ingleses en aras de expandir su comercio por el Mar del Sur. Así pasó con los viajes a las islas del Pacífico organizados desde Perú debido a la creciente presencia inglesa, o bien con los que se llevaron a cabo en las costas del noroeste americano para detener el avance de los rusos.¹¹ Cada expedición realizada tenía la orden de describir, elaborar mapas y hacer mediciones de los puertos americanos.¹² En algunos de esos viajes colaboraron navegantes de distintas potencias porque conllevaban fines científicos, como fue el caso de la expedición hispanofrancesa de 1736-1744, a cargo de Charles Marie de la Condamine, con la finalidad de conocer en la práctica la forma de la Tierra, y la cual se trasladó a Quito a hacer sus respectivos estudios. Del mismo modo, en 1769 científicos españoles y franceses viajaron a la Baja California para observar el paso de Venus por el disco solar y calcular la dis-

¹⁰ Sobre el tema puede verse G. Pinzón, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, tesis de doctorado (Historia), Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, 2008, 480 p., p. 265-274.

¹¹ Martha Ortega, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés, 2001, 493 p., p. 26-27; Belén Rivera Novo y Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, España, Mapfre, 1992, 268 p., p. 201-203; María del Pilar de San Pío, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, España, Mapfre, 1992, 314 p., p. 31-44.

¹² Esto en gran medida se hizo con la finalidad de resolver la carencia de cartografía que padecía la corona española y que la hacía depender de fuentes extranjeras. Al respecto ver Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Oikos-tau, 1982, 389 p., p. 128-129.

tancia entre la Tierra y el Sol.¹³ Gracias a estos viajes pudieron tomarse medidas precisas de los puertos coloniales y establecer su posición respecto al meridiano de Tenerife.¹⁴ Las mediciones y reconocimientos realizados por órdenes de la corona española pudieron llevarse a cabo gracias a que en el siglo XVIII ya se contaba con aparatos (como los cronómetros ingleses) y escalas de medición (como las longitudes) que permitían obtener mayor exactitud en las representaciones cartográficas; esto a su vez permitía ubicar mejor tanto los lugares en tierra firme como las naves en alta mar.¹⁵

Es importante aclarar que estos conocimientos fueron en gran medida puestos en práctica por oficiales de mar peninsulares cuyas experiencias e informaciones lo probable es que no fueran compartidos con los navegantes virreinales. Además, por lo general, sus informes eran enviados a las autoridades hispánicas y guardados en los archivos reales. Podría pensarse entonces que los hombres de mar de las colonias hispánicas continuaron practicando su oficio de una forma tradicional y en gran medida a expensas de conocimientos logrados a partir de la experiencia y las narraciones de otros navegantes. Las informaciones transmitidas eran más prácticas que teóricas y se basaban en indicios que permitían a los pilotos reconocer

¹³ Rivera y Martín-Merás, *op. cit.*, p. 154-169; San Pío, *op. cit.*, p. 68-69. Sobre este tema también pueden verse las obras de Antonio Lafuente y Antonio J. Delgado, *La geometrización de la Tierra: observaciones y resultados de la expedición geodésica hispano-francesa al virreinato del Perú*, Madrid, CSIC, 1984; Antonio Lafuente y Antonio Mazuecos, *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1987.

¹⁴ Cabe explicar que aunque el problema de la longitud comenzó a solucionarse hacia el siglo XVIII cuando se contaban con aparatos de medición más precisos –como arriba se menciona– es importante saber que desde el siglo XVI los navegantes ibéricos tomaban puntos específicos como meridiano para realizar sus mediciones. Así, los portugueses usaron las Azores, mientras que los españoles la isla de Cabo Verde y posteriormente las Canarias. Hacia el siglo XVII los holandeses utilizaron como punto de referencia la isla de Tenerife, específicamente el pico de Teide, que en esos momentos se consideraba la montaña más elevada del mundo. Más tarde, cuando se crearon los observatorios de París (1667) y Greenwich (1675) estos lugares sirvieron como punto de referencia a franceses e ingleses. Por su parte, los españoles del siglo XVIII fueron utilizando distintos puntos para realizar sus mediciones, como la isla de Hierro, Tenerife y Madrid, aunque fue Tenerife el que se usó con más regularidad incluso para ubicar en los mapas algunos puntos en el continente americano; esta situación se conservó hasta finales del Setecientos, cuando las mediciones se fueron realizando con más regularidad tomando a Madrid como punto de partida. Sobre este tema véase Capel, *op. cit.*, p. 230-233.

¹⁵ Héctor Mendoza, "La geografía y la Ilustración española y novohispana: la organización y los proyectos a finales del siglo XVIII", en Omar Moncada (coord.), *La geografía de la Ilustración*, México, Instituto de Geografía, UNAM, 2003, p. 157-198, p. 163-164. Respecto al problema de las longitudes puede verse con detalle en Capel, *op. cit.*, p. 219-238.

los lugares a donde se podía arribar. Y si pensamos que muchas de las navegaciones realizadas por los litorales del Pacífico eran ilegales, hay que considerar que las noticias compartidas entre hombres de mar podían consistir en consejos sobre lugares dónde arribar, dónde comerciar, dónde obtener bastimento y aguada, entre otros aspectos. En ese sentido, los detalles sobre los perfiles de las costas jugaban un papel relevante por ser señales estratégicas en las navegaciones con las que se podían reconocer los puertos desde alta mar, lo cual a su vez permitía a los navegantes tener mayor certeza sobre los lugares a los que podrían arribar.¹⁶ De ahí la importancia del documento que aquí se analiza.

Sobre el documento

El documento aquí referido tiene el problema de que la parte superior de cada foja no está en buenas condiciones, lo que dificulta su lectura, pero las veinte imágenes que acompañan el texto y las indicaciones de las costas, son muy claras y detalladas.

Es probable que se trate de un documento elaborado por un navegante peruano que transitó los litorales del Pacífico y supo de los indicios que permitían reconocer las costas y los mejores puertos novohispanos, así como la ruta seguida por el Galeón de Manila. Sin embargo, la descripción de esta ruta es menos detallada e incluso no cuenta con representaciones, lo que hace pensar que de ella se tenía menos información.

El autor del texto destaca la utilidad de una descripción como la suya, pues si bien los puertos se hallaban representados en mapas oficiales, era más fácil reconocerlos con datos como los que él aportaba. De ese modo, el autor señala al inicio que dará cuenta de "...puertos, ensenadas, bajos, islas, arrecifes, ríos, arrumbamientos, distancias y demás circunstancias que necesita un piloto para que con certeza se siga por la noticia que un mapa de estos participa..."¹⁷ Aunque los lugares pudieran estar descritos en mapas y libros oficiales, los detalles de las costas coloniales podrían complementarse con relaciones como ésta, las cuales ayudarían a los pilotos a ubicar

¹⁶ Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, FCE, 1996, 180 p., p. 52-53.

¹⁷ MNM, Ms 180 bis foja 7.

los puertos buscados. Sobre este punto valdría la pena preguntarse si el hecho de que el documento fuera elaborado por un navegante peruano se debiera a que eran las naves peruleras las que comúnmente arribaban a costas novohispanas para vender cacao o comprar mercaderías filipinas. Es posible que sus travesías les permitieran alcanzar costas más al norte de Acapulco, lo que posiblemente les facilitó conocer buena parte de aquellos litorales.¹⁸ Es de pensarse que algunos navegantes peruanos compartían sus conocimientos con sus compañeros de oficio a partir de relaciones como la que aquí nos ocupa. Es importante señalar que en realidad esta práctica no era una novedad, pues hubo otros navegantes, incluso los oficiales peninsulares, que llegaban a describir indicios naturales que sirvieran para reconocer diversos litorales e incluso el tipo de temperatura a la que los marinos se enfrentarían. Por ejemplo, en los diarios hechos por navegantes de San Blas se llegaron a describir plantas, animales, peces, vientos, nubosidades, entre otros aspectos. En 1775 el oficial Antonio Mourelle incluso explicó lo necesario que era que los expedicionarios acompañaran sus informes con diarios más personales a través de los cuales dichos navegantes se pudieran dar consejos entre sí, los que serían útiles en los viajes.¹⁹

Las características que tiene el texto hacen pensar que su autor no era un oficial de mar. En primer lugar, las distancias a las que hace referencia las establece en leguas y pocas veces en posiciones geográficas específicas (con grados y minutos), como haría un piloto reconocido de la época. Por otro lado, el conocimiento de la Nueva España es impreciso y aunque más detallado en las costas del Pacífico es evidente que el autor conoce poco del resto del territorio novohispano, lo cual sugiere que su experiencia sólo se centró en esos litorales. Algo que llama la atención es que en la imagen del virreinato aparece la California como isla, cuando desde 1701 se dio la noticia de que estaba unida a territorio continental; por tanto se evidencia que los conocimientos oficiales no se compartían con los navegantes prácticos de los virreinos.²⁰ En cuanto a la derrota a

¹⁸ Ejemplos sobre algunas llegadas ilegales de naves peruleras a costas novohispanas véase Pinzón, *Acciones...*, p. 265-268.

¹⁹ Este diario de Mourelle se encuentra en Archivo General de Indias, *Estado* 38-A, N. 5, f. 2. Sobre otras descripciones hechas en viajes que partieron de San Blas también puede verse Pinzón, *Acciones...*, p. 208-209.

²⁰ Sobre la California véase Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, UNAM, IIH, 2003, 247 p., p. 64-65.

las Filipinas es importante reiterar que en realidad únicamente fue descrita pero no representada, lo que nos deja suponer que el autor la conocía menos, sin embargo, dada su importancia, se sintió obligado referirse a ella.

Un aspecto que vale la pena mencionar es que la ciudad de Zacatecas es representada con detalle y se le destaca en el mapa de Nueva España, incluso más que otras ciudades del virreinato. Esto hace pensar que para los navegantes de cabotaje, si bien sus intenciones eran comerciar de forma ilegal, tenían que saber qué costas eran cercanas a esa zona minera para asegurar la comunicación con ella.²¹

Por otro lado, las informaciones que el documento aporta sobre los puertos son más bien anecdóticas, pues como ya se dijo, se refiere a los litorales de distintas formas que más bien hacen referencia a la experiencia. Algunas de estas informaciones son:

- Para reconocer los litorales se habla de indicios como los perfiles de costa, los ríos, los árboles que puedan detectarse, entre otros aspectos.
- Para arribar a cada uno de los puertos sin sufrir en las navegaciones se indican formas de dirigir la nave, de acercarse a la costa, de reconocer los lugares donde hubiera bajos, etcétera.
- Para ubicar lugares seguros se hace referencia a poblaciones cercanas a las costas, así como si se trata de poblaciones de indios o españoles; también se indican las costas donde los navegantes pudieran hacerse de bastimentos y aguada.
- Se hace referencia a ciertas historias (incluso de la Conquista) que caracterizan a los lugares referidos.

Es decir que la información aportada parece obtenida a partir de la experiencia e incluso de la tradición oral. Por ello, para reconocer los lugares, en el documento se hace una descripción detallada de cada costa referida, acompañada de imágenes a colores (de montes, árboles, ríos e islas) que complementan esta información y que podrían servir de referencia a los navegantes en sus travesías.

²¹ Sobre este punto, cabe explicar que la ruta que posiblemente podría comunicar a Zacatecas con las costas del Pacífico pasaba por Guadalajara y de ahí podía dirigirse a Purificación, Bahía Banderas o Bahía Santiago. Esto puede verse en el mapa elaborado por Peter Gerhard en *México en 1742*, México, José Porrúa e Hijos, 1962. Ver Sin embargo, es importante aclarar que en realidad este es un tema del cual, al menos para este trabajo, no se han encontrado referencias sobre contactos directos entre Zacatecas y las costas coloniales.

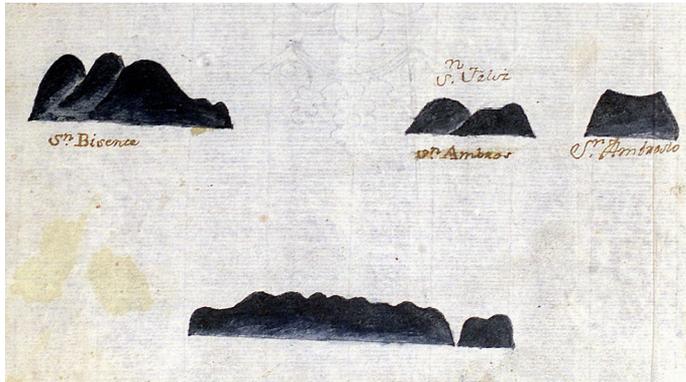
El documento, por tanto, hace pensar que las navegaciones a costas novohispanas por parte de embarcaciones peruanas se practicaban con cierta regularidad, a pesar de estar prohibidas, y que sus pilotos compartían informaciones sobre los litorales a visitar, por lo que esta relación bien puede ser reflejo de dicha situación. Además, el carácter del texto es más bien práctico y no teórico como correspondería a los oficiales de mar que poco después participaron en las exploraciones ordenadas por las autoridades reales. Podría pensarse entonces que existían dos tipos de navegaciones que se complementaban y se realizaban paralelamente: las oficiales (más actualizadas en conocimientos marítimos) y las locales (con experiencia de tipo tradicional); ambas, sin embargo, jugaron un papel relevante en las prácticas navales del Pacífico.

Resta decir que el documento que a continuación se reproduce da pauta para reflexionar acerca de las relaciones portuarias existentes en el Pacífico, del conocimiento que se tenía de rutas náuticas y litorales, así como de las actividades marítimas practicadas desde las propias costas americanas por parte de navegantes coloniales. El texto invita pues a formular preguntas acerca de las faenas practicadas en el Mar del Sur y, sobre todo, nos deja ver la necesidad de dedicar tiempo a trabajos que se refieran a las navegaciones americanas en función de estos territorios, de lo cual todavía falta mucho por hacer.

CARTA HIDROGRÁFICA DEL PERÚ

[foja 7]

[sic] construida desde [sic] hasta el estrecho de Magallanes Cabo de Hornos y Estrecho de Maire y parte de la costa que va para el Río de Buenos Aires con caletas, puertos, ensenadas, bajos, islas y arrecifes, ríos, arrumbamientos, distancias y demás circunstancias que necesita un piloto para que con certeza se siga por la noticia que un mapa de estos participa que a veces es muy acertado aconsejarse con las noticias que dan estos Libros que son muy ciertas cuando no estuviere la pintura muy perfecta lo estará la explicación de su planta, que el curioso lector perdonará los yerros de la pluma y que para este autor necesita el de este a otros que no duda serán muy perfectos a quien de este su dueño fuere Dios le de buenos aciertos en todo y por todo. Lima y enero 5 de 1764 años.



[foja 7v]



[foja 8]

Costa que consta [sic] Guayabar²² dentro de la [sic]



²² Se refiere al actual puerto de Altata, en las costas sinaloenses.

La Ensenada de este Puerto está en la California, tiene muchos puertos, es costa limpia esta con el Cabo de San Lucas 40 leguas²³ corre esta costa de NO SE. Está alta, se crían muchas perlas de esta ensenada a la Isla del Guayabar y 18 leguas; esta isla tiene una ensenada de la parte de la tierra firme, hace buen puerto, tiene agua, aves y zapotes de la parte del Brasil, pescado y ostiones.

Corre esta costa desde la isla del Guayabar hasta el Río de la Sal que está en el trópico de Noroeste Sureste que hay 10 leguas



De la isla del Guayabar del Río se colocan dos leguas; este río de grande entrada en el mar junto con el río de Acuchi tiene dos brazos²⁴ de agua. Cuando hay mucha mar revienta en la barra entran fragatas, hay un pueblo de españoles soldados pagados por el Rey, del Río de Alcoliacan²⁵ al Río de la Sal 8 leguas, costa alta de Noroeste Sureste este río está en el trópico de Cáncer Este Oeste con el cabo de San Lucas.

²³ El autor no da referencia si se trata de leguas de mar o de tierra. Las primeras, tomando de referencia a Carla Rahn, serían: 17.5 leguas=1 grado / 1 grado=97.48 km. Por tanto, las 40 leguas que en el texto se mencionan equivaldrían a 222.81 km. Si se tratara de leguas terrestres, tomando como referencia el *Diccionario de pesas y medidas mexicanas* del Licenciado Cecilio Robelo, 1 legua=4.19 km; por tanto las 40 leguas referidas equivaldrían a 167.6 km. Para más detalles véase Carla Rahn, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVIII* (versión en español de Nellie Mando de Zúñiga), Madrid, Alianza Editorial, 1986, 390 p., p. 338; Cecilio Robelo, *Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas y de su conversión para uso de los comerciantes y de las familias*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Secretaría de Educación Pública, 1ª reimpresión 1997, s/p.

²⁴ La braza es una medida longitudinal, generalmente usada en la Marina. La braza española equivale a 2 varas o 1.67 m. Esto puede verse en Julián Amich, *Diccionario marítimo*, Barcelona, Editorial Juventud, 2003, 510 p., p. 82; Rahn, *Seis galeones...*, p. 338.

²⁵ Debe referirse al río Culiacán.

*Costa que corre desde el río de la Sal hasta las islas Chiamelas Noreste
Sueste que hay 15 leguas*



Del río de la Sal al río de San Francisco digo Santiago 15 leguas. Enfrente de este río están las islas Chamelas, son 6 islotes de mas al SE, hace la señal o seña como el de Guañape del tamaño y por la bahía del mar es mas alta cortado, hay lobos marinos.

[foja 8v]

*[Costa] que corre de las islas Chamelas hasta el Río Mazatlán Norueste
Sueste que hay 29 leguas.*



De las islas Chamelas al río de Guadiana 8 leguas, costa baja a la mar es pareja y aplaseradas que 4 o 5 leguas a la mar hay 12 brazas de fondo y a una legua 5 brazas. Del río de Guadiana al pueblo de Mazatlán 6 leguas.

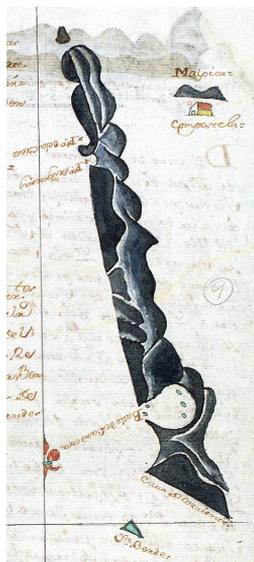
*Costa que corre desde el río de Mazatlán hasta el río de Sintiquepate
de Norueste Sueste.*

Del río de Mazatlán al río de Santiago 7 leguas, enfrente del río están las islas Marías y están de Norte Sur la de la parte del Norte se llama Isla Baja y al Este de estas islas el farallón de Sintiquepate 4 leguas, este río es muy poblado, de este farallón al puerto de la Cruz 6 leguas.



[foja 9]

Costa que corre desde el [Cabo Corrientes] Norte Sur cuenta del Norueste Sueste hay [sic]



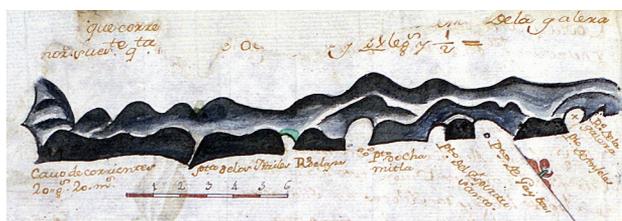
Del puerto de la Cruz al Valle de Banderas 14 leguas, tierra alta a la costa del mar Norte Sur cuenta del Noreste Sueste, este valle tiene una legua de boca y dos islotes en ella adentro tiene 3 leguas de ancho y tiene una baja debajo del agua tiene entrada por el Oesudeste, es limpio hay ostiones.

Del valle de Banderas a Cabo de Corrientes 3 leguas este cabo es muy alto a la costa de la mar de una parte y otra son 6 leguas. De [sic] como para el sur esta isla Verde es redonda y llena de árboles

y de esta isla Verde para el Oeste 8 leguas están las islas de Jalisco son 30 entre chicas y grandes.²⁶



[foja 9v]
[sic]



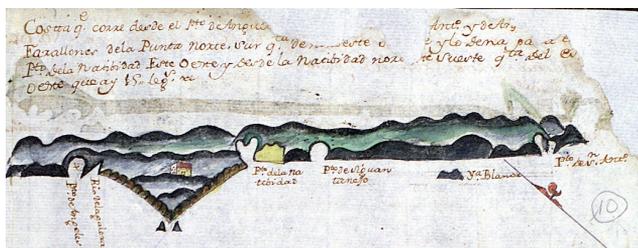
Del cabo de Corrientes a la puerta de los Frailes 6 leguas Norueste Sueste, cuenta del este oeste tierra alta a la costa del mar, llamase los Frailes por los naturales y traen con otra como frailes, llamase esta costa la tierra de Jalisco y costa de la Nueva Galicia que empieza del Río Coliacan hasta el puerto de la Natividad que es provincia de Zacatecas. De la punta de los Frailes al puerto de la Paz 4 leguas llamase de la Paz porque los indios sobre seguro mataron a un religioso y dos seglares, hay pueblo dos leguas tierra dentro. Del puerto de la Paz al puerto de Chametla 3 leguas, este puerto de Chametla es el puerto de Juan Gallego conquistador, es muy buen puerto, tiene 3 isletas a la entrada, se puede entrar por cualquiera parte de las isletas, tiene 12 brazas de fondo y estando dentro se puede surtir cuando quisiere, hay sal, maíz y gallinas y es poblado de naturales. Del puerto de Chametla al puerto del Espíritu Santo 3 leguas, es buen puerto, abriga del Sueste hasta del Sudueste, tiene la entrada por la parte del Norueste. Del puerto del Espíritu Santo al de Gaybas mas de una legua, es buen puerto, no tiene gente, la entrada tiene por la parte del Sueste tiene un farallón junto a sí. De

²⁶ Se trata de las islas Revillagigedo.

Cabo Corrientes hasta Zihuatanejo²⁷ corre la costa Essueste o Esno-
roeste media cuarta mas para el Noroeste.

[foja 10]

*Costa que corre desde el puerto de Angeles [sic] Antonio y de [sic]
Farallones de la punta Norte Sur cuenta de Noreste y Sueste y lo
deja para el puerto de La Natividad. Este Oeste y desde la Natividad
Noroeste Sueste cuenta del Este Oeste que hay 15 leguas*



Del puerto de Ángeles al puerto de la Natividad 6 leguas y en medio hace una punta con dos isletas que no parecen de lejos hasta estar cerca de ellas porque son bajas, están Este Oeste con el puerto de la Natividad, corre en estas islas mucho el agua, es la punta de barrancas coloradas, el puerto de la Natividad tiene un morro de la parte del Sueste es de peñas, bate la mar en él, detrás está el puerto, es tierra alta a la costa de la mar, tiene un peñasco sobre el agua como el grifo de Acapulco, éntrase junto a las peñas y junto a una baja que lava la mar en ella, arrimado a ella va la canal, para entrar se ha de llevar el peñasco por estribor,²⁸ llevar la lancha afuera por la tanda de babor²⁹ con la beta³⁰ cogida conforme se vaya entrando para dentro arrimado a las peñas largar la lancha de a bordo y este la beta amarrada a proa³¹ del navío y en la punta de una playa que está a la entrada del puerto salten dos o tres hombres en tierra con la beta y amarra para que el navío haga cabeza por la corriente que echa

²⁷ No parece que se trate de Zihuatanejo, sino del puerto de Manzanillo o Santiago.

²⁸ Banda derecha del navío mirando de popa a proa; es decir, de atrás hacia adelante.

²⁹ Parte izquierda del navío mirando de popa a proa, es decir, de atrás hacia adelante.

³⁰ Según el diccionario de términos navales se trata de cualquiera de las cuerdas empleadas en los aparejos. Ver Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 2003, 188 p., p.93.

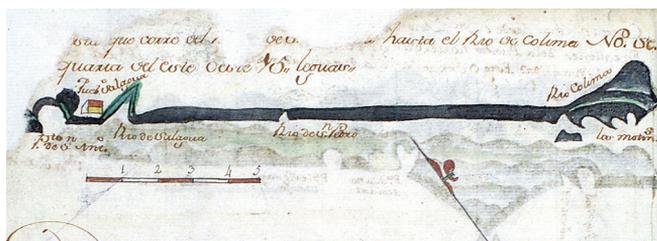
³¹ Parte delantera de una embarcación.

para fuera aunque no corre mucho y estando el navío junto a la punta a una peña de parte de adentro amarrase a cuatro amarras con el costado en tierra cuando quepa la lancha por entre el costado y la tierra, que todo es fondable acantilado y no se menea ni corre el agua solo en la boca como es angosta que no tiene mas que medio cable de ancho y a donde está el navío puede estar sin amarras, tiene pescado, ostiones, chuchas, agua y ganado, hay un pueblo que llaman Colima, aquí se acaba la costa.

Del puerto de la Natividad a la isla Blanca 6 leguas tiene buen surgidero del Noroeste Sureste y es limpio en 12 brazas y entre el puerto de la Natividad y isla blanca está el río de Siguatanejo que sale en una playa de arena de la isla blanca al puerto de San Antonio 3 leguas, es una ensenada con una playa y al canto de la ensenada está el puerto.

[foja 10v]

*Costa que corre del puerto de San Antonio hasta el río de Colima
NO SE cuenta del Este Oeste 15 leguas*



Del puerto de San Antonio al puerto de Salagua o río está un cuarto de legua, el pueblo de la mar es una playa de arena, tiene un manglar que ocupa toda la playa, y desde Salagua a la tierra de los Motines es costa baja playa de arena, corre costa NO SE cuenta de Este Oeste, entre la cuarta y media partida: De Salagua al río de San Pedro 5 leguas costa ondable limpia. Del río de San Pedro a la sierra de los Motines 8 leguas, fondeable limpio, aquí sale el río de Colima, tiene una isla que abriga del SE hace puerto, hay en la tierra firme cacao, trigo, ovejas y un pueblo llamado Colima. De aquí empiezan las sierras de los Motines que ocupan 16 leguas, para el SE corre la costa y sierras de los Motines.

Costa que corre desde el río de Colima hasta Río Frío y costa de los Motines. Hay 21 leguas



Del río de Colima empiezan las sierras de los Motines son muy altas en la costa de la Mar mucho fondo, cerca de tierra 40 brazas cosa de un cumplido de cable, es limpio, hay muchas caletas en el fin de ellas, para el SE hay un islote, de aquí al río frío 5 leguas, corre esta costa NO SE cuarta del Este Oeste entre cuarta y media partida, dicha costa de los Motines, hasta Río Frío de Sacatala.³²

[foja 11]

Costa que corre desde Río Frío hasta la montaña de E O que hay 18 leguas



Desde Río Frío hasta el río de Sacatala 5 leguas, costa alta a la mar; este río de Sacatala es grande sale muchas veces de madre cuando llueve; está el pueblo de españoles 6 leguas tierra dentro. Del río de Sacatala al río del Alimo 6 leguas, hace un valle muy ameno, tiene muchas sabanas y lo mas medianas, en ellas hace una quebrada que cuando está claro en lo último se ve el volcán de Colima: Del río de Alimo a la punta del morro de Suchise 2 leguas, hace puerto de la parte de la NO que es puerto de Colima, es morro de Suchise bajo la mar en él; parece isla de la parte del SE hace un cerro apacible y

³² En realidad se refiere a Chacala.

llano de sabanas, le llaman el valle de Caychan, jurisdicción de la villa de Colima: De Suchise al puerto de Mautala 5 leguas, en todo esto de por aquí hay muchos surgideros.³³

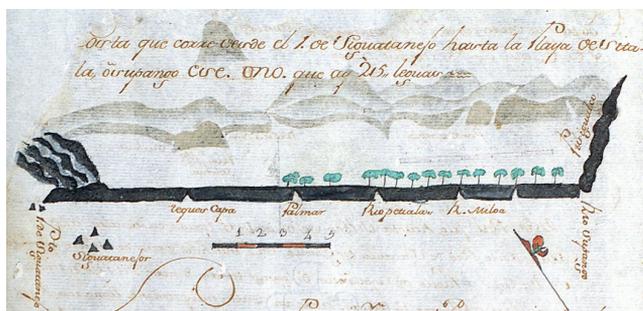
*Costa que corre del puerto de Mautala al de puerto de Siguatanejo
EO cuarta de NO SE que hay 30 leguas*



Del puerto de Mautala y de Ladrillero que el sujeto de este nombre estuvo escondido de miedo de don Pedro de Alvarado, y ésta es la adribación de estas islas, están cerca de tierra 4 leguas de dicho puerto de Mautala tienen agua, zapotes amarillos, y otros grandes verdes por fuera y negros por dentro mucho pescado cerca de dichas islas; hay un pueblo llamado Tejupan. De la isla de Ladrillos a la isla 6 leguas, tierra alta a la costa de la mar; está desviado de tierra más de media legua de la banda tierra tiene surgidero frontero de una playa que está en la isla.

[foja 11v]

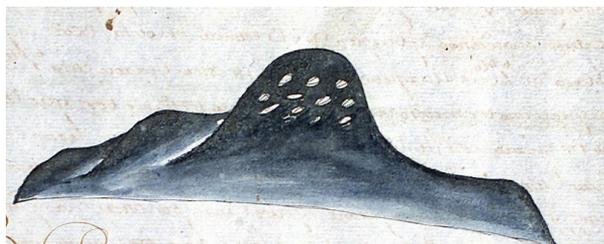
*Costa que corre desde el puerto de Siguatanejo hasta la playa de Sitala
o Sumpango ESE ONO que hay 25 leguas*



³³ Lugar donde dan fondo las embarcaciones.

La costa que corre del pueblo de Ystapa al puerto de Siguatanejo es allá llaman las sierras de Tacotlan, están la tierra dentro, el puerto de Siguatanejo es bueno, tiene la entrada por la parte del Oeste, cerca de la punta tiene 6 frailes blancos como los de Perico y están un poco apartados de la punta, para entrar en este puerto se han de dejar los farallones por estribor y entraran cerca de tierra, todo es fondeable y limpio, aquí se coge grana y cacao; hay a México 70 leguas de la punta de Siguatanejo; como 3 leguas están 4 farallones en cruz, están 2 leguas de tierra firme, que llaman los Siguatanejos: Del puerto de Siguatanejo a la playa de Citala 25 leguas ESE ONO, tierra baja a la costa de la mar playa de arena, muy poblado de naturales, muchos ríos y palmares, algunos farallones cerca de tierra, y 5 leguas de Siguatanejo hay un pedazo de manglar que llaman Lecuespapa, toda esta costa es brava.

[foja 12]



Señas del puerto de Acapulco de mar en fuera, mira la tierra dentro NS y verás un cerro grande, y redondo mas alto que los demás, el cual se llama de la Brea, está 6 leguas tierra dentro con unas manchas blancas que parecen ovejas: estando con este cerro NS estarás lo mismo con el puerto de Acapulco: en el mismo rumbo acercarse en tierra bien, porque el puerto está metido en una ensenada que no se ve hasta estar muy en tierra por babor, y por estribor, y entonces se ve la boca; ir para dentro que luego se ve una isla no muy grande, dejarla para el NO que por ahí es la boca de Acapulco y veas frontera de la isla una ensenada, no te alborotes que ese es el puerto del Marqués, sigue el rumbo del N que llevas la boca de Acapulco, por la proa: también tiene buena canal entre la isla y la tierra firme que por esta canal entran las naos de la China sin riesgo ninguno.

[foja 12v]

El puerto de Acapulco está metido en una ensenada que hacen unos cerros prietos que bate la mar en ellos poblados de arbolera de montañas y tiene aparte unas peñas blancas, que parecen ovejas que están pasteando y ocupan 5 o 6 leguas de costa; desde la playa de Sitala al puerto del Marqués, en medio de estos cerros está Puerto de Acapulco que si no se meten bien en tierra no se puede ver, que estando dentro se cierra con la tierra, que no parece la mar, tiene este puerto por mas señas a la entrada de la parte del O una isla de una legua de largo, y media de tierra firme, y hace canal, por entre ella y la tierra de 20 brazas y por ella suelen pasar las naos de China muy seguro que todo es limpio, esta isla tiene un farallón de la parte del NE junto así con unos peñascos, que casi los cubre la mar y desviado de ellos para el O un tiro de mosquete está una baja de peña, que rompe la mar por encima de ella ha de quedar por babor; estando por la boca grande, y en la misma boca de la parte del O está una punta, tiene junto así un farallón que llaman el Grifo, y de la parte del Este, tiene una playa de la arena de una legua que llaman de Icacos, para conocer este puerto de mar en fuera se ve la tierra de dentro NS con el puerto un cerro grande, redondo mas alto que los demás que se llama de la Brea, siete leguas tierra dentro tiene unas peñas blancas que parecen ovejas que están pastando, y por más señas otro cerro junto a este con dos tetas que llaman de Cucao y en esta costa de la mar, hay mas playas de arena grandes mas que toda la costa así de una y otra parte: para estar tanto avance con el puerto de Acapulco poner el cerro de la Brea al N y llegarse bien a tierra para ver el puerto y entrando el Grifo para dentro luego se ven las casas del pueblo que están en la rinconada para el NO se da fondo frontero de las casas la popa entierra que están los navíos medio cable en tierra, es favorable y limpio, donde quisiere puede dar fondo, también se puede barloventear³⁴ que no hay en la bahía mas de lo que se ve; está Acapulco en 17 grados escasos, si alguna vez se viniere a reconocer por sotavento³⁵ de dicho puerto y no lo conocieren, por estar la tierra cerrada, y vieres los farallones blancos, que revientan la mar en ellos, sepa que esta sobre el puerto del

³⁴ Ganar distancia contra el viento, navegando de bolina; es decir, con la vela ubicada en la popa.

³⁵ Parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado.

[foja 13]

Marqués, derrota que hizo el capitán Francisco Ruiz Lozano de este puerto a la costa del Perú, sale de dicho puerto a la vuelta del S a buscar un bajo de la Philipin[as] las naos habían visto 40 leguas para el S del puerto de Acapulco y no [habi]endolo hallado gobierno al S hasta 12 grados donde vido mucho peje dorado y [sic] corretas y en esta altura halló vendavales y gobierno al SE 200 leguas hasta altura de 4 grados de la parte del N aquí tuvo viento O gobierno al ESE 13 leguas hasta estar en la longitud de la isla de Cocos de la parte del S 50 leguas que fue en altura de 2 grados 40 metros de la banda del N se dejó ir hasta la Lima 12 leguas quedando de cabo pasado 50 leguas al O de una vuelta y otra lo que daba el viento hasta la punta de Santa Elena que es 2 grados 15 minutos S vido dos islas en 2 grados de la banda del N de las Galápagos: Derrota del puerto de Acapulco para Philipinas forzosamente se ha de salir de dicho puerto en tiempo de brisas que empiezan desde noviembre hasta fin de marzo porque desde junio hay vendavales, lo ordinario es salir de este puerto a fin de febrero y lo mas tarde a fin de marzo, navegar al O en demanda de las islas de los Ladrones y por otro nombre de las Velas a la isla de Guanques que está en 13 grados y por que salidas de Acapulco suelen hallar calmas disminuyen desde 17 grados en que está dicho puerto suelen hallar brisas que lo ordinario es en 10 o 11 grados por aquí se navega siempre a popa con brisas frescas, y bonacibles 1800 leguas, sin ver tierra ni isla alguna dejando a la parte del S los Barruedos, y otras islas multiplicando poco a poco hasta 13 grados de altura a ver la isla de Guanques que es viaje hasta esta isla de 70 días de navegación y por encima de ella en 14 grados a la isla de la Carpana , la gente de estas islas son indios barbados de grandes fuerzas; luego que ven los navíos a 4 leguas salen a la mar con refresco de pescado, frutas, raíces y algunos petates que los resgatan por pedazos de clavos que aprovechan para sus labores, y fabricas de sus embarcaciones que sin de un palo muy sutil y después con la perdida y arribadas de algunos españoles que han estado en esta isla algunos religiosos seglares entre ellos se llegan mas a nosotros. La seña de esta isla de Guanques es una tierra pareja de NS tiene la aguada de la parte del S. Por entre estas dos islas de Guanques y la Carpana pasan nuestros navíos en demanda del cabo del Espíritu Santo 300 leguas para el Este.

[foja 13 v y 14]



Puerto de Acapulco

[foja 14v]

[sic] grados escasos que se andan en 10 o 12 días y sucede [sic] ir algo tarde hallar vendavales que ponen en riesgo la navegación y se entra en las islas con mucho trabajo por los contrastes las señas de este cabo del Espíritu Santo es una punta más a la mar, tiene desde el cabo para la punta una ensenada como una legua y hace en la cabeza de esta ensenada un islote que cuando se va en demanda de él parece que revienta todo el de largo a largo y para dentrar dentro se ha de dejar el islote por la banda de estribor estando un poco adentro del islote hay 8 brazas de fondo, siguieres entrar por entre la isla de Burias darás resguardo a Burias porque es bajo y piedras irán por medio canal, Burias es una isla o tierra dentro es la propia isla de Manila y luego verás por la proa a Merenda que es una isla grande de NO SE hace un alto a la parte del Norte, esta isla está pelada y se te hará como tierra firme, irás gobernando al ONO hasta ver al embocadero

y en abriéndolo verás la boca grande Gornar al Oeste y luego se ven las Ubrillas que son unas islas pequeñas a modo de galeras y estando tanto abante con estas islas pequeñas se ve al SO la isla del Morro de Campo la cual hace dos quebradas y de esta isla verás otra que se llama Midaro es una tierra alta, yendo gobernando al OSO se ven 3 islas entre Angulo de Jaras la de tierra por estribor y las otras dos por babor y luego se ve a una isla alta por la proa se llama isla de Yeguas que es redonda y mas alta que la isla de Casasa y por la misma derrota se ve por la proa de Casasa que será de mas de 2 grados echa una punta al NE y estando tanto avante con esta isla de Casasa gobernarás al ONO hasta ponerte tanto avante con los bajos de Tuley y luego se ve otra isla por la proa que tendrá 3 grados de longitud tierra alta y fondeable y estando abante de esta isla gobernarás al NE y se ve una isla partida por medio que parecen dos de estas islas con las otras o con un islote NO SE que se llaman del Calbario y desde aquí al NE se va a entrar a la una vaya de Manila

[foja 15]

la cual es tierra baja y la tierra adentro mas alta es buen[a] [sic] tendrás cuenta que en pasando a dentro por el embocadero [sic] hasta llegar a la bahía de Manila se ven siempre en el [sic] cuatro sierras muy grandes.

Derrota del puerto Calbario de la isla de Manila para el desembocadero se ha de gobernar al SSO hasta estar tanto abante con los bajos de Fluy y de ahí gobernar al Este a desembocar por entre las islas de Baco y Mindano hasta el desembocadero de Maluate y Burias y de ahí gobernar al SE y mira que se ha de dar resguardo a los Virreyes y a los Alabantes y tanto avante con estas islas que será NE SO desembocar al NE y las señas a la parte del NE hace un alto que es muy buen señal se ve antes una isla alta de Este Oeste te hallarás desembocado para hacer el viaje que antiguamente era con muchas dificultades, trabajos y riesgos por ser larga la navegación ahora se ha descubierta nueva navegación breve y descansada sin salir de trópicos gobernando al SE desde el Cabo del Espíritu Santo hasta 10 grados de la parte del sur de ahí al ENE hasta el puerto de Acapulco como se verá en su planta.

