

# LA GRAN AVENTURA

## Orígenes de la comunicación postal entre Filipinas y España



**José María Sempere**  
(Académico de Número)



Todo en la historia tiene una explicación, un porqué, una razón de ser. A cualquier interrogante hay que buscarle la respuesta; otro caso será que seamos capaces de hallar la solución.

Respecto al origen del correo marítimo de la metrópoli española con Filipinas intentaremos contestar preguntas como ¿Qué hacían los españoles a tan enorme distancia de la península corriendo peligros de muerte a los que sólo sobrevivían unos pocos? ¿Por qué buscar el itinerario marítimo a las islas de la Especiería, si por tierra era mucho más corto? ¿A qué viene el empeño de los españoles de viajar a Filipinas por la ruta del Pacífico, cuando por el Cabo de Buena Esperanza era más corto y fácil? Obtenida la contestación a esas preguntas habremos desvelado cuáles, cómo y el por qué España creó las primeras rutas postales entre Europa y, en el otro extremo del mundo, Filipinas.

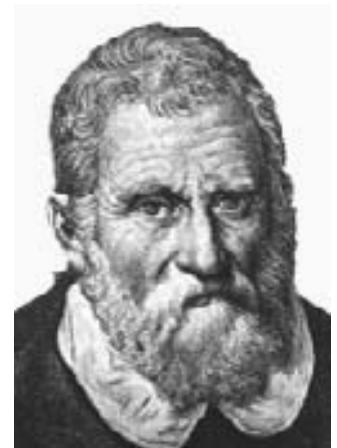
La historia real, en ocasiones, puede ser tan fantástica que a algunos les puede resultar fantásica. En esos momentos una carta puede elevarse muy por encima del mero elemento de coleccionismo y alcanzar el rango de un preciado y precioso documento histórico.

Sólo en un contexto general, analizada y conocida la sociedad del momento histórico correspondiente, es posible dar una valoración coherente a la Historia Postal. Veamos, aunque sea de forma muy sintética los prolegómenos que darían origen a la ruta marítima más espectacular, larga y duradera de la historia de las comunicaciones: el Galeón de Manila. Un relato que ni siquiera el más fantástico novelista podía haber llegado a imaginar.

### LA CULPA FUE DE MARCO POLO Y LAS ESPECIAS

En buena medida la culpa de toda la historia que vamos a recordar la tuvo Marco Polo. Bueno, no sólo él, también su padre y su tío. Cuando el pequeño Marco tenía sólo seis años ellos dos marcharon a Oriente. A su regreso habían de encontrar a un joven de 15 años, huérfano porque durante su ausencia se había producido el fallecimiento de la madre.

Finalizaba el año 1271 y los Polo partieron a un nuevo viaje. Esta vez llevaban valiosos regalos del nuevo papa Gregorio X para el emperador Kublai Jan y les acompañaba el joven Marco que ya había cumplido los 17 años. Si el primer viaje lo hicieron desde Uzbekistán a China atravesando Armenia, Persia y Afganistán, ahora lo emprendieron desde Acre (en el actual Israel) a Ormuz (en la entrada del golfo Pérsico) e Irán, para ascender por el río Oxus (en el Asia Central) hasta la provincia china de



*Marco Polo (1254-1324)*

Sinkiang. Tras atravesar el desierto de Gobi, llegaron a la corte del Gran Khan. Habían transcurrido cuatro años desde su partida. Marco Polo obtuvo la confianza de Kublai Jan, formó parte de su cuerpo diplomático y llegó a ser durante tres años gobernador de la ciudad de Yang Chow, al tiempo que su padre y su tío eran nombrados consejeros militares del emperador.

La permanencia en China se prolongó durante casi 21 años, hasta 1292, fecha en la que marcharon a Irán, a través de Sumatra, al sur de la India, el Océano Índico y el Golfo Pérsico como escoltas de Cogacín, una princesa china que había de casarse con el rey de Persia. Partieron con una flota de 500 hombres y con provisiones para dos años. Al estrecho de Ormuz llegaron únicamente 18 hombres y por haber tardado en tan penoso viaje tanto tiempo (más de dos años), el rey ya había muerto, por lo que la princesa fue entregada a su hijo.

Finalmente Marco Polo regresaría a Venecia, a donde llegó el año 1295. Era demasiado el tiempo transcurrido desde que habían partido de la ciudad como para que a su regreso fueran fácilmente reconocidos; incluso habían sido dados por muertos. A su vuelta no sólo mostraban un cambio físico radical después de los 25 años, sino que casi habían olvidado su lengua nativa. Sin embargo, transcurrido un tiempo, los venecianos acabaron por aceptar que se trataba de Marco Polo, de su padre Niccolò y de su tío Maffeo.

El propio Marco Polo nos cuenta sus experiencias en “El libro de las maravillas del Mundo” (“El millón”), obra que dictó a Rusticiano de Pisa en la prisión de Génova; presidio al que fue a parar tras la derrota de la flota veneciana frente a la genovesa que mandaba Lamda Doria. Era el año 1298, Marco Polo acumulaba una riquísima experiencia fruto de que de sus 45 años, 30 los había vivido en viajes a través de lugares insólitos que jamás había pisado latino alguno; culturas lejanas completamente extrañas a la occidental grecorromana y con infinidad de aventuras que intentó narrar en esa obra que sería el libro de viajes más difundido en la Edad Media y el de mayor influjo en la sociedad europea.

Su familia, cuando ya se encontraba en el lecho de muerte, le invitó a que, para tranquilizar su conciencia, se retractara en ese momento de las falsedades que pudiera contener su libro. Su respuesta fue: *“No he llegado a relatar la mitad de lo que he visto, pues no me creerían”*.

## LA IMPORTANCIA DE LAS ESPECIAS

¿Tan locos o suicidamente aventureros eran Marco Polo, Magallanes, Colón, Legazpi, etc. como para afrontar unos viajes en los que la mayoría de los que los iniciaban perecían?

En todas las épocas y en todos los lugares la posibilidad de enriquecerse ha sido una motivación importante para que la mayoría de los mortales sea capaz de asumir

riesgos extraordinarios. Pero si hablamos de una sociedad paupérrima, donde los individuos padecen toda clase de penurias y carecen de forma casi absoluta de posibilidades de promoción, ante expectativas de lograr auténticos tesoros, el efecto se multiplica.

Debemos conocer un poco la sociedad en la que vivían para comprender la inmensa riqueza que podía reportar el comercio de las especias.

Suele decirse que la cocina medieval era burda, grosera y elemental; que usaban gran cantidad de especias, sólo para ocultar el olor y el sabor de los alimentos que pudieran empezar a descomponerse. Que se comía exclusivamente a base de asados sin importar el punto de cocción.

Quien así piense está completamente equivocado, al menos por lo que se refiere a la segunda mitad de la Edad Media.

En aquella época comer era una búsqueda constante del máximo placer posible a través de los sabores, texturas y colores que las diversas combinaciones de ingredientes podían ofrecer. Y aquí radica el fundamental papel que habían de desempeñar las especias. La cocina medieval exigía mucha dedicación e inventiva. Es cierto que comían grandes cantidades y que en los banquetes importantes gustaban de ofrecer enormes cantidades de platos diferentes. Pero por encima de todo primaba la superposición de sabores con un amplio uso del azúcar y las especias.

Sin embargo, resulta evidente que las clases menos pudientes debían limitar su dieta a los productos caseiros de la huerta, al cerdo y sus derivados y, en alta proporción, al pan; un pan toscó y moreno hecho con trigo mezclado con avena o centeno. Por otro lado complementaban su dieta con la leche de vaca, oveja y cabra, con la cual elaboraban productos lácteos que denominaban “platos blancos”. Y en el invierno recurrían a salazones.

El éxito de las especias en la gastronomía de las clases altas de la Edad Media no es una novedad. Las especias ya eran valiosas en la antigüedad, por ello la reina de Saba, cuando visitó a Salomón en Jerusalén, le ofreció “120 medidas de oro, muchas especias y piedras preciosas”. A fines del siglo XIV a. C. los fenicios habían desarrollado un importante comercio con ellas, por lo que las especias eran conocidas como “mercancías fenicias”. Entre los romanos las especias eran un signo de opulencia y la reina de ellas, por antonomasia, fue la pimienta.

De cualquier forma, sería en la Edad Media donde las especias llegaron a cotizarse al valor más alto. Tanto fue así que la pimienta llegó a aceptarse como moneda de cambio, y, en los tribunales, los jueces llegaron a ser sobornados con especias. Sus virtudes terapéuticas, en ocasiones reales y en otras supuestas, llevaron a solapar su uso gastronómico con el medicinal. La demanda para elaboración de pócimas y productos que hoy denominaríamos farmacológicos, vino a multiplicar su escasez y por tanto a aumentar su valor.

## AMÉRICA: UN DESCUBRIMIENTO POR ERROR

Ni ambiciones políticas expansionistas, ni razones ideológicas colonizadoras, ni metas religiosas como la evangelización de otros pueblos. Todos esos objetivos serían asumidos posteriormente, una vez ya había sido descubierto el nuevo mundo por los castellanos o conquistadas las nuevas tierras africanas por los portugueses.

Contra lo que alguno haya podido pensar, el objetivo que llevó a desarrollar las aventuras coloniales de Portugal y España en los siglos XV y XVI no fue otra que el control del mercado de las especias y romper el monopolio de un comercio que estaba en manos de árabes y venecianos. Los primeros las traían desde Oriente hasta el Mediterráneo, donde las embarcaban, para su distribución, en los buques de la flota comercial veneciana.

Durante más de medio siglo los comerciantes portugueses se afanaron en encontrar una ruta marítima hacia la Especiería bordeando la costa de África para alcanzar el Índico. Mientras, los reyes españoles aunaban esfuerzos por concluir la Reconquista.

Ante esta situación, Cristóbal Colón ofreció primero (en 1484) su proyecto a la Corona portuguesa que, habiendo acabado antes la Reconquista, ya había iniciado su expansión atlántica. Juan II lo rechazó porque la junta consultiva que convocó a ese efecto, consideró que, por un lado no era un proyecto viable y, por otro, debía darse continuidad a la, ya iniciada hacía años, búsqueda del camino a las islas de las especias bordeando África.

Sólo entonces Cristóbal Colón dirigió los ojos hacia Castilla y Aragón para buscar el apoyo de los Reyes Católicos. Un error facilitaría que llegara a poner los pies en América, ya que, influido por Ptolomeo, calculó el diámetro de la tierra en 10.000 kilómetros menos de lo que es en la realidad, una medición equivocada que, a la postre, iba a resultar decisiva.

Por su parte, Portugal proseguía sus expediciones hacia las islas de las especias en sentido contrario y, así, Magallanes lograba cruzar el Cabo de Buena Esperanza en 1497 para llegar a la India un año más tarde: comenzaba el derrumbe del monopolio que hasta ese momento detentaban los mercaderes árabes.

## EL REPARTO DEL MUNDO: TRATADOS DE TORDESILLAS Y DE ZARAGOZA

Volvamos a Colón: con la noticia de su viaje nace un nuevo problema. Juan II de Portugal reclama para sí el derecho sobre las tierras descubiertas en base a que, según el tratado de Alcaçovas, las tierras al sur de las Canarias habían sido cedidas a Portugal. Por su parte Fernando el Católico argumentaba que las nuevas tierras habían sido halladas hacia occidente.



El rey español recurrió al papa Alejandro VI que emitió sucesivamente cuatro bulas en favor de la soberanía española de los nuevos territorios, que se suponían situadas en Oriente, aunque poco después se habría de comprobar que América era un continente nuevo situado en dirección a occidente. La segunda bula atribuía a los reyes españoles las islas y tierra firme “halladas y por hallar” que en dirección hacia occidente se encontraran a partir de una línea de polo norte a sur trazada a cien leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde. El problema es que Azores y Cabo Verde no estaban en el mismo meridiano, es decir no existía una sola línea que uniera los polos y pasara por ambas islas.

Las fricciones entre lusos e hispanos dieron lugar a un nuevo tratado: el de Tordesillas en 1494, por el que el nuevo reparto de las tierras es a partir de un meridiano situado a 370 leguas al oeste de Cabo Verde (ya no se mencionaron las Azores). El hemisferio occidental para España (América excepto Brasil) y el oriental para Portugal (Brasil, África, el Océano Índico...).

Tras el viaje de Juan Sebastián Elcano, si en el hemisferio occidental el reparto estaba claro, en el oriental surgió el conflicto debido a que las islas Filipinas, de las que pretendían los españoles tomar posesión, estaban situadas en la parte correspondiente a Portugal.

Años después surgiría un nuevo problema: las Molucas, ocupadas por los portugueses, estaban en la zona de los españoles. De nuevo hubo que acudir a la firma de un tratado, el de Zaragoza de 1529. En dicho acuerdo, España reconocía la soberanía portuguesa de las Molucas tras cobrar una importante cantidad en oro.

Desde ese momento el Océano Índico resultó de absoluto dominio portugués. Por su parte España ejercería durante los tres siglos siguientes su soberanía sobre el Mar del Sur, al que rebautizó como Océano Pacífico, de tal manera que fue conocido como el “*mar de los españoles*”.

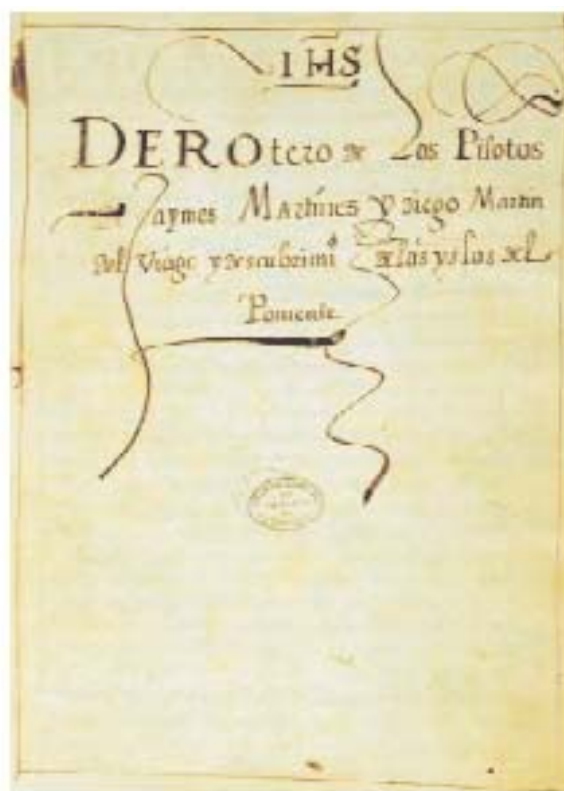
## CAMINO DE FILIPINAS

Para que los españoles pudieran alcanzar a descubrir primero y colonizar después las Filipinas era necesario que, antes que nada, descubrieran el Pacífico. Ello ocurrió el 23 de septiembre de 1513 cuando Vasco Núñez de Balboa atravesó el istmo de Panamá y avistó un mar que bautizó como Mar del Sur porque viajaba en esa dirección. Quedaba claro que ese mar había que atravesarlo para llegar a las islas de las especias. Por ello la corona española se fijó el objetivo de encontrar una vía marítima directa bordeando el Sur de América.



*Las Islas Filipinas y la costa de Asia.  
Carta marina de 1522.*

Juan Díaz de Solís llegó en 1516 hasta el Río de la Plata. Pero sería el portugués Magallanes, cuya oferta había desechado el rey de Portugal (empeñado, como hemos dicho, en la ruta africana) quien, al servicio de la corona española, emprendía la expedición que, con la prohibición de entrar en la zona asignada a Portugal por el Tratado de Tordesillas, partía el 10 de agosto de 1519 de Sevilla con 5 naos y más de 200 hombres. El 17 de noviembre de 1520 atravesaron el Cabo que llamaron el Deseado para llegar al Mar del Sur que bautizaron como Océano Pacífico por la quietud de sus aguas. Desde ese



*Portada del Derrotero de los pilotos Jaymes Martines y Diego Marin. 1565. AGI. Derrotero o libro de rumbos o itinerarios por mar del siglo XVI en el que se representan las islas Barbados y de los Ladrones, según el viaje que efectuó Miguel López de Legazpi a Filipinas.*

punto transcurrirían tres meses y medio de navegación hasta que lograron ver alguna isla; y en marzo descubrían las Filipinas, a las que dieron el nombre de Islas de San Lázaro. En Mactán encontraba la muerte Magallanes al entrometerse en las luchas entre los reyezuelos del lugar. Más tarde en Cebú era asesinado su sucesor con otros 19 hombres.

Después quedaba al mando Juan Sebastián Elcano con sólo dos naves. Tras arribar a las Molucas (Indonesia, las Islas de las Especias) únicamente la nao Victoria con 47 tripulantes emprendía el regreso por el Cabo de Buena Esperanza, sabiendo que no podían pisar tierra por tratarse de zona portuguesa.

Habían transcurrido casi tres años de viaje y sólo Elcano, con una veintena de los más de doscientos hombres que iniciaron la aventura, atracaba finalmente en el puerto de Sanlúcar la Victoria. La carga de especias que llevaba la nao compensó, sin embargo, los cuantiosos gastos de tan sacrificada expedición.

Habían circundado la tierra y habían abierto una nueva ruta para llegar a la soñada tierra de las especias.



## LAS ISLAS FILIPINAS DESCUBIERTAS, PERO ¿CÓMO VOLVER?

El arribo directo desde España a las verdaderas Indias por la expedición de Magallanes supuso la toma de diversas medidas por parte de la Corona española. Se creó la Casa de la Contratación en La Coruña para instrumentalizar el monopolio del comercio con las islas de las especias y se promovieron nuevas expediciones.

En 1525 una segunda expedición a cargo de Loaysa con Elcano como lugarteniente parte de la Península con siete buques. Murieron tanto Loaysa como Elcano y la expedición fue un auténtico desastre en el que se perdieron seis de los siete navíos antes de llegar al archipiélago de las Molucas, donde ya se encontraban asentados los portugueses. Fue tal el hambre padecida por una tripulación diezmada por el escorbuto, que se comieron incluso el cuero y el serrín de que disponían.

En 1527, parte una nueva expedición costeada por Hernán Cortés siguiendo instrucciones del Emperador (Carlos V ya había asumido la necesidad de prescindir de una vía directa desde España hasta las Islas de las Especies e intentaba llegar desde México tras conectar con la flota de Indias). La expedición partió al mando de Álvaro de Saavedra que al llegar a Leyte bautizó la isla, en honor al infante Felipe, que había nacido ese año de 1527, como isla Filipina, nombre que habría de hacerse extensivo al conjunto del archipiélago. También desde Nueva España partió Ruiz de Villalobos en 1542.

Pero todos tropezaban con el mismo problema insalvable: no encontrar la forma de regresar por el Pacífico, algo que era necesario ya que no podían hacerlo a través del cabo de Buena Esperanza por ser la zona asignada a los portugueses.

## EL CAPUCHINO QUE RESOLVIÓ EL PROBLEMA

La solución vendría de la mano de Andrés de Urdaneta. Este capuchino había viajado junto a Elcano con sólo 17 años y participado en la expedición de Loaysa antes de tomar el hábito religioso. Fruto de esa expedición y por no conocerse el itinerario del tornaviaje, permaneció nueve años en las Molucas, hasta que por el acuerdo de Zaragoza de 1529 entre las Coronas de España y Portugal quedaban las islas en manos de los portugueses que evacuaron, unos años después, a los españoles residentes en la zona. Al llegar Urdaneta a Lisboa, le requisaron cuanta documentación geográfica tenía, los derroteros de los viajes efectuados, etc., y, siguiendo el consejo del cónsul español, huyó a España.

Pero esa estancia en Oriente le facilitó una experiencia y unos conocimientos sobre temas náuticos, en particular sobre aquellos mares, de los que carecía cualquier otro

occidental. Esa es la razón por la que, por mandato de Felipe II, ya rey de España, se organizó la expedición de Legazpi.

Legazpi zarpó de Nueva España con Urdaneta como máximo experto náutico en la expedición que significaría el inicio de la colonización de las Filipinas y el éxito en el viaje de vuelta por el Pacífico, el famoso y buscado tornaviaje.

Felipe II sabía que Filipinas no estaban en la demarcación española, pero también sabía que allí no había portugueses y que su colonización era importantísima para alcanzar el mercado de la seda y las especias.

Legazpi permaneció en Filipinas iniciando su colonización y Urdaneta emprendió el viaje de vuelta por un nuevo itinerario mucho más al norte, subiendo hasta Japón y alcanzando las costas americanas de California, desde donde bajaría bordeando la costa hasta llegar a Acapulco.

Las extraordinarias dotes náuticas de Urdaneta se pusieron de manifiesto. Si en el viaje de ida habían tardado tres meses logró hacer el tornaviaje empujado por los vientos contra alisios en 130 días.

Realizado con éxito el tornaviaje se inició la ruta comercial más larga de la historia y con una mayor duración: dos siglos y medio.



*Andrés de Urdaneta  
(óleo, Monasterio de El Escorial).*

## EL GALEÓN DE MANILA (1565-1821)

También fue conocido como Galeón de Acapulco por ser éste el puerto de origen, como la Nao de China (no porque fuera o viniese de ese territorio, sino porque transportaba a Occidente productos de la China) o como la Nave de la Seda (en alusión a uno de los artículos principales que traían de China).

Constituyó un vehículo de intercambio no sólo comercial, sino también cultural y social entre Oriente y Occidente. A los efectos de nuestro ámbito de estudio fue, durante muchos años, el único vehículo de transporte de correspondencia de que dispuso España entre la península y Filipinas.

La gobernación de Filipinas dependía de los virreyes de Nueva España. De ahí que cuando se organizaron los correos marítimos y se creó la administración postal de Manila en 1767 lo sea dependiente de la de México.

En Manila se recogían los productos procedentes de China, Persia, India, Indochina y Japón destinados al comercio con Nueva España. A tal efecto se construyó un gigantesco almacén conocido con el nombre de Parían de los Sangleyes.

El Galeón de Manila recogía esos productos y los transportaba a Acapulco para cuya venta se organizaba una feria que duraba aproximadamente un mes y que fue reglamentada a partir de 1579. Las transacciones se hacían en moneda de plata "contante y sonante". Ese metal era más apreciado en Oriente, donde la relación plata/oro era mucho más alta y permitía unos cambios extraordinariamente ventajosos, de forma que las mercancías multiplicaban fácilmente por más tres su valor al trasladarlas de Manila a Acapulco.

Se trataba de un navío de unas 500 a 1.500 toneladas (en ocasiones eran dos) que partía de Acapulco una vez al año; aunque a principios del siglo XIX perdió esa rigurosa periodicidad para cesar definitivamente con la independencia de México. El último zarpó en 1821 y fue incautado por Iturbide.

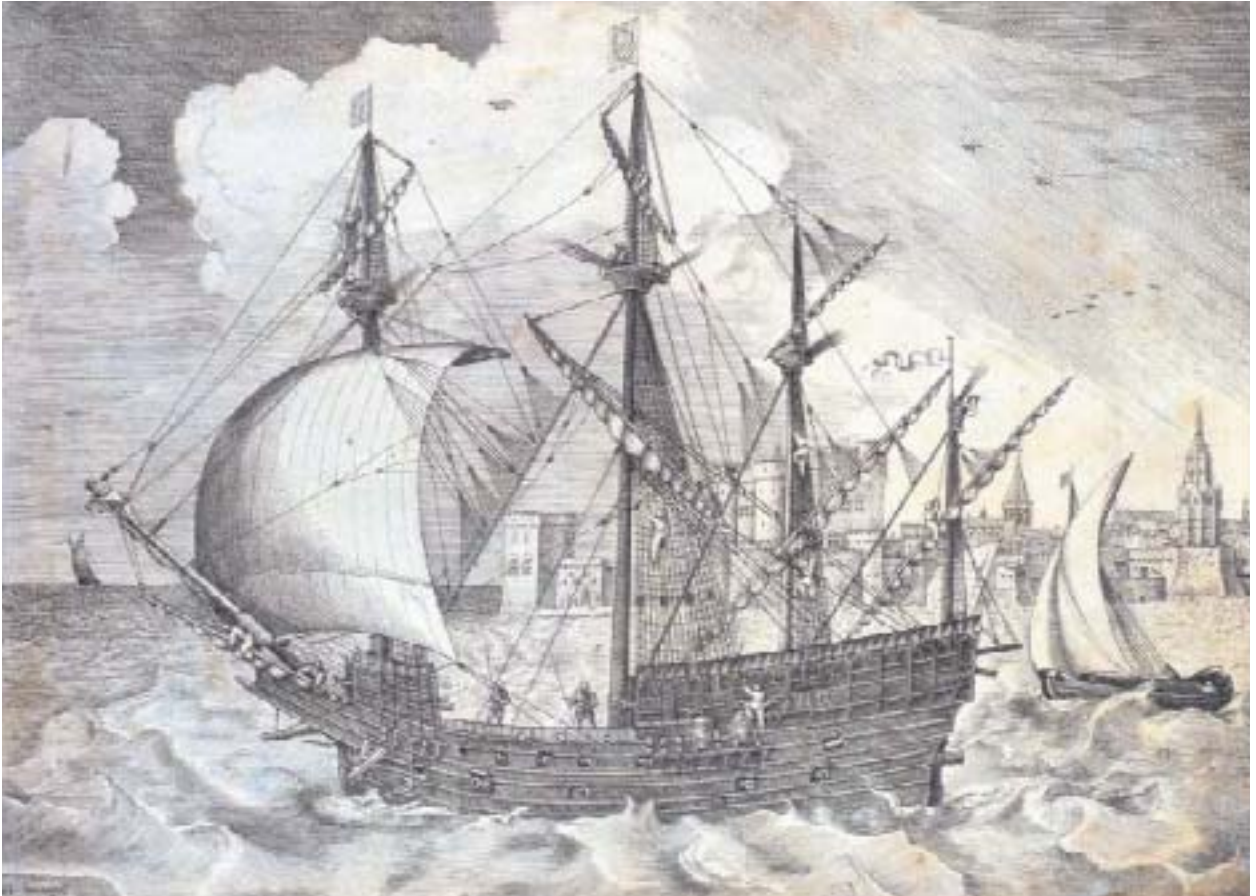
El Galeón salía de Manila en julio o a lo sumo en agosto. Si se retrasaba la partida por la causa que fuera había que esperar al viaje del año siguiente, ya que la peligrosa travesía se hacía imposible a partir de ese mes. El trayecto de ida duraba entre 50 y 60 días, mientras que el regreso ocupaba 5 ó 6 meses, lo que significaba que el arribo a México era hacia los meses de diciembre o enero. A lo largo de los 250 años de su existencia, el Galeón efectuó alrededor de 110 viajes.

Transportaba costosas mercancías valoradas entre 300.000 y dos millones y medio de pesos, pero también numerosos pasajeros que ayudaban a la dotación de soldados que velaban por la seguridad del navío frente al acecho de los piratas. En total, tripulación y pasajeros, solían viajar unas 250 personas.

El tornaviaje era terrible. Las más de 2.200 leguas las hacía subiendo hasta Japón para coger la corriente del Kuro Shivo (el gran acierto de Urdaneta) y llegaba a la costa americana a la altura del cabo de Mendocino en California, desde donde bordeando el litoral bajaba hasta Acapulco. Se trataba de una auténtica odisea en la que muchos de los pasajeros, en alguna ocasión hasta la mayoría, parecía víctima de la sed, el hambre y las enfermedades. A los pocos días el agua que bebían era de un color verde putrefacto, los alimentos se corrompían y no era de



*Buques azotados por un temporal. Fragmento de una carta náutica de Hessel Gerritsz (1622). Biblioneta Nacional de París.*



*Galeón del siglo XVI. Colección Brueghel, el Viejo (Museo Naval de Madrid). En el siglo XVI las carabelas de los descubrimientos y las primeras naos oceánicas dieron paso a embarcaciones de mayor porte y tonelaje, como son los poderosos galeones de la Carrera de Indias, galeras de mayor tamaño y capacidad utilizados en la carrera de las Indias y en la ruta de la China.*

extrañar que las salazones como único alimento dejaran su paso al escorbuto y otros males que daban como resultado el lanzamiento casi diario de cadáveres al mar, sobre todo en el tramo final del trayecto.

En 1696, el Galeón afrontó un tifón de tal magnitud que lo hizo zozobrar en Japón. Fue saqueado y la tripulación presa. Uno de los viajeros era Felipe de las Casas, joven natural de México, que su padre había enviado a Filipinas esperando que allí pudiera hacerse con un buen medio de vida. Felipe de las Casas se convirtió e ingresó como religioso franciscano. Concluidos sus estudios sacerdotales, al no haber obispo en Manila emprendió, con otros, viaje rumbo a su México natal en el galeón casualmente llamado San Felipe. No quiso acogerse a su condición de naufrago sino que se unió a los religiosos y catecúmenos allí perseguidos y, colgado de una argolla en una cruz, fue muerto atravesado por dos lanzas en Nagasaki. Hoy es el patrón de México y su arzobispado y venerado como San Felipe de Jesús. A partir de este suceso se cambió el itinerario de la Nao para evitar su paso por Japón.

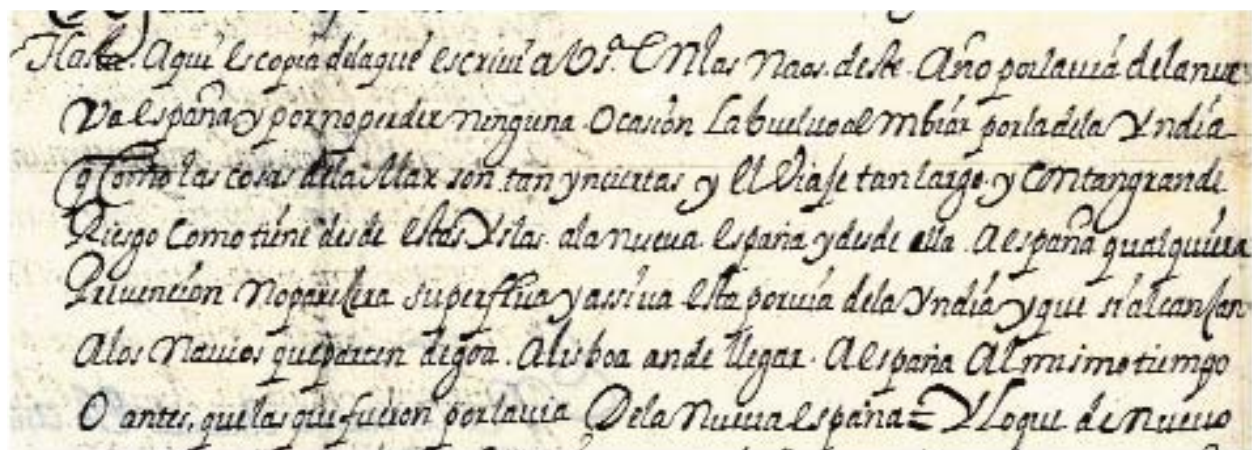
También se intentó el comercio directo desde la costa sudamericana a partir de 1581; pero seis años

después, la Corona prohibía las relaciones comerciales del virreinato del Perú con Filipinas instigada por los comerciantes sevillanos que veían perder su monopolio. Téngase en cuenta que la Nao de China no era sino la continuación a Oriente de la “carrera de Indias”, lo que permitía que a través de la Flotas de Indias llegaran a Europa las ansiadas especias y demás productos orientales.

Fue tal la importancia de las transacciones (que como hemos dicho se realizaban en plata acuñada) que durante más de un siglo la moneda de plata mexicana fue la de mayor circulación por todos los Mares de Sur.

Así pues, en esas fechas, la única vía que permitía el transporte de la correspondencia desde Filipinas a España era el Galeón de Manila. Pero se trataba de una vía libre de pago de portes. No se habían organizado los correos marítimos y la Corona no percibía derecho ni tasa alguna por la circulación de esa correspondencia que se llevaba a mano a través de los viajeros o tripulantes de los navíos. Así fue llevada la primera carta en el Galeón: la carta que Miguel López de Legazpi dirigió a Felipe II a través de Andrés de Urdaneta.





Detalle del texto de la carta fechada de Manila a España el 30 de julio de 1619.

## LA VÍA PORTUGUESA: UN TESTIMONIO POSTAL INCOMPARABLE

Todo en esta vida parece tener excepciones.

Veamos una carta singular que, ahora, una vez situados en el contexto histórico adecuado, estamos en disposición de interpretar debidamente.

Extractamos algunos párrafos de esa comunicación que circuló de Manila a la Península escrita por Martín de Herrera el 4 de diciembre de 1619 a D. Luis Bravo de Acuña que resultan de una extraordinaria significación para la Historia Postal de las islas Filipinas.

Comenzamos con una cita referida al problema que en el comercio planteaban las acciones corsarias: *“las cosas aquí no tienen hoy mejor estado que el año pasado, pues también este nos hemos quedado sin empleo que es la destrucción de la tierra, porque aquí no hay más rentas ni entretenimientos que la mercadería y, en faltando, todo anda trabajoso porque los holandeses nos han tenido cercados 8 meses y de los pocos navíos que de China han salido dieron tres en manos del enemigo, aunque de poca consideración, sin que fuesen parte las muchas diligencias que el Gobernador hizo previniendo la mayor armada que le fue posible...”*

Tras comentar la falta de fuerzas de defensa para proteger las islas, fecha la carta en Manila el 30 de julio de 1619 y sigue: *“Hasta aquí es copia de la que escribí a V.S. en las naos de este año por la vía de la Nueva España”*. Esta frase nos confirma dos cosas: primero que las naos para comunicarse con España salían una sola vez al año y, segundo, que lo hicieron a principios de agosto, puesto que la carta se escribió el 30 de julio —tal como habíamos dicho el Galeón de Manila partía de aquellas tierras entre julio y agosto.

Y sigue: *“Y por no perder ninguna ocasión la vuelvo a enviar por la de la India. Que como las cosas de la mar son tan inciertas, y el viaje tan largo y con tan grande riesgo como*

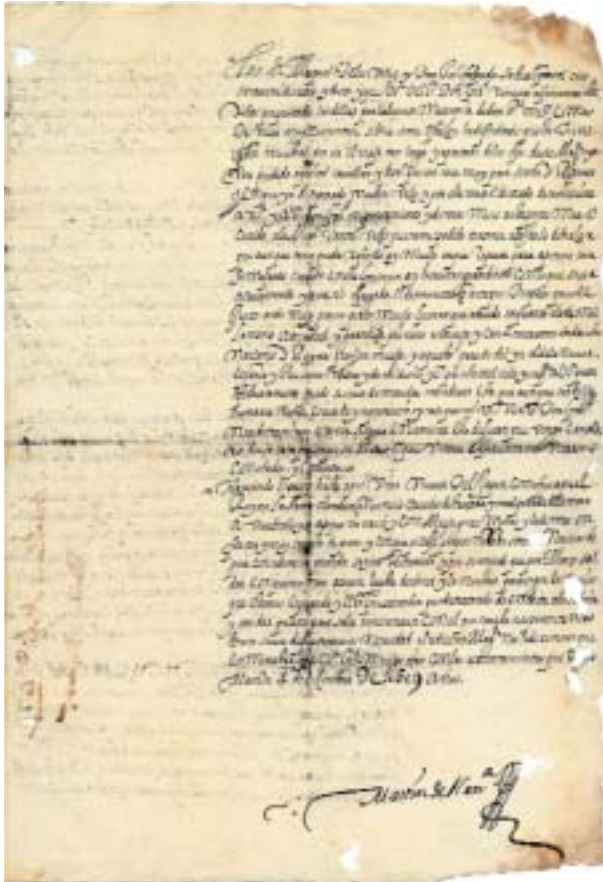
*tiene desde estas Islas a la Nueva España y desde ella a España, cualquiera prevención no parecerá superflua y así va ésta por la de la India y que si alcanzan a los navíos que parten de Goa a Lisboa, han de llegar a España al mismo tiempo, o antes, que las que fueron por la vía de la Nueva España”*. Nótese que la fecha de la carta es del 4 de diciembre, y que la enviada por el Galeón de Manila salió 4 meses y pico antes, sin embargo el autor esperaba que ambas pudieran llegar (si llegaban) al mismo tiempo.

Es importantísimo este párrafo pues demuestra la existencia de un momento de excepción en las divisiones y repartos geográficos a las que antes hemos hecho referencia. Los antagonismos y disputas entre portugueses y españoles quedaron aparcados cuando en 1581 las dos Coronas se unieron bajo el reinado de Felipe II. Pero esa unión sólo duraría hasta que en 1640 accediera al trono portugués el duque de Braganza con el nombre de Juan IV. Sin embargo, el éxito de esa vía era tan incierto, o más, que el itinerario ordinario por la vía del Galeón a través de México. Por ello, y aunque la vía del Pacífico tardara 5 meses más que la de la India, era habitual utilizarlas conjuntamente tal como nos muestra este ejemplo.

El autor de la misiva se refiere después al enemigo holandés que el año anterior les había sitiado y que *“presumimos que se fue a invernar a Japón, que en este reino tienen factorías, porque en él acogen a todos y por esto estamos esperando lo que en esto hay, que nos da cuidado, porque si vienen y se nos ponen donde Guiten, nos harán notable daño, porque los chinos darán en sus manos y tienen allá gran suma de hacienda de vecinos de esta ciudad con que quedaremos destruidos, porque, aunque está la Armada que había por mayo, es mejor que no vengan”*.

Al finalizar la carta Martín de Herrera añade: *“Habiendo escrito hasta aquí vino nueva del Japón como fue que en aquel Reino la Arma holandesa que nos tuvo cercados, destrozada y malparada de la mar, habiéndosele ido a pique un navío con mucha gente muerta y la demás enferma y muy cansada de esperar y con poco pillaje porque no robó sino dos*





Carta a España fechada en Manila el 4 de diciembre de 1619. Última página de texto con la firma del remitente D. Martín de Herrera (Col. Carlos Enseñat).

## 1764. ESTABLECIMIENTO DEL CORREO MARÍTIMO. COMIENZA LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA POSTAL ULTRAMARINO ESPAÑOL

La creación de los correos marítimos por parte de la Corona de España transformaría el escenario. El transporte de la correspondencia intercontinental dejaría de ser libre y gratuito. Mejorarían los medios de transporte y se irían ampliando las vías o líneas marítimas que, a su vez, se irían haciendo cada vez más seguras y regulares; pero este es un capítulo diferente al que hoy quería tratar.



1776 (2 AGO). Manila a Roma vía Acapulco y España. Es la carta conocida más antigua transportada por la Nao de China con marcas postales (Col. Antonio Cuesta).

navíos de poca consideración cuando se iba retirando, y que se entiende que por marzo saldrá con cuatro naos a correr la costa de China y la nuestra para coger los navíos que estamos esperando y el Sr. Gobernador queda tratando de enviar a descubrir y sondar puertos para salir a encontrarse con lo que con esto nos prometemos buen suceso, del que tenemos necesidad”.

Estos textos nos permiten confirmar cuanto habíamos relatado anteriormente: la comunicación directa con España se limitaba al Galeón de Manila, la situación de inseguridad y los peligros que se cernían sobre los comerciantes y demás europeos en la zona eran enormes, el objetivo de los españoles allí residentes (aparte los religiosos con fines apostólicos) eran meramente comerciales, etc.

No cabe duda alguna de que la lectura de una carta a la luz de la historia le da una significación y valor especial y en el caso que nos ocupa una importancia singular.

La Historia Postal es mucho más que el coleccionismo de marcas postales, de sellos sobre cartas, de matasellos... es la historia de la comunicación del hombre a través del correo. Es el estudio de la historia humana por medio de la correspondencia. Por eso resulta tan apasionante sumergirse en ella.



1804. Carta franqueada hasta Roma. Fue transportada por el Galeón de Manila hasta México y por la Flota de Indias de allí a España (Col. Geoffrey Lewis).

La extraordinaria rareza de las cartas entre las islas del Pacífico y España disminuirá, pero seguirán siendo rarísimas durante las décadas posteriores (hasta finales del siglo XVIII son piezas de museo, prácticamente imposibles de encontrar en el mercado).

Para adentrarnos en el correo marítimo español con Filipinas a partir de 1764, dos de nuestros compañeros

Académicos, José Manuel López Bernal y Geoffrey Lewis, vienen ilustrándonos con sus investigaciones y estudios y a ellos me remito al tiempo que agradezco con admiración sus ejemplares trabajos. Ellos son, en gran medida, los que han hecho que me vea atraído por este apasionante capítulo de la Historia Postal de España.



### **ORIGINS OF THE POSTAL COMMUNICATIONS BETWEEN THE PHILIPPINES AND SPAIN. THE GREAT ADVENTURE**

**By JOSÉ MARÍA SEMPERE**

The discovery and colonization of the Philippines by the Spaniards posed the problem of the return voyage of the ships across the Pacific, until Andrés de Urdaneta completed the so called *tornaviaje*, which made it possible to reach Acapulco in 130 days. The “Manila galleon” (1565-1821) was the only means for the mail transportation between Spain and the Philippines. A letter written on December 4, 1619, and circulated from Manila to the Peninsula, provides fascinating details about the postal history of the colony. The establishment of the Spanish maritime mail in 1764 brought in the modernization of the entire ultramarine postal system.