

LA FORMACIÓN DEL SISTEMA DE FLOTAS Y EL ENVÍO DE CARTAS, PLIEGOS Y DESPACHOS A INDIAS (1561-1576)



José Manuel López Bernal

(Académico de Número)



1. La Carrera de Indias y la formación del sistema de flotas

La Carrera de Indias estuvo en transformación a lo largo de su existencia. Entre 1560 y 1650 se produjo una reconocible caracterización de la misma, con la navegación en convoyes mediante el sistema de flotas y galeones. Dichas agrupaciones de navíos no tuvieron únicamente finalidad comercial sino que sirvieron para transportar pasajeros y también pliegos y despachos¹, en suma correo. Este sistema configuró la Carrera de Indias prácticamente hasta su final en el siglo XVIII. Desde la década de 1730 diversos fenómenos actuaron menoscabando el sistema, principalmente la abolición en 1739 de los convoyes a Tierra Firme, dando paso a la navegación de navíos de registro; el desarrollo normativo del libre comercio de 1765 a 1778 y el final de la flotas de Nueva España en 1789².

Eufemio Lorenzo Sanz indica que hubo varias fases previas, yendo desde la navegación de navíos aislados sin protección armada hasta el año 1521, desarrollándose el sistema hacia una navegación con los navíos reunidos y con defensa, desembocando finalmente en la real disposición de 16 de julio de 1561, en la que se estableció que en adelante no pudiera efectuarse la navegación de otra forma que no fuese en conserva y en dos flotas anuales, que al llegar a las Antillas se dividirían a su vez en dos contingentes, dirigiéndose cada cual a Tierra Firme o a Nueva España, quedando dos formaciones a cargo del General y del Almirante respectivamente de cada primigenio grupo llegado a las Antillas³. Generalmente se sitúa a Pedro Menéndez de Avilés como el autor intelectual de este

sistema de navegación mediante flotas⁴.

Durante su trayecto, las formaciones irían despidiendo a las embarcaciones que tuvieran otros puertos por destino. Entre éstas, cabe mencionar a las *Naos de Honduras*, protagonistas del principal tráfico de carácter secundario en el sistema. Para el regreso se planeó la reunión de todas las embarcaciones del contingente original en La Habana, para desde allí emprender el viaje de vuelta⁵.

La mayor parte de estos presupuestos ya habían sido contemplados con anterioridad e incluso la salida de flotas anuales se había hecho casi una costumbre no legislada en la anterior década. Su novedad estriba, sin embargo, en el hecho de que por primera vez se decidió que la navegación no podría efectuarse de otra manera, fueran tiempos de paz o de guerra. El tráfico a las Indias debía tornarse en un movimiento fiable, seguro y predecible, características que desde los inicios de la Carrera se habían venido buscando. Los tiempos de salida de cada flota serían enero y agosto.

Con modificaciones a la inicial norma de 1561, se promulgó la real cédula de 18 de octubre de 1564 dando a las flotas la estructura básica que mantendrían en adelante con pequeñas variaciones⁶. Cada una de las formaciones establecidas en la norma de 1561 ya no se dividirían en las Antillas sino que saldrían dos contingentes distintos desde Sanlúcar. El de Nueva España con destino a San Juan de Ulúa/Veracruz partiría en abril (fecha prorrogada a mayo desde 1582), llevando en conserva las destinadas a Honduras y las Antillas. El que tuviese como destino Tierra Firme hasta Nombre de Dios saldría en agosto, con los navíos que se dirigiesen a la costa septentrional de América del Sur. Esta organización se caracterizaba por crear una clara diferencia entre ambos convoyes. Las fechas

indicadas para la salida se establecían como las más adecuadas a los intereses del comercio y más a propósito para el viaje de retorno⁷. Cartagena hacía de puerto de aprovisionamiento de los navíos y de recogida del oro de Nueva Granada, y de las perlas y esmeraldas procedentes de Cabo de la Vela y la Isla Margarita. El puerto final de la flota de Tierra Firme fue Nombre de Dios hasta 1596, cuando fue sustituido por Portobelo tras su destrucción por el pirata Drake⁸. Cuando la flota partía de Sanlúcar de Barrameda para Tierra Firme en agosto, llegaba al Istmo de Panamá en una época propicia, ya que esto permitía el transporte sin grandes dificultades a través de Panamá, Los comerciantes de Nombre de Dios podían tener un colchón de tiempo para realizar sus operaciones, y la flota iniciaría su salida para La Habana en primavera, siendo el período más seguro para partir a Sanlúcar/Sevilla.

La flota de Nueva España debía hacer el recorrido de ida de tal forma que no tuviese que navegar por el golfo de México después del mes de agosto, por ser muy frecuentes en el mismo en dicha época los huracanes, nortes y tormentas que ponían las naves en peligro. Por ello las salidas debía hacerlas de marzo a mayo, pues algunos de

los años que partió más tarde, sufrió bastantes pérdidas⁹.

Como refiere textualmente José Manuel Díaz Blanco:

El convoy más complejo era el que viajaba a Tierra Firme, porque conectaba con la economía india más dinámica, la peruana, construida sobre el espectacular rendimiento minero del Alto Perú, simbolizado por el Cerro Rico de Potosí. Los llamados «galeones de Tierra Firme» fueron el resultado de coordinar la flota de Tierra Firme (es decir, la flota mercante que viajaba a Cartagena de Indias y Portobelo, entre otros puertos) y la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. El convoy que viajaba a México, y especialmente a Veracruz, eran las flotas de Nueva España. Se trataba esencialmente de una flota mercante como la de Tierra Firme, aunque a la ida no contaba con más protección militar que la de los galeones de guerra, la capitana y la almiranta. A la vuelta, ya con la plata novohispana, se unía en Cuba a los galeones de Tierra Firme y se beneficiaba de la seguridad proporcionada por la Armada de la Guarda¹⁰.



Traza adonde parece que conviene que se haga la fortaleza del Nombre de Dios. Panamá, 02-03-1541.

Archivo General de Indias (ubicación: Mapas y Planos, Panamá, 1). PARES (visto 24-01-2022:

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/22030?nm>).

Uno de los objetivos de la reforma, como vemos, era conseguir que aproximadamente por el mes de marzo del año posterior a su despacho desde Sanlúcar se juntaran ambas flotas en La Habana y retornasen unidas aumentando la capacidad defensiva de todo el convoy. Se dispuso que la flota de Tierra Firme debía salir de Nombre de Dios para La Habana a mediados de enero del año posterior al de su salida de Sanlúcar. La de Nueva España se haría a la vela a mediados de febrero/marzo, también con ese destino. Llegadas al puerto de La Habana, las formaciones se esperarían unas a otras, así como a los navíos provenientes de Honduras. En la primera quincena de marzo debían iniciar el viaje hacia España, incluso en el caso de que una de las flotas no hubiese llegado a La Habana¹¹.

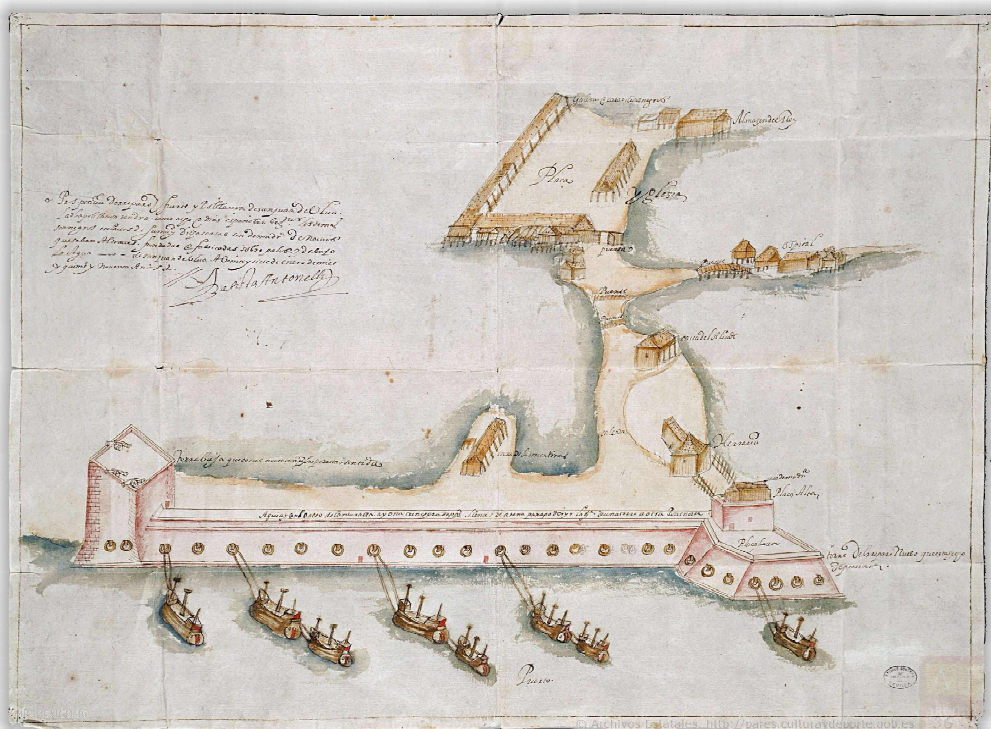
A veces resultaba muy difícil sincronizar las flotas, y así cuando una flota llegaba a La Habana, esperaba unos 20 días a la otra, y si no se le ordenaba que permaneciese hasta que la segunda arribase, zarpaba sola con objeto de tocar la Península antes de mediados de octubre. Lo más frecuente fue que las naos de Veracruz saliesen de este puerto en abril-mayo y que arribasen a Sevilla en agosto-septiembre; las de Nombre de Dios solían llegar a Sanlúcar en septiembre/octubre¹².

2. El despacho del correo mediante el sistema de flotas. A propósito de las instrucciones de 1573

La necesidad de mantener la comunicación postal con los territorios de Indias con una cierta organización y periodicidad quedó vinculada desde muy pronto al sistema de flotas y galeones.

En este estudio para ver cómo funcionaba el despacho y distribución del correo mediante el sistema de flotas y galeones tomamos como referencia dentro del período 1567-1576, las flotas de los años 1570, 1574, 1575 y 1576. Las fechas de salida y llegada de dichas expediciones, así como los nombres de sus responsables al mando están resumidas en la tabla 1.

Por tanto, está implicado un año anterior de promulgarse la *Prouisión e instrucción para los generales de las flotas y armadas que se despachaban desde la Casa de la Contratación de Sevilla para las provincias de Tierra Firme y Nueva España* del 8 de abril de 1573¹³. Y tres posteriores a la misma. Y ya con el modo de navegación de la real cédula de 18 de octubre de 1564. De este modo pretendemos observar el patrón del transporte de correspondencia, y que nos defina también si lo plasmado en esa norma de 1573 se seguía ya con anterioridad.



Prospectiva de reparo y fuerte y población de San Juan de Ulúa. La dicha población tendrá como ocho o diez españoles bezinos. Los demás son negros esclavos de su magestad. Dichas casas son de madera de nauíos que se ban al traués, fundadas e fabricadas sobre palios y debajo el agua. San Juan de Ulúa 27-01-1590. Archivo General de Indias (ubicación:

Mapas y Planos, México, 36). PARES (visto 24-01-2022:

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/20855?nm>).



Mapa de la bahía de Cartagena de Indias. 17-01-1631. Archivo General de Indias (ubicación: Mapas y Planos, Panamá, 51). PARES (visto 31-01-2022: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/22087?nm>).



Detalle del *Ytinerario de navegación por los mares y tierras Occidentales*, Juan de Escalante y Mendoza, 1575. Manuscrito. (ubicación: Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 2519).

TABLA 1
FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA Y TIERRA FIRME (1570 y 1574-1576)

AÑO	NUEVA ESPAÑA	TIERRA FIRME
1570	General Juan Velasco de Barrio; Almirante Juan de Ubilla. Partió de Sanlúcar el 16 de septiembre de 1570. Lorenzo Sanz estima que llegó a San Juan de Ulúa el 9 de enero de 1571. Para la vuelta se reúne con la Flota de Tierra Firme al cargo de Diego Flores de Valdés. Regreso a Sanlúcar de Barrameda el 7 de septiembre de 1571. Fue un viaje muy accidentado por la fecha de salida de Sanlúcar. Al respecto Lorenzo Sanz refiere que naufragaron cuatro navíos a causa de una tempestad.	General Diego Flores de Valdés; Almirante Jerónimo Narváez y Padilla. Partió de Sanlúcar el 30 de octubre de 1570. Lorenzo Sanz refiere que arriban a Cartagena de Indias el 31 de diciembre de 1570. Sale de Cartagena el 9 de enero de 1571 y entra en Nombre de Dios el 21 de enero de 1571. Para la vuelta se reúne con la Flota de Nueva España al cargo de Juan Velasco de Barrio. Regreso a Sanlúcar de Barrameda el 7 de septiembre de 1571.
1574	General Antonio Manrique; Almirante Diego de Alcega; partió de Sanlúcar el 3 de julio de 1574. Llega a Veracruz/San Juan de Ulúa en septiembre de 1574. En marzo de 1574 se había dado orden para que ambas flotas regresaran con la Armada al cargo de Diego Flores de Valdés, que asumiría el mando de General de todo el conjunto, y si éste no pudiese, se echaría a suerte entre los Manrique. Regresa a Sanlúcar el 11 de agosto de 1575, junto a la Flota de Tierra Firme	General Álvaro Manrique; Almirante Iñigo de Lecoya. Partió de Sanlúcar el 19 de octubre de 1574. Regresó junto a la Flota de Nueva España, llegando a Sanlúcar el 11 de agosto de 1575.
1575	General Diego Maldonado; Almirante Juan Gómez. Partió de Sanlúcar el 12 de junio de 1575. Es Armada y Flota. Regresan en junio y agosto de 1576 a Sanlúcar de Barrameda.	General Álvaro Flores. Disparidad de fechas de partida de Sanlúcar. Lorenzo Sanz refiere que salió a mediados de junio de 1575. Son Galeones de Armada. Lorenzo Sanz refiere que es una Armada de tres galeones.
1576	General Antonio Manrique. Partió de Sanlúcar en julio de 1576, Regresando al mismo puerto en agosto de 1577.	General Francisco de Luján, partió de Sanlúcar en marzo de 1576. Llega a Cartagena de Indias el 30 de abril de 1576, saliendo de dicho puerto el 21 de mayo con dirección a Nombre de Dios, donde llega el 28 de mayo. El regreso a Sanlúcar se hace en dos partes, la primera en enero de 1577 con tres navíos de la flota y un galeón de la Armada comandados por Pedro Menéndez Marques, y el resto llegan en agosto de 1577.

Elaboración propia, a partir de AGI, Indiferente 1505, L. 1, *Libro donde se asientan por relación todos los despachos de offiçio/que se ymbían a las Yndias/desde prinçipio del año de/mill y quinientos y sesen/ta y siete en aelante/1567 años.* CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la carrera de Indias. Siglos XVI*



y XVII. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 326-339 (anexo «Viajes efectuados entre 1521 y 1699». Los referentes a los años 1567 a 1576, en pp. 334-337). LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Tomo II, Valladolid: Diputación Provincial, 1979, pp. 284-285 (cuadro 73), pp. 288-290 (cuadro 74) y pp. 307 (cuadro 75).

- - -

En el Archivo General de Indias se custodia el *Libro donde se asientan por relación todos los despachos de oficio/que se ymbían a las Yndias/desde prinçipio del año de mill y quinientos y sesen/ta y siete en adelante/1567 años*¹. El libro se compone de 340 hojas y en el mismo constan asentados todos los despachos oficiales enviados en las flotas por la Corona a las autoridades delegadas indianas, reseñados por orden alfabético de provincias y audiencias de destino, y cronológico. Los destinos según la literalidad de su índice son los siguientes: *Beneçuela y Cauo de la Vela, Ueragua, Chile, Charcas, Cuba, Cartagena, Cubagua, Costarrica, Cartago, Española, Florida, Filipinas, Guatemala, Galicia, Honduras, Yucatán y Coçumel, Yslas de Canaria, Margarita, Nueva Andaluzia, Nueva España, Nueva Galicia, Nicaragua, Prouinçias del Perú, Popayán, Quito, Río de la Plata, Roma, Río de el Hacha, Santa Marta y Nuevo Reino de Granada, San Juan de Puerto*

*Rrico, Seuilla, Tierra firme, Tremdad*². En la misma encuadernación en pergamino aparece otra inscripción: *Un libro donde se asientan por relación los despachos de oficio que se enbían a las Yndias desde el año de 1567 hasta el de 1576*.

El principal problema que suscita el libro es que únicamente recoge información sobre lo expedido para Indias y no en el sentido contrario pero es muy expícito por cuanto muestra un patrón de envíos que es lo que aquí nos interesa para constatar como funcionaba el sistema dada su casi simetría en la circulación del correo a la ida y la vuelta. Ciñéndonos a los años examinados que tomamos de referencia (1570, 1574, 1575 y 1576) consigno en cuatro tablas el número de cartas, pliegos y despachos oficiales enviados en cada formación naval a cada destino y asimismo, las fechas extremas de dicha documentación oficial transportada.



Seno Mexicano [Material cartográfico] : A. D. Francisco Ygnacio Alarcon y Ocaña. Mapa del Caribe y tierras desde México a España. 1762. Biblioteca Nacional de España (ubicación: Sede de Recoletos, Sala Goya.

Cartografía, MR/42/440, código de barras 1000533277). Biblioteca Digital Hispánica (visto 31-01-2022: <http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000032209>).

TABLA 2
NÚMERO DE PLIEGOS Y DESPACHOS TRANSPORTADOS
EN FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA (1570 y 1574-1576)

	FLOTA 1570	FLOTA 1574	FLOTA 1575	FLOTA 1576	TOTAL
Cuba	5	14	11	20	50
Costarrica	1	0	0	0	1
Española	54	8	17	7	86
Yslas Felipinas	14	14	6	3	37
Guatemala	11	13	16	23	63
Onduras	4	2	2	7	15
Prouincia de Yucatán y Coçumel	17	4	10	10	41
Nueua Andaluzía	0	0	0	2	2
Nueua España	62	95	58	47	262
Nueua Galicia	16	14	13	10	53
Nicaragua	3	0	1	0	4
Río de la Hacha	1	0	0	0	1
Ysla de San Juan de Puerto Rrico	3	7	4	4	18
Veneçuela y Cauo de la Vela	10	0	3	0	13
TOTAL	201	171	141	133	646

Elaboración propia, a partir de AGI, Indiferente 1505, L. 1, *Libro donde se asientan por rela/ción todos los despachos de offiçio/ que se ymbían a las Yndias/desde prinçipio del año de/mill y quinientos y sesen/ta y siete en aelante/1567 años.*

Ninguna de las cuatro formaciones navales llevaron despachos esos años para Cubagua, Cartago, Florida, Isla Margarita e Isla Trinidad.

TABLA 3
NÚMERO DE PLIEGOS Y DESPACHOS TRANSPORTADOS
EN FLOTAS DE NUEVA ESPAÑA (1570 y 1574-1576)

	FLOTA 1570	FLOTA 1574	FLOTA 1575	FLOTA 1576
Cuba	1569-1570	1574	1572-1575	1572-1576
Costarrica	1569	-	-	-
Española	1569-1570	1574	1574-1575	1575-1576
Yslas Felipinas ¹⁶	1570	1573-1574	1574-1575	1576
Guatemala	1568-1570	1573-1574	1574-1575	1575-1576
Onduras	1569-1570	1570-1574	1574-1575	1573-1576
Prouincia de Yucatán y Coçumel	1569-1570	1574	1575	1576
Nueua Andaluzía	-	-	-	1574
Nueua España	1568-1570	1572-1574	1573-1575	1573-1576
Nueua Galicia	1562-1570	1572-1574	1574-1575	1574-1576
Nicaragua	1560-1570	-	1574	-
Río de el hacha	1570	-	-	-
Ysla de San Juan de Puerto Rrico	1569-1570	1574	1574	1576
Veneçuela y Cauo de la Vela	1570	-	1574-1575	-

Elaboración propia, a partir de AGI, Indiferente 1505, L. 1, *Libro donde se asientan por rela/ción todos los despachos de offiçio/ que se ymbían a las Yndias/desde prinçipio del año de/mill y quinientos y sesen/ta y siete en aelante/1567 años.*

Ninguna de las cuatro formaciones navales llevaron despachos esos años para Cubagua, Cartago, Florida, Isla Margarita e Isla Trinidad.

TABLA 4
NÚMERO DE PLIEGOS Y DESPACHOS TRANSPORTADOS
EN FLOTAS DE TIERRA FIRME (1570 y 1574-1576)

	FLOTA 1570	FLOTA 1574	ARMADA 1575	FLOTA 1576	TOTAL
Chile	8	0	2	2	12
Charcas	14	3	6	2	25
Cartagena	10	20	14	9	53
Perú (Prouinçias del Perú)	35	26	64	33	158
Popayán	10	0	1	3	14
Quito	14	2	1	11	28
Santa Marta y Nuevo Reino de Granada	0	8	5	13	26
Tierrafirme	15	15	11	21	62
Ueragua	0	0	0	1	1
TOTAL	106	74	104	95	379

Elaboración propia, a partir de AGI, Indiferente 1505, L. 1, *Libro donde se asientan por relación todos los despachos de offiçio/que se ymbían a las Yndias/desde principio del año de/mill y quinientos y sesen/ta y siete en aelante/1567 años.*

Ninguna de las cuatro formaciones navales llevaron despachos esos años para el Río de la Plata.

TABLA 5
FECHAS DE LOS PLIEGOS Y DESPACHOS TRANSPORTADOS
EN FLOTAS DE TIERRA FIRME (1570 y 1574-1576)

	FLOTA 1570	FLOTA 1574	ARMADA 1575	FLOTA 1576
Chile	1568-1570	-	1574-1575	1575
Charcas	1568-1570	1574	1575	1575
Cartagena	1570	1574	1574-1575	1575-1576
Perú (Prouinçias del Perú)	1568-1570	1573-1574	1572-1575	1575-1576
Popayán	1568-1570	-	1574	1575-1576
Quito	1569-1570	1574	1575	1575-1576
Santa Marta y Nuevo Reino de Granada	-	1574	1574	1575-1576
Tierrafirme	1569-1570	1574	1573-1575	1575-1576
Ueragua	-	-	-	1575

Elaboración propia, a partir de AGI, Indiferente 1505, L. 1, *Libro donde se asientan por relación todos los despachos de offiçio/que se ymbían a las Yndias/desde principio del año de/mill y quinientos y sesen/ta y siete en aelante/1567 años.*

Ninguna de las cuatro formaciones navales llevaron despachos esos años para el Río de la Plata.

Pero en las flotas no sólo viajaba correspondencia oficial sino de los particulares, por lo general consignada mediante un contacto en tierra o algún pasajero en ruta en el propio convoy. La colección epistolar de los hermanos Espadero Paredes (Gutierre y Álvaro), que aunque debió ser más extensa, se conserva para los períodos 1590-1591 y entre 1602-1613, con cartas intercambiadas entre Cáceres y Nueva España en ambos sentidos del tráfico, nos evidencia un flujo de correspondencia entre ambas orillas del Atlántico y nos muestra un patrón de la comunicación postal entre particulares usando el sistema de flotas y navíos de aviso.

Las cartas enviadas por Gutierre a México suelen ir casi siempre en la flota, y a ello alude constantemente Álvaro cuando da su acuse de recibo. Dado que la familia vivía en la villa de Cáceres, lejos de Sevilla, sólo podía tener noticias ciertas sobre la partida de las flotas. Por ello preparaban sus cartas para aprovechar esta ocasión anual. Álvaro, el otro hermano, residía en la capital del virreinato, y aunque también distante del puerto de embarque, podía disponer de una mayor información, y aprovechar para escribir cualquier embarcación que partiera hacia España, tanto flotas como navíos de aviso, aunque a éstos siempre los consideró Álvaro más peligrosos y menos seguros. Todos preferían las flotas a los avisos, por ser más seguras y porque en ellas solían viajar portadores que garantizaban el envío. No obstante, como habitualmente partían más avisos que flotas, fueron más abundantes las cartas de Álvaro que fueron transportadas por los navíos de aviso¹⁷.

Aparte de este caso, pueden traerse múltiples cartas de particulares circuladas a través de las flotas, pero ciñéndonos a los años estudiados ofrezco a simple modo de ejemplo tres pruebas de esta práctica: 1) la carta de Adrián Rodríguez a su hermano Gonzalo Rodríguez, de México, 4 de marzo de 1574 en la que refiere: *Como siempre la flota pasada os escribí con el bachiller de Embez*¹⁸; 2) la carta de Juan Luis de Ribera a su cuñado Pedro Arias, de México, 8 de diciembre de 1574 en la que dice: *Recebí todas las de Vmd en esta flota con el señor Miguel Gerónimo y con ellas los recaudos y escrituras que Vmd acá envió*¹⁹; y finalmente 3) la carta de Antonio Marchena a su cuñado Juan de Muguía, de Cuzco, Perú, 24 de febrero de 1576 en la que hace saber: *con todas las flotas y por todas las vías le he escripto*²⁰.

Inicialmente tras la norma de 1561 se solía indicar en unas *Instrucciones* dadas al responsable de cada flota la obligatoriedad del despacho, una vez llegase a destino, de una embarcación menor con las noticias, pliegos y despachos. En las *Instrucciones* dadas al General Pedro de las Roelas, por ejemplo, que saldría al cargo de la flota de Nueva España, con fecha 6 de marzo de 1565, concretamente en la instrucción 6 se le ordena:

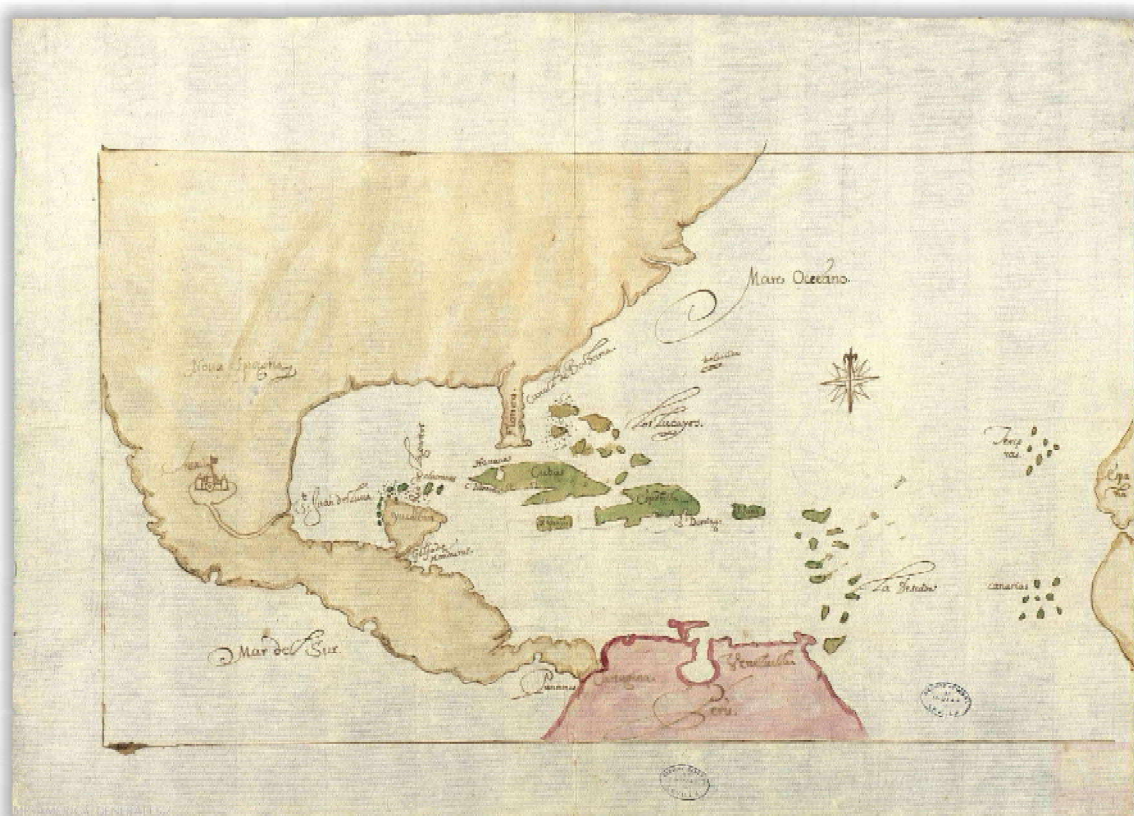
*Yten luego que seáis llegado al Puerto de San Juan de Ulua dentro de veinte días despachéis una carauela o patax dándonos auiso de vuestra llegada y de todo lo que os ouiere sucedido en vuestro viaje y para quando pensáis salir de allá y qué naos y qué cantidad de oro y plata creéis que podréis traer de buelta y otras cossas que conbiene de que nos avissar lo qual haréis por la cifra que lleuáis y que os darán para ello los nuestros offiçiales de la Cassa de la Contratación de Seuilla, porque no conbiene que esto se sepa caso puesto que las cartas uiniessen a manos de enemigos o cossarios por el yncombeniente que traería; y en la dicha carauela o patax vengan dos despachos duplicados, los quales traerá la persona que viniere hasta La Auana y allí dexará el uno dellos al Gouernador della para que los trayga a estos reinos; y desta carauela se dará orden que no se detenga en la dicha Hauana ni en otra parte ninguna ni trayga carga alguna porque con mas breuedad se tenga auiso de lo que pasa para preuenir lo que más conuenga*²¹.

El mismo texto se repite literalmente en diversas *Instrucciones* dadas a otros Generales, y como ejemplo se pueden traer a colación las dadas el 27 de enero de 1562 al Capitán General de la Armada y Flota Pedro Menéndez de Avilés²², el 27 de enero de 1562 al Almirante de la Armada en la que iba por Capitán General su hermano Pedro Menéndez de Avilés²³, el 11 de mayo de 1562 al Capitán General de la Armada y Flota Pedro de las Roelas²⁴ (recuérdese que antes de 1564 la formación era única hasta su división en dos a la altura de las Antillas); el 25 de julio de 1565 al General Cristóbal de Eraso que llevaba al cargo la Flota de Tierra Firme²⁵, o en las dadas el 9 de febrero de 1566 al General Juan Velasco del Barrio que mandaba la Flota y Armada de Nueva España²⁶ o las del 21 de enero de 1572 para el General Juan de Alcega que comandaría la Flota de Nueva España²⁷. En estas ocasiones se alude al denominado *patax* (patache) o *carauela de aviso* que ordinariamente saldría de vuelta desde el puerto de arribo de cada flota trayendo información lo más exacta posible de las circunstancias del viaje del convoy, de su llegada, de la posible fecha de partida en tornaviaje, y de importante información económica para el comercio. Igualmente se hace mención a la utilización habitual del duplicado de los despachos dejándose una de las copias sin detención en La Habana al Gobernador, que los remitiría en otra ocasión al mismo destino peninsular, muy frecuentemente con el siguiente navío de aviso que tocara en dicho puerto. Los períodos que se indican para la salida del aviso varían de unas *Instrucciones* a otras dadas a los generales. Al respecto, Lorenzo Sanz nos dice

que hasta 1572 los generales de cada flota despachaban un navío de aviso desde el puerto de llegada en la fecha que se le indicaba en la correspondiente *Instrucción*, y de esta manera se le marca en 1562 al Almirante Bartolomé de Avilés que lo enviase a los 30 días de arribar a Veracruz, y sin embargo, a Pedro Menéndez de Avilés se le manda ese mismo año enviarlo a los 12 días; o en 1572 se le ordena a Juan de Alcega que proceda al despacho del aviso a los 20 días²⁸.

Cuando las flotas partían de Sanlúcar recibían con diversos instrumentos escritos la relación de pliegos oficiales con destino a Indias, como por ejemplo, pasó con la Flota para Nueva España de 1576 al cargo del General Antonio de Manrique, a quién el Consejo de Indias le comunica el envío de dichos pliegos el 15 de junio de 1576: *con este correo se envían los pliegos y despachos de Su Magestad que*

*han de yr en esa flota. Distribuirlos héis en los navíos della, de manera que vayan a muy buen recaudo y con el mesmo se entreguen a quién van dirigidos y procuraréis sin los detener (...) salir luego en seguimiento de vuestro viaje y si no hubiese tiempo remolcando los navíos o cómo mejor se pudiere porque assí conuiene al seruicio de Su Magestad*²⁹. Dos días antes, el 13 de junio de 1576 el Consejo de Indias había avisado a la Casa de la Contratación del envío de esos despachos y pliegos al General de la Flota de Nueva España: *con este correo se os envían los pliegos y despachos de Su Magestad que ha de lleuar la flota que se apresta para la Nueva España. Haréislos poner luego a punto y que se lleuen al General della para que se repartan en los navíos de la dicha flota como suele y conuinere al seruicio de Su Magestad, y procuraréis que sin dilación alguna se haga a la vela*³⁰.



Mapa del Caribe y tierras desde México a España. 17-01-1596. Archivo General de Indias (ubicación: Mapas y Planos, América Generales, 2). PARES (visto 31-01-2022):

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/16707?nm>.

Aunque en las *Instrucciones* dadas a cada general no se recoge la forma de la distribución de la correspondencia y de los despachos teniendo a la flota como punto emisor y de recepción, debía seguramente realizarse de la manera en que fue recogida en la *Prouisión e instrucción para los generales de las flotas y armadas que se despachaban desde la Casa de la Contratación de Sevilla para las provincias de Tierra Firme y Nueva España* del 8 de abril de 1573. Esta importante norma reguló la organización de todos los envíos y despachos de la correspondencia desde las flotas a los territorios indios, y desde estos hacia los convoyes, y cómo posteriormente los generales habrían de reencaminarlos a la Metrópoli mediante los navíos de aviso que ya hemos visto, aunque fue costumbre también usar la flota generalmente mediante la práctica del duplicado y a veces cuando se hacía necesario, del triplicado:

Desde Canaria tomará su derrota derecha a la isla Dominica, o la Desseada, o a otra de aquellas islas qual le pareciere, adonde, auiendo necesidad, se proueerá de agua y leña, y sin se detener el que fuere para nueva España, tomará su derrota para el Puerto de San Iuan Delua, sin tocar en Ocoa, ni en otro puerto de las islas de varlouento, si fuere posible, encaminando el viage a los nauíos que fueren a las islas Española, San Iuan de Puerto Rico, y Cuba y Honduras, yendo número de nauíos a cada vna de estas islas y prouincias, nombrará el que ha de yr por capitana, y les dará instrucción de lo que han de hacer, y a los que ouieren de boluer en la flota les ordenará para qué tiempo han de estar en la Hauana, que siendo el tiempo que esta ordenado, será a principio de Março, y esperen allí a la flota para venir en ella, y lo mismo los que fueren para Veneçuela, Cabo de la vela, y Pesquería de las perlas, procurando que vayan seguros de cossarios, y la flota que fuere para Tierra firme, tomará su derrota a Cartagena, y para esto les ordenará que partan de los puertos a primero de Hebrero, y que estén en la Hauana a primero de Março y esperen allí para venir en la flota, y haga obligar a los maestros y señores de los nauíos que lo cumplan así.

Y el general de que fuere para Tierra firme tome su derrota para Santa Marta y Cartagena, y Nombre de Dios, no se detenga en Santa Marta mas de quatro días, ni en Cartagena mas de ocho, y en este tiempo que se descargue con mucha presteza lo que para allí fuere registrado, y haga que los maestros dexen allí persona que

para la buelta les tenga cobrados los fletes y hecha prouisión de bastimentos para que no se detengan, y requerido al gouernador y oficiales de traer de la hazienda Real, que tengan aprestado el oro y plata que para Nos se huuiere, y passe con la flota al puerto de Nombre de Dios, sin dexar allí ningunos nauíos, y no auiendo tocado en Santa Marta, avisarse ha al gouernador y oficiales de nuestra hazienda, para que embíen el oro y plata y despachos a Cartagena, para que se reciba en los nauíos de vuelta.

Auiendo llegado el general de Tierra firme a Cartagena, con mucha diligencia hará dar noticia al gouernador de Santa Marta, si no huuiere tocado allí como va dicho, y al Presidente y Audiencia de Santafé, y oficiales Reales, y hazerles ha embiar todas las cartas y despachos que fueren en la flota con algunas de las personas de recaudo que en ella fueren para aquella tierra, apercibiéndoles que tengan y hagan tener el oro y plata, cartas y despachos, y todo lo que ouieren de embiar en la flota de tornauiage para el tiempo que piensa ser de vuelta en Cartagena.

Auiendo hecho esto, y la descarga que allí se ouiere de hacer, saldrá con todas la naos juntas con buen orden y recaudo, y yrá al puerto de Nombre de Dios, y en entrando en el apercibirá al que allí gouernare, a los oficiales Reales que se vengán a hallar la descarga de la flota, y asistirá con ellos, dando industria como se haga con mucha presteza y breuedad, y que los derechos Reales no sean defraudados, y auiendo allí aduanas y ataraçanas que todo se descargue en ellas.

Embiará luego las cartas y despachos que fueren para el Audiencia de Panamá, auisando al Presidente que despache luego los que fueren para el Audiencia de Quito, y para la gouernación de Popayán, y para el Virrey, y Audiencia de los Reyes y de los Charcas, y para la gouernación de Nicaragua, y Veragua, escriuiendo a cada parte el tiempo que piensa detenerse en el puerto del Nombre de Dios, para que siendo posible en el tiempo que allí se detuuiere reciba respuesta, y el Virrey, y Audiencia y gouernadores hagan embiar el oro y plata, cartas y despachos que ouieren de traer en la flota, aunque por esto no se deterna de manera que aya de venir en tiempo peligroso.

El general que fuere a la nueva España,

en llegando al puerto de San Iuan Delua, y auiendole tornado a requerir a la justicia que allí reside, y a los oficiales Reales que vengan a hallar la descarga de la flota, y asistirá con ellos a que se haga con seguridad della, de manera que los derechos Reales no se defrauden, y en començándose a descargar hará correo al Virrey y Audiencia de México y oficiales de la Real hazienda con las cartas y despachos que fueren en la flota, y con las que fueren para aquellas prouincias de nueva España, auiéndoles de su llegada, y con las que fueren para la Audiencia de nueva Galizia, y gouernación de nueva Vizcaya y embiará la que fueren para aquellas prouincias de nueva España, auiéndoles de su llegada, y pidiéndoles que luego respondan a los despachos que les embía, o a lo menos de la certificación de como los han recibido, y les escriuan el estado de la tierra, el tanteo de oro y plata que ay recogido, y lo que se podía recoger para venir en la flota, y para qué tiempo, y el abundancia o falta que ay de mercaderías, y en que precio andan, y auiéndoles el día para el qual piensa despachar nauío de auiuso, para aquel tiempo esté la respuesta de todo en el puerto.

El general de Tierra firme, y el de nueva España auiendo encaminado las cartas y despachos que lleuan de la manera que va dicho y cobrado respuesta o certificación de las que pudiere, y auiéndose informado del estado de la tierra, abundancia o falta de mercaderías, y los precios en que andan a mas tardar el de Tierrafirme dentro de veinte días como huuiere entrado en el puerto, y el de nueva España dentro de treinta despachen el nauío ligero que huuiere lleuado por busca ruydo de la armada en que no vengan mas de diez hombres de los que fueren a sueldo en ella a costa de auería, y no trayga oro ni plata, ni mercadería alguna, ni otra cosa mas de las cartas de auiuso (...), y los nuestros oficiales de Seuilla tengan mucho cuidado de lo visitar y se informar de lo que en el viene, las quales dichas cartas ha de escriuir en cifra por la que le darán los nuestros oficiales de Seuilla, para que aunque venga en poder de enemigos no se entienda, y vernán duplicadas y el vn duplicado destos se entregará por los que vinieren en el dicho nauío al gouernador de la Hauana el qual lo embiará con el primer nauío que de allí saliere para estos Reynos, y entrambos generales

*auisarán al gouernador*³¹.

Era especialmente llamativo el envío de cartas, despachos y pliegos a Quito, Perú, Charcas y Chile, que se dejaban en Nombre de Dios para su despacho desde Panamá por el Pacífico, enviando un navío haciendo funciones de aviso desde Cartagena de Indias con un duplicado para ganar casi un mes de tiempo y seguridad, y más tarde dejando los principales una vez llegada la flota al propio Nombre de Dios. Así se recoge en una carta en la que la real audiencia de Panamá comunica al rey el 25 de junio de 1576 lo siguiente:

En último de mayo deste año reçebimos los pliegos de Vuestra Majestad en esta presente flota, General Francisco de Luxán, vinieron assí para esta Real Audiencia y las demás del Pyrú, como para vuestro Virrey, y pudieran días antes aver llegado si el General luego que surgió la flota en el puerto de Cartagena que fue a veinte y ocho de abril despachara el un duplicado en alguna fregata como otras vezes por instrucción de Vuestra Magestad se le a ordenado, sin aguardar a los enviar como lo hizo después de llegado al puerto de Nombre de Dios que fue a veinte y ocho de mayo.

*El aviso de la venida desta flota se embiará al Pyrú en todo este mes en un barco que está presto de viaje para allá en que irán los pliegos para vuestras Audiencias y Virrey...*³².

Por tanto, alude a una costumbre repetida con anterioridad:

*Diego Flores de Valdés, Cauallero de la Orden de Sanctiago, Nuestro Capitan General de la flota de la prouincia de Tierra Firme, a Nos se ha hecho relación que los despachos Nuestros que van en las flotas para las prouincias del Pirú se envían con dilación desde la Prouincia de Tierra Firme y porque esto es de mucho inconveniente, os mando que luego que lleguéis al puerto de la prouincia de Cartagena enbiéis un duplicado de los despachos Nuestros que fueren en la flota para Nuestro Presidente de la Audiencia de Panamá y los demás que fueren y a las prouincias del Pirú que uno de los navíos de essa flota o de la manera que con mas seguridad os pareciere que podrán yr auisando al dicho Presidente, que los despachos que fueren para las dichas prouincias del Perú los encamine luego a recaudo ...*³³.

3. Los navíos de aviso, apoyo del sistema flotista

Los navíos de aviso, claro apoyo del sistema flotista, fueron elementos de una importancia vital ya que de la información que transportaban dependía en parte estratégicamente el sistema. Hasta 1572, los generales de las flotas enviaban desde las Indias una *carabela o patax* (patache) *de aviso* en la fecha que se le indicaba como anteriormente hemos visto. Según una real cédula de 26 de agosto de 1572, la carabela de Tierra Firme tenía que salir a hacia el puerto de Sanlúcar de Barrameda/Sevilla a los veinte días de arribar la flota a Nombre de Dios, y la de Nueva España a los treinta.

El 11 de marzo de 1573 el rey mediante una real cédula ordena a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla que traten con el Consulado de Cargadores la conveniencia de enviar en sentido contrario un navío de aviso a Nueva España con la noticia de la llegada de la Flota a España, y también otro a los 15 días de arribar la Flota a San Juan de Ulúa en Nueva España:

El Rey. Nuestros oficiales que residis en la Ciudad de Seuilla en la Casa de la Contratación de las Indias, Don Martín Enríquez, nuestro Visorey de la Nueva España Nos a escrito que los mercaderes de aquella tierra desean mucho entender la llegada de las flotas que vienen a estos reynos por traer en ellas la mayor parte de su caudal, y comberná darles liçençia para que partiese con el dicho auiso un nauío de poco porte, luego que las flotas llegasen (...) y por el deseo que tenemos que el trato y comercio de las nuestras Yndias sea conseruado y para ello los mercaderes y tratantes sean fauorecidos os mando que luego como esta reciuays hagays llamar al Prior y Cónsules de la Uniuersidad de los Mercaderes de esa ciudad y con ellos tratéys y confirays si comberná que luego como llegue a estos reynos las flotas que vienen de la Nueva España se enbíe un nauío de auiso de su llegada o si podrán dello resultar algunos yncombenientes.

Ansímismo nos escriue el dicho Virrey que los nauíos de auiso que vienen de aquella tierra deberían estar apunto, vergas altas en el puerto de San Juan de Ulúa, esperando la llegada de las flotas para partirse dentro de quinze días en los quales abría lugar de verse los despachos que van en ellas, y entender nuestra voluntad y darnos acuse del reciuo y questo ayudaría mucho al despacho de las flotas y dende a veinte días podrían los generales despachar otro nauío con el duplicado del despacho y que con los dichos nauíos de auiso no se hazía costa alguna

*ni correrían riesgos de cosarios por ser sólo grana y cueros lo que a de venir en ellos y no se les daría liçençia.*³⁴

En relación con este asunto, el 7 de marzo de 1574 el rey escribió al virrey de Nueva España comunicándole que los mercaderes de su virreinato le habían hecho llegar las quejas de que la partida de la *caravela de aviso* debería dilatarse para poder comunicarse con mas facilidad en sus negocios con sus socios en Sevilla. El número de avisos se modificó por la real cédula de 7 de mayo de 1574, al ordenarse que fueran dos los avisos que despachasen los generales de la Armada desde Indias, uno a los quince días de arribar la flota, y el segundo más tarde, con noticias del comercio y de la venta de las mercaderías. Éstos fueron los conocidos como *primero* y *segundo aviso*, que eran despachados, tanto desde Nueva España y Tierra Firme, como desde Sevilla, con tales destinos³⁵. Los mensajes que portaban desde las Indias eran duplicados, con el objeto de dejar uno en La Habana, para que lo recibiera el siguiente aviso que partiese hacia Sevilla, como ya se ha dicho. Como regla general, los navíos de aviso tenían orden de evitar el enfrentamiento con barcos enemigos, siempre que fuese posible, y, en caso de peligro, debían deshacerse de los pliegos oficiales que llevaban, los cuales irían siempre cifrados de acuerdo con instrucciones de la Casa de la Contratación para ello. Las cartas destinadas a particulares tenían que entregarlas, una vez desembarcadas en la Contaduría de la Casa de la Contratación.³⁶

Del despacho del *primer navío de aviso* queda constancia claramente de su misión en múltiples documentos. Y no sólo de Nueva España sino también de Tierra Firme. Podemos traer de ejemplo las consultas del Consejo de Indias al rey de 10 de enero de 1576 y la de 29 de octubre de 1576. En la primera se comunica que *Oy se an abierto los demás pliegos que an llegado a Seuilla que traxo el nauío de auiso de la llegada de la flota a la Nueva España y en ellos vanían las cartas con que son con esta para Vuestra Majestad.*³⁷ En la segunda se pone en conocimiento del rey que *Ahora acaba de llegar correo de Seuilla con nueva de la llegada del nauío de auiso de Tierra Firme y traxo algunos despachos de aquellas partes que se quedan viendo, y por las cartas de los Generales Son Christoual de Erasso y Francisco de Luxán y de los oficiales reales (...) se entenderá el buen viaje que el armada real y flota tuuieron.*³⁸ O en la de 15 de marzo de 1577: *Ahora se acaban de abrir y ver en el Consejo algunos pliegos de los que traxo el nauío de auiso que a llegado de la Nueva España y como parece por las cartas del Virrey las cosas de aquellas prouinçias quedauan en buen estado, y la flota había llegado toda en saluamento que ha sido muy buena nueva porque*

daua cuidado haber salido tarde (...). Y asimismo por las relaciones que embía el Doctor Sande, Gouernador de las Yslas Philippinas parece que aquello queda en buen estado y va proçediendo bien, y con esta van çiertas cartas que algunos gouernadores de la China le escribieron.³⁹

El despacho del *segundo navío de aviso* desde Nueva España se recoge en numerosas ocasiones, por ejemplo, en consulta del Consejo de Indias al rey el 21 de febrero de 1576: *El Consejo ha recibido y visto las cartas que han venido de la Nueva España en el nauío de auiso que ahora ha llegado y no parece haber cosa alguna de nueuo más de lo que se escribió en el nauío de antes, y este se despachó con el duplicado por si aquel se perdiese. Dizen que la flota saldría en fin de março o entrante el abril, y que en ella se trayrá para Vuestra Majestad la cantidad que se escribió y aún más.*⁴⁰ Y lo mismo el 18 de mayo de 1578 se alude al segundo en una consulta elevada al rey por el Consejo de Indias: *Ayer llegó correo de Seuilla con los pliegos que traxo el segundo nauío de auiso que ha llegado de la Nueva España y en ellos venían las*

*cartas del Virrey y del Doctor Sande, Gouernador de las Yslas Philippinas.*⁴¹

Un ejemplo clarividente del despacho vinculando el primer y segundo aviso con la práctica de duplicar la correspondencia lo tenemos en sendas relaciones de cartas y despachos que el virrey de Nueva España, Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villamanrique, envía al Consejo de Indias en 1588. Hechas ambas en 15 de diciembre de 1588, se intitula cada una de esta forma: *1588. Memorial de las cartas y despachos que ban en este pliego para Vuestra Magestad y en el nauío de auisso maestre Nicolás de Rodas, de la flota General Martín Pérez de Olaçual, que son del Virrey de la Nueva España, Marqués de Villamanrique.* Y la otra: *Memorial de los despachos y cartas para Su Magestad que fueron en el primer nauío de auisso. Maestre Nicolás de Rodas, de la llegada de la Flota, General Martín Pérez de Olaçual, del Virrey Marqués de Villamanrique, que se enuían en este segundo de auisso, maestre Joan Ome. Por Duplicados.* Y se anota: *salió el nauío a primero de henero de 1589. Duplicada.*⁴²



Plano de La Habana, en perspectiva (Cuba). 28-01-1567. Archivo General de Indias (ubicación: Mapas y Planos, Santo Domingo, 4). PARES (visto 31-01-2022: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/22974?nm>).

La Habana fue un centro de recogida y reexpedición de correspondencia y despachos hacia Sevilla y Madrid de gran importancia estratégica como ya hemos visto anteriormente en las diversas *Instrucciones* dadas al mando responsable de cada flota. El 1º de junio de 1578 se dirige una real cédula al Gobernador de Cuba indicándole que no permitiese la detención de los navíos de aviso en el puerto de La Habana salvo por razones de importancia, promoviendo así la llegada de cartas y despachos dirigidos al rey y a las autoridades⁴³. El 27 de abril de 1594 se repite una real cédula en un sentido similar al mismo Gobernador de Cuba para que se dejen entrar en La Habana a los navíos de aviso procedentes de otros puntos y se les entreguen a sus maestros los despachos que hubieran sido depositados en dicha plaza por otros avisos anteriores:

... algunos navíos de auisso an benido de las Indias agora de próximo sin hauer tocado en ese puerto de La Hauana, y hauiéndose hecho diligençia para saber la causa se a entendido que traen horden para ello de los que los despachan, o los maestros lo haçen de su voluntad por raçón de que son detenidos y

molestados por los gobernadores de essa isla, y porque conbiene que todos los navíos que huuieren de desembocar bengan a tomar esse puerto para traer las nueuas y cartas de las demás partes de las Indias que en el se huuieren recogido y se le dieren y auisos que se tubieren de corsarios y ansí he ordenado que todos los navíos que se despacharen de partes donde no huuieren de desembocar la canal de la bahama, que en todo casso bengan a reconoçer esse puerto y tomar los despachos que en él se le dieren, asegurando a los gouernadores que no serán detenidos, antes se les ará todo buen acogimiento, os mando que a los navíos que ay llegaren despachados de cualquier otra parte de las Indias, no sólo no los detengays sino que luego les deys los despachos que tuuieredes y los abieys abisando a los maestros, de lo que se supiere de enemigos para que se gobiernen bien en los biaxes, que de lo contrario me terné por deservido⁴⁴.



NOTAS

¹ DÍAZ BLANCO, José Manuel. «La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos», *e-Spania* [En línea], 29 | febrero 2018, editado en línea el 01 febrero 2018, consultado el 21 enero 2022. URL: <http://journals.openedition.org/e-spania/27539>; DOI : <https://doi.org/10.4000/e-spania.27539>

² DÍAZ BLANCO, José Manuel. Idem.

³ Sobre los antecedentes, véase una síntesis en LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Tomo II, Valladolid: Diputación Provincial, 1980, p. 275-281. La disposición de 16 de julio de 1561 se encuentra en AGI, Indiferente, 1966, L.14, F. 35 v-37v. Véase también, CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, p. 49. Para una profundización de este sistema de navegación, puede verse: GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Cádiz, 1988, 2ª ed., Vol. 1, págs. 145-151; GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *El comercio español con América (1650-1778)*. Sevilla, 1980, p. 158-166; HARING, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de las Habsburgos*. México, 1979, 1ª reimp., p. 211-287.

⁴ Especialmente véase el trabajo de MIRA CABALLOS, Esteban. «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de

flotas de la Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, 94, p. 7-24 (en especial p. 7-10).

⁵ CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, Op. cit., p. 50. p. 49.

⁶ La real cédula de 18 de octubre de 1564 se encuentra en AGI, Indiferente, 1966, L.15, F. 189v-191r.

⁷ LORENZO SANZ, Eufemio. Op. cit., p. 276-278.

⁸ Ibidem, p. 306 y 308.

⁹ Ibidem, p. 278-279.

¹⁰ DÍAZ BLANCO, José Manuel. Op. cit.

¹¹ CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, Op. cit., p. 50.

¹² LORENZO SANZ, Eufemio. Op. cit., p. 278-279.

¹³ ENCINAS, Diego de. *Provisiones, cédulas, capítulos de ordenanzas, instrucciones y cartas libradas y despachadas en diferentes tiempos ...* Madrid, 1596, Tomo IV, p. 107-109.

¹⁴ AGI, Indiferente General, 1505, L. 1.

¹⁵ En el interior del libro-registro algunos destinos aparecen citados literalmente de forma distinta a como se hace en su índice.

¹⁶ *Los despachos que se ymbian a la Nueva España dirigido al Virrey Don Martín Enríquez para que el desde allí los ynbie a las Filipinas*. Se remiten en la flota de 1570 a Nueva España al cargo del General Juan Velasco del Barrio. F. 263r.

¹⁷ SÁNCHEZ RUBIO, Rocío y TESTÓN NÚÑEZ, Isabel.

Lazos de tinta, lazos de sangre. Cartas privadas entre el Nuevo y el Viejo Mundo (siglos XVI-XVIII), Cáceres, Universidad de Extremadura, Servicio de Publicaciones, 2014.

¹⁸ STANGL, Werner, *Zwischen Authentizität und Fiktion Die private Korrespondenz spanischer Emigranten aus Amerika, 1492-1824*, Wien Köln Weimar, Böhlau Verlag GmbH & Cie, 2012, p. 361-362.

¹⁹ Ibidem, p. 362.

²⁰ Ibidem, p. 537.

²¹ AGI, Indiferente 1966, L.15, F. 254r.

²² AGI, Indiferente 1966, L.14, F. 152r.

²³ AGI, Indiferente 1966, L.14, F. 155v.-156r.

²⁴ AGI, Indiferente 1966, L.14, F. 192v.

²⁵ AGI, Indiferente 1966, L.15, F. 325v.-326r.

²⁶ AGI, Indiferente 1966, L.15, F. 443v.

²⁷ AGI, Indiferente General, 1966, L.18, F. 235 r-235v. También se recoge en ENCINAS, Diego de. Op. cit., p. 100-103.

²⁸ LORENZO SANZ, Eufemio. Op. cit., Tomo II, p. 311.

²⁹ AGI, Indiferente, 1956, L. 1, F. 350r.

³⁰ AGI, Indiferente, 1956, L. 1, F. 349v.

³¹ ENCINAS, Diego de. Op. cit., p. 107-109.

³² AGI, Panamá, 13, R. 15, N. 58.

³³ AGI, Indiferente, 426, L. 25, F. 194 v.-195r.

³⁴ AGI, Indiferente, 1956, L. 1. F. 63r-63v.

³⁵ LORENZO SANZ, Eufemio. Op. cit., Tomo II, p. 312.

³⁶ VEITIA LINAGE, Joseph de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1671. Reimp., Madrid, 1981, Lib. II, cap. XXI, nota 8, p. 728. VALLEJO GARCÍA_ HEVIA, José María, «Los navíos de aviso y los Correos Marítimos a Indias (1492-1898)», p. 217. También LORENZO SANZ, Eufemio. Op. cit., p. 311.

³⁷ AGI, Indiferente, 738, N. 165.

³⁸ AGI, Indiferente, 738, N. 238.

³⁹ AGI, Indiferente, 739, N. 14.

⁴⁰ AGI Indiferente, 738, N. 177.

⁴¹ AGI, Indiferente, 739, N. 181.

⁴² AGI, México, 21, N. 61.



THE CREATION OF THE SYSTEM OF FLEETS AND THE TRANSPORTATION OF CORRESPONDENCE AND DOCUMENTS TO THE AMERICAS (1561-1576)

José Manuel López Bernal

The author describes the establishment of a system of fleets that transported cargo, passengers and mail between Spain and the Americas from the mid-16th century until the late-18th century. This strategy increased the safety and efficiency of the transatlantic crossing. There were initially two main fleets, each dispatched twice a year. One destined to New Spain, with several of its ships branching off to the West Indies as they got closer to their destination, and another one to Central America (Tierra Firme), with some of their vessels continuing their trip to South America. The author discusses in great detail the routes followed by each of the fleets, including their ports of call, individuals in charge, and some of the travel incidences. For their return trips, the ships typically convened in Havana.

The postal regulations are thoroughly described. The number and destination of mail dispatches for each year are also listed. Shortly after each fleet reached Spain, an *Aviso* (mail dispatch ship) was sent in the opposite direction to announce their arrival, as it was also done when the fleets were received in the Americas.