

COMUNICAR CON LOS CONFINES DEL IMPERIO. ASPECTO SOBRE EL DESPACHO DEL CORREO CON LAS ISLAS FILIPINAS (SIGLOS XVI-XVIII)



José Manuel López Bernal
(Académico de Número)



1. Introducción

La implantación de la Renta de Correos en las Islas Filipinas tiene su punto de arranque en sendas Instrucciones del marqués de Grimaldi, enviadas respectivamente al Gobernador Capitán General de las Islas, y al Gobernador Interino de Acapulco, con fecha 27 de septiembre de 1764¹. En concordancia con las mismas, desde el 20 de marzo de 1766 el Gobernador Capitán General de las Islas Filipinas encargó al Secretario de Gobierno y Escribano de Cámara de la Real Audiencia, Ramón de Orendain, de la embrionaria gestión del Correo². La primera cuenta de la administración de Manila, fue presentada el 29 de julio de 1767 por Orendain³. Una real orden de 31 de mayo de 1766, dirigida al Gobernador Capitán General, Joseph Raón, prevenía que el Superior Gobierno de las Islas, acordándolo previamente con el Oidor Decano de la Real Audiencia y el Regidor de la ciudad de Manila, eligiese a una persona que hubiese de servir la embrionaria administración postal. En la citada real orden se le asignaba al nuevo administrador que se nombrase un sueldo del 10% del producto de la *caxa*. Por las cuentas de la Administración de Correos de Manila de 1767 y 1768, se deduce el dato de su creación de su encabezamiento: *Año de 1767 y 1768. Cuenta general desde 17 de julio que se creó la Administración de esta ciudad hasta*

igual mes y día de 1768 y 1769. El 20 de marzo de 1768 se dirige desde México al primer Administrador de Correos de Manila, Antonio Díaz Conde⁴, la *Instrucción que debe observar el Administrador de la Renta de Correos de estas Yslas para su gobierno*⁵.

Hasta 1765 la única forma de comunicar Filipinas con el resto del Imperio español fue el Galeón de Manila por la vía de Acapulco, contemplada en las Instrucciones de 27 de septiembre de 1764, dirigidas al Gobernador Capitán General de las Islas y al Gobernador Interino de Acapulco⁶. En 1765 se abrió la posibilidad de comunicación por los buques de la Real Armada por la vía del Cabo de Buena Esperanza⁷. La ruta del Galeón de Manila se caracterizó desde el primer momento por la limitación que imponía el ritmo de la navegación y estaba además dificultada por la falta de unión directa con la Metrópoli, que necesariamente se realizaba a través de Nueva España. Un ejemplo notable de sus consecuencias nos lo ofrece Domingo de Salazar, primer Obispo de Manila, en carta al rey, escrita en Manila el 8 de abril de 1584: *Como estamos tan apartados de Vuestra Majestad, desde que una carta se escribe hasta que haya otra, hay tanta mudanza en las cosas que muchas veces es menester escribir al contrario de lo que primero se escribió, no porque entonces se haya escrito cosa que no fuese verdad, sino porque, mudándose las cosas, necesariamente se ha de hablar de ellas diferentemente de cómo antes se había hablado*⁸.

Confluían en este caso las dos grandes rutas oceánicas para hacer circular el correo: la Carrera de Indias por el Atlántico y el Galeón de Manila por el Pacífico, conectadas por el eje terrestre Veracruz-México-Acapulco. Se trata pues de un notabilísimo caso de temprana mundialización del tráfico postal.

Documentar el envío de los despachos a Filipinas antes de ser controlados por la Renta de Correos ha ofrecido tradicionalmente grandes dificultades por la falta de una documentación directa y seriada que arrojar información concreta al caso. La escasa historiografía existente solo ha tratado algunas generalidades partiendo del supuesto de que la ruta del Galeón era la única posible para los envíos, pero sin documentarse de una forma fehaciente. En este trabajo tratamos de ofrecer una serie de datos, que aunque parciales, muestren cómo funcionaba a grandes rasgos el sistema antes de 1765.

2. La Carrera de Indias y el Galeón de Manila

La necesidad de proveer de embarcaciones que transportasen mercancías, hombres y el correo con cierta organización, seguridad y periodicidad con América se articula mediante el sistema de flotas y galeones, que tras una etapa de experimentaciones en la primera mitad del siglo XVI⁹, se reglamenta entre 1561 y 1566, creándose las bases por las que habría de regirse en el futuro dicho método de navegación, transporte y comunicación entre España e Indias¹⁰. Aunque el sistema de navegación mediante convoyes ya se practicaba con anterioridad, en esas fechas se establecería que no se podría realizar más que de esa forma, con el objetivo de que el tráfico naval con las Indias fuese fiable, seguro y predecible.



Galeón del siglo XVII, en lámina del libro *Descripcion de las honras que se hicieron a la catholica Mag^d de D. Phelippe quarto Rey de las Españas y del nuevo Mundo en en Real Conuento de la Encarnacion ...* [Texto impreso] / y escriuió el doctor D. Pedro Rodriguez de Monforte, 1666, 1730. Biblioteca Nacional de España (Signatura: U/ 9517). Biblioteca Digital Hispánica (visto el 12-12-2020: <http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000094415>).

El 18 de octubre de 1564 se emitieron ordenanzas en las que se reiteró la obligatoriedad de la salida de las dos flotas anuales para Nueva España y Tierra Firme, la primera en abril (para Nueva España) y la segunda en agosto (para Tierra Firme), pasando el invierno en las Indias y regresando conjuntamente desde La Habana, lugar donde se habrían reunido a partir de los diez primeros días de marzo¹¹.

Al llegar a las Antillas, el contingente se dividiría en dos. Una parte se dirigiría a Tierra Firme y la otra, a la Nueva España. El mando de las formaciones resultantes quedaría repartido entre el general y el almirante. 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, como ya se ha dicho, para de ahí emprender el viaje por el mes de marzo del año siguiente al de su salida desde la Metrópoli (incluso en el caso de que una de las flotas no hubiese llegado a La Habana), evitando así huracanes u otros accidentes meteorológicos¹². Este sistema aumentaba enormemente la capacidad defensiva del conjunto.

A veces ocurría que la viabilidad no había sido posible dados los retrasos sufridos por los navíos en los puertos americanos, principalmente en San Juan de Ulúa. Para acabar con estos inconvenientes y que se propiciara la reunión en marzo en La Habana, se dispuso que la flota de Tierra Firme debía salir de Nombre de Dios a mediados de enero del año siguiente al de su salida rumbo a La Habana. La de Nueva España se haría a la vela a mediados de febrero, también con ese destino. Llegadas al puerto de Cuba, las formaciones se esperarían unas a otras, así como a las provenientes de Honduras¹³. Pero resultaba muy difícil sincronizar las flotas en periplos tan largos y con salidas muchas veces tardías. Por ello, 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, seguía su viaje, 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 o mayo y que arribasen a Sevilla en agosto o septiembre; las de Nombre de Dios solían llegar a Sanlúcar en septiembre u octubre¹⁴.



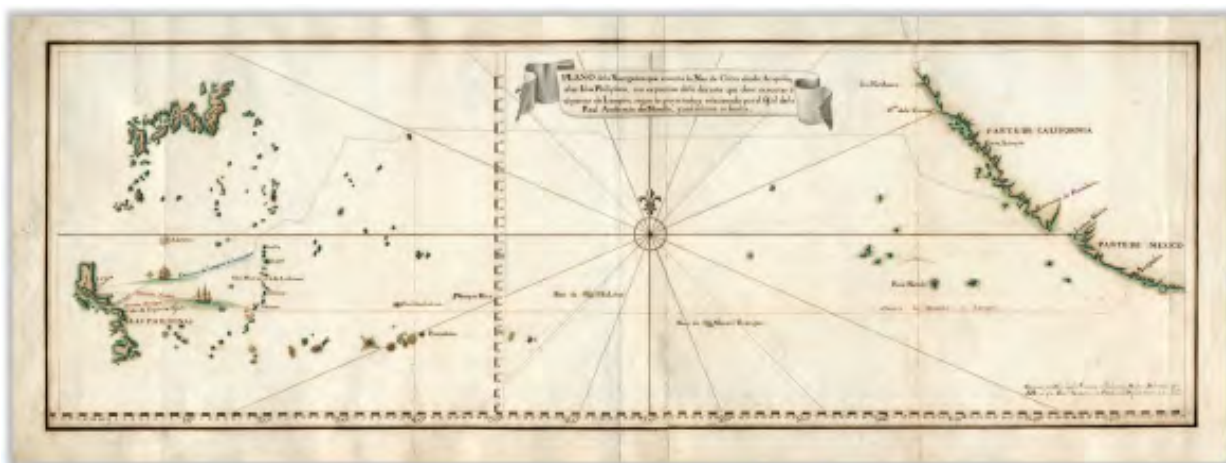
Plano Topographico y Hydrographico de el Puerto de Acapulco, de su poblado y Real Fuerza de San Diego situado en la costa de el Mar del Sur de la Nueva España ..., 1730. Archivo General de Indias (Ubicación: Mapas y Planos, México, 125). PARES (visto el 17-11-2020: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/20956?nm>).



Mapa de la bahía de Manila y ensenada de Súbic. 1715. Archivo General de Indias (ubicación: Mapas y Planos, Filipinas, 146). PARES (visto el 17-11-2020: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/18982?nm>).

Acapulco se convirtió en el puerto final del Galeón de Manila cuando fue designado como sede americana del tráfico asiático en 1573¹⁵. Según Carmen Yuste, especialista en los aspectos relacionados con la navegación española en el Pacífico, tras ese viaje las travesías de los galeones se fueron sucediendo, a pesar de diversas dificultades sufridas por este tráfico. Esta investigadora asevera que para que la travesía del Galeón se realizase con seguridad, las embarcaciones debían salir de Manila la primera semana de julio aprovechando el monzón de verano, y realizar el regreso desde Acapulco

aprovechando el monzón de invierno, como muy tarde en el mes de abril. Esto posibilitaba que el *tornaviaje* terminase de nuevo con el barco entrando en Acapulco en diciembre. Enero y febrero se dedicaban singularmente a la celebración y distribución de las mercancías llegadas desde Oriente Próximo. A comienzos de marzo o si se retrasaba algo como muy tarde en abril, partía el barco de nuevo para Manila. Del puerto filipino de Cavite volvía a salir en julio de nuevo otro galeón, de modo que era común que se cruzasen el de ida y el de vuelta.



Plano de la Navegacion que executa la Nao de China desde Acapulco, à las Islas Philipinas : con exprecion de la derrota que deue executar à el puerto de Lampon, segun lo proyectado, y relacionado por el fiscàl de la Real Audiencia de Manila, yassimismo su buelta l Delineado por Dn. Joseph Fransisco Badaraco, Maestro Delineador por S.M. de esta Real Academia de Pilotos, en el Departamento de Cadiz. C. 1750. Archivo Museo Naval de Madrid (Ubicación: DE, Signatura: MN-68-15, Código de barras: 2301935). Biblioteca Virtual de Defensa (visto el 04-11-2020: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=48861>).

- - O - -

Plano de las Yslas Philipinas, en punto cresido, para la mejor inteligencia de las dos Derrotas antigua, y nueva, como assi mismo su buelta à Acapulco l Delineado por Dn. Joseph Fransisco Badaraco, Maestro Delineador por S. M. de esta Real Academia de Pilotos, en el Departamento de Cadiz, C. 1750. Archivo Museo Naval de Madrid (Ubicación: DE, Signatura: MN-58-11, Código de barras: 2301835). Biblioteca Virtual de Defensa (visto el 04-11-2020: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=48849>).



Hasta la década de 1650 no se debió alcanzar en la navegación algo más de estabilidad y de seguridad. Yuste estima que entre 1710 y 1785 navegaron con una frecuencia y periodicidad casi perfectas. Desde 1593 había quedado establecido que se realizaría un viaje anual con dos navíos, intentándose que se repartiese la carga y la pérdida económica si uno de ellos zozobraba, lo que

significó en la práctica la creación del sistema monopolístico del Galeón¹⁶. Sin embargo, distintos intereses de determinados grupos de comerciantes establecieron como más provechoso un sólo barco por el ahorro en la preparación del viaje y en la marinería. Esta dicotomía entre la norma y la práctica finalmente se refrendó y legitimó normativamente en 1702¹⁷.



Detalle de la *Carta Hydrographica y Chorographica de las Yslas Filipinas Dedicada al Rey Nuestro Señor por el Mariscal d. Campo D. Fernando Valdes Tamon Cavallº del Orden de Santiago de Govor. Y Capn. [Material cartográfico] / Hecha pr. el Pe. Pedro Murillo Velarde dla. Compª d. Ihs. Cathco. d. De Canones sobre los Mapas y Relaciones mejores que han salido, y observaciones del Author; delineavit Nicolas de la Cruz Bagay Indio [Tagalo en Manl. Año 1734]. Biblioteca Nacional de España (Signatura: MR/45/31). Biblioteca Digital Hispánica (visto el 12-12-2020: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000024007>). En este mapa se observan los derroteros del Galeón de Manila por el Estrecho de San Bernardino y por el Cabo de Bojeador.*

3. Enviando pliegos y despachos oficiales y cartas de particulares por la Carrera de Indias y el Galeón de Manila

Una de las fuentes que nos ha ofrecido la posibilidad de documentar los envíos de pliegos, despachos o cartas oficiales son los denominados *Índices de despachos*, que se trata de un documento en el que quedaban consignadas en forma de lista todas las cartas oficiales enviadas por el Consejo de Indias a Filipinas o viceversa. Se denominan de diversas formas, por ejemplo, así aparecen en algunos casos: el *Índice de los despachos de Su Majestad que vinieron en el bajel Santo Rey Fernando en julio de 1688*¹⁸, o el *Índice de las cartas que Gabriel de Curucelaegui remite a Su Majestad por la Costa de Coromandel en diciembre de 1688*¹⁹, o *Yndice General de los Despachos de Su Majestad que se remiten al*

*Gouernador y Capitán de las Islas Filipinas y Presidente de la Real Audiencia de la Ciudad de Manila en el naúto de auiso que se despacha al Reyno de la Nueva España a cargo del Capitan Don Gregorio Martínez de Riuas el año 1711, salió el 11 de marzo. Igualmente en ese año el Yndice General de los despachos de Su Majestad que se remiten a las Islas Philipinas en la flota del cargo de Don Andrés de Arriola, que salió de Cádiz el día 5 de agosto de 1711*²⁰. Del mismo año el *Yndice de las cartas que escriue a Su Majestad (que Dios guarde), el Conde de Lizárraga, Gouernador y Capitán General de las Yslas Philipinas y Presidente de la Real Audiencia de ellas, en el galeón Nuestra Señora de Begoña,*

del cargo del General Don Juan Ygnazio de Vertiz, que este presente año de 1711 se despacha el Reyno de la Nueva España con el permiso de los vecinos destas Yslas y a traer el Real Situado de ellas²¹.

Se conservan reunidos en un solo legajo, como ejemplo, los remitidos desde España a distintas autoridades y particulares de las Islas para los años 1662 a 1668, 1670 a 1673, 1691 a 1698, 1705 a 1708, 1710 a 1712 y de 1714 a 1751²². El nivel de información aportada decae normalmente en los índices de las décadas de 1740 y 1750.

En otra documentación podemos encontrar algunos registros de las cartas que nos muestran un período anterior a los índices que empiezan en la década de 1660. Por ejemplo, en el *Libro de registros de despachos del Secretario de Nueva España, 1639-1647*. Puede ponerse un ejemplo contenido en dicho libro. En 1645 se despachó un navío de aviso con cartas para Filipinas y se recoge de esta forma: *En el auiso que salió a nauegar para la Nueva España en 13 de nouiembre de seisçientos y quarenta y cinco, se enviaron los despachos siguientes*. Y a continuación anota envíos para el Virrey de Nueva España, para los oficiales reales, el Presidente de Guatemala, el Presidente de Guadalajara, el Gobernador de Yucatán, el Gobernador de Nueva Vizcaya, el Obispo de Puebla y el Presidente de Filipinas²³. Ejemplos podemos también encontrar del último cuarto del siglo XVI, como el *Registro de despachos de oficio a Indias, 1567-1576*²⁴.

Todo ello nos permite vislumbrar el patrón de la comunicación postal de Filipinas durante dos siglos, prácticamente desde la llegada de Legazpi en 1565 justo cuando estaban dándose también los pasos definitivos para dotar de una estructura estable a la Carrera de Indias en el Atlántico y también permitir la navegación del Galeón con el descubrimiento del *tornaviaje* entre Filipinas y Nueva España.

Los índices a veces permiten cruces de información y rastrear el circuito realizado por algunas cartas oficiales concretas. Por ejemplo, en el navío de aviso para Veracruz despachado desde Cádiz se envía el *Yndice General de los despachos de Su Magestad que se remiten a las Yslas Philipinas en el auiso que sale para la Nueva España en 13 de junio de 1710*, y se remiten 22 despachos con fechas extremas de 16 de noviembre de 1708 y 3 de mayo de 1710²⁵. Por una carta del Conde de Lizárraga, Gobernador de Filipinas de 18 de julio de 1712 éste manifiesta que *El año próximo passado di parte a Vuestra Señoría de el reciño de los reales despachos que reziuí en el Galeón Nuestra Señora del Rosario que aliuió a estas Islas dicho año, y de no hauer passado a la execuzión y cumplimiento de lo que por ellos se me manda por no hauer dado lugar la precisión del tiempo; en el pressente despacho doi parte a Vuestra Señoría de quedar enteramente obedecidas y executadas todas la Reales Órdenes como reconocerá Vuestra Señoría por los Yndizes de las cartas que escriuo a Su Magestad*. Es decir, aunque esos despachos llegan en 1711 y se acusa recibo de los mismos, no es hasta un año más tarde cuando se hace constar en el

correspondiente índice mediante anotaciones marginales que han sido obedecidos y ejecutados *a la fecha de esta que estoy despachando para la Nueva España el Galeón recién fabricado por nombre Santo Christo de Burgos*. La carta de acuse de recibo del índice anotado marginalmente llega a Madrid a través de un navío de aviso desde Veracruz que arriba al puerto de Pasajes en diciembre de 1714 y es visto todo por el Consejo de Indias en Madrid el 11 de enero de 1715²⁶.

Despachos de pliegos con índices del Consejo de Indias a las autoridades delegadas en las Islas Filipinas por la Carrera de Indias

(1663-1668, 1670-1673, 1710-1712, 1714-1715, 1734-1736 y 1739)

Año	Vía	Fecha Salida	Destino
1663	Naos de Azogues	18/08/1663	Nueva España
1664	Naos de Azogues	15/05/1664	Nueva España
1665	Aviso	19/05/1665	Nueva España
1665	Flota	05/07/1665	Nueva España
1666	Aviso	13/03/1666	Nueva España
1666	Tartana	11/03/1666	La Habana
1666	Flota	16/07/1666	Nueva España
1667	Armada Barlovento	21/07/1667	Nueva España
1667	Aviso	01/02/1667	Nueva España
1668	Aviso	26/02/1668	Nueva España
1668	Flota	13/07/1668	Nueva España
1670	Aviso	07/04/1670	Nueva España
1670	Flota	10/07/1670	Nueva España
1671	Aviso	06/03/1671	Nueva España
1671	Flota	15/07/1671	Nueva España
1671	Aviso	20/11/1671	Nueva España
1673	Aviso	17/02/1673	Nueva España
1673	Flota	13/07/1673	Nueva España
1710	Azogues	07/05/1710	Nueva España
1710	Aviso	13/06/1710	Nueva España
1711	Aviso	11/03/1711	Nueva España
1711	Flota	05/08/1711	Nueva España
1712	Aviso	?	Nueva España
1712	Flota	16/09/1712	Nueva España
1714	Aviso	07/07/1714	Nueva España
1715	Aviso	04/05/1715	Nueva España
1715	Flota	21/08/1715	Nueva España
1734	Navíos de Guerra	12/01/1734	La Habana
1734	Aviso	19/07/1734	Nueva España
1735	Registro	17/03/1735	Campeche
1735	Flota	22/11/1735	Nueva España
1736	Navíos	06/07/1736	La Habana
1736	Azogues	29/09/1736	Nueva España
1739	Registro	08/02/1739	La Habana

Fuente: elaboración propia, a partir de AGI, Filipinas, 117.

Despachos de pliegos con índices de las autoridades delegadas en las Islas Filipinas al Consejo de Indias por el Galeón de Manila, por la vía de Batavia o por la vía de la Costa de Coromandel (1686, 1688, 1692, 1694, 1701-1703, 1707-1708, 1710-1713, 1716, 1720-1721)

Año	Salida	Manila (1)	Recibida	Madrid (2)
1686	11/12/1686	<i>Por vía de Batavia o Olanda</i>	05/01/1688	Por mano de Thomas de Olidens
1688	03/12/1688	<i>Vía de la Costa de Choromandel</i>	13/03/1690	Por vía extraordinaria con el correo de Andalucía
1692	01/01/1692	<i>Un patache de estas Islas para la Costa de Choromandel</i>	02/11/1695	...
1694	07/12/1694	<i>Por vía de la Costa de Choromandel</i>	10/10/1695	Por mano de Don Diego de Villatoro
1701	25/06/1701	<i>Galeón San Francisco Javier</i>	26/09/1702	Aviso
1702	20/06/1702	<i>Galeón Capitana Nuestra Señora del Rosario</i>	29/08/1703	Aviso
1703	21/06/1703	<i>Patache Nuestra Señora del Rosario y San Vicente Ferrer</i>	21/02/1705	Capitana de Barlovento
1707	01/07/1707	<i>Pataches Capitana Nuestra Señora del Rosario y Sn Vicente Ferrer, y Almiranta Nuestra Señora de la Encarnación</i>	24/03/1710	Flota
1708	30/06/1708	<i>Galeones Capitana Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Santa Rosa, y Almiranta Nuestra Señora del Rosario</i>	24/03/1710	Flota
1710	18/07/1710	<i>Galeón Capitana Nuestra Señora del Rosario</i>	20/04/1711	Flota
1711	14/07/1711	<i>Galeón Nuestra Señora de Begoña</i>	01/06/1713	?
1712	18/07/1712	<i>Galeón Santo Cristo de Burgos, San Judas Tadeo y las Ánimas</i>	11/01/1715	?
1713	26/07/1713	<i>Galeón Capitana Nuestra Señora de Begoña</i>	?	?
1716	13/07/1716	<i>Galeón Santo Cristo de Burgos, San Judas Tadeo y las Ánimas</i>	?	?
1720	16/07/1720	<i>Galeón regular de esta carrera con la Nueva España</i>	?/1721	?
1721	21/07/1721	<i>En el Galeón de esta Carrera para la Nueva España del cargo del General Don Joseph de Aguirre</i>	07/01/1723	?

Fuente: elaboración propia, a partir de: AGI, Filipinas, 12 (1686), 14 (1688), 15 (1694), 123 (1700), 124 (1701), 126 (1702), 128 (1703), 129 (1707), 116 y 129 (1708), 129 (1710), 129 (1711), 130 (1712), 160 (1713), 116 (1716), 1718 (116), 116 (1719), 116 (1720) y (116) 1721.

(1) Fecha de la carta con la que se remite el índice desde Manila.

(2) Fecha en que es recibida en el Consejo de Indias en Madrid.

Los índices de los despachos circulados a Filipinas desde España y viceversa no nos han posibilitado documentar el envío de correo de particulares sino el oficial, pero es obvio que se usaron los mismos medios para esta correspondencia. No obstante, podemos extrapolar algunos datos a partir del estudio de Rocío Sánchez e Isabel Testón Núñez²⁷

Estas investigadoras estudiaron la correspondencia de la familia de origen cacereño Espadero Paredes entre 1590 y 1613, circulada concretamente entre los hermanos Álvaro de Paredes y Gutierre Espadero (en México y Cáceres respectivamente). El patrón de los envíos de estos familiares era sucintamente el siguiente: aprovechaban todas las ocasiones para despachar el correo, tanto las flotas como los navíos de aviso. La mayor rapidez y frecuencia de los navíos de aviso hizo que éste fuera el medio de transporte postal favorito de Álvaro aunque a veces desconfiaba de la seguridad del mismo en tiempos de incertidumbres. Muchas veces solía hacer duplicados de las cartas que despachaba por distintas vías para asegurarse de que llegaban a destino²⁸. En ciertas ocasiones que consideraron de suma importancia reforzaron la seguridad de envíos con triplicados de las mismas cartas²⁹.

Las cartas enviadas por Gutierre desde Cáceres a México iban sin embargo en la mayor parte de las ocasiones en las flotas. Las autoras del estudio explican que el domicilio en Cáceres de la familia, con cierta lejanía de Sevilla solo permitía tener noticias ciertas sobre la partida de las flotas. Por ello preparaban con cierto tiempo sus cartas para aprovechar esta ocasión anual. Álvaro por el contrario residía en la capital del virreinato, y aunque también distante del puerto de Veracruz, disponía de mas información de salidas de navíos y en consecuencia aprovechaba tanto flotas como navíos de aviso, aunque ya se ha dicho que los consideraba menos seguros. Aunque las flotas aportaban mayor seguridad, al despacharse mas avisos que flotas fueron más las cartas enviadas mediante estos últimos por Álvaro desde la capital virreinal³⁰.

Este mismo esquema de envíos parece por los pocos testimonios que se encuentran disponibles que se seguía con la correspondencia de Filipinas una vez llegaba a Nueva España desde Manila. En carta del virrey de Nueva España Conde de Monterrey al Consejo de Indias de 3 de diciembre de 1597 se dice que *algunos pliegos an venido de las Islas para Vuestra Majestad y porque dize en unos que vayan en la naue capitana de la flota, retengo estos tales y considerando que no es bien aventurar en nauío de hauiso otros que no traen este advertimiento se quedan acá por lo que pueden importar en correspondencia tan difícil como esta y así ban sólo los que traen apuntado en los sobrescriptos que vayan con el primero de hauiso, porque estos presumo que son de prissa y deben quedar asegurados en dupplicado y es de creer que si con barcos quisiera el Gobernador [de Filipinas] que fueran otros algunos lo advirtiera en ellos como en estos se advierte*³¹.

Un ejemplo similar podemos mostrar casi tres cuartos de siglo mas tarde. El virrey Enríquez de Ribera, expresa lo siguiente desde México en carta de 19 de febrero de 1674:

*En la Nao de Filipinas que próximamente llegó a este Reyno, y de que he dado quenta a Vuestra Magestad en carta de quince de este presente mes, vinieron cinco caxoncillos, o pliegos sobre escritos a Vuestra Magestad de primera, segunda y tercera vía; y con este auiso remito dos de ellos a Vuestra Magestad que son de la primera; reteniendo los tres de la segunda, y tercera, para remitirlos con flota*³². Y en efecto, con fecha 27 de abril de 1674 envió el resto: *como retenía otros tres de segunda y tercera vía para remitirlos con la presente flota del cargo del general Don Pedro Corbete, como los remito; de que doy quenta a Vuestra Magestad en esta presente carta*³³. De igual modo procede el virrey conde de Galve, según expresa en carta de 3 de febrero de 1690: *doy quenta de la llegada del Galeón Capitana Santo Niño, que este año ha uenido de Philipinas (...), por no abenturar, en una embarcación, tan pequeña, como la de vn auiso, ninguno de los cajones, que a traído, de pliegos, quedauan, en mi Secretaría de Cámara, hauiendo considerado después, pueden venir algunas de summa importançia, he resuelto encaminar a manos de Vuestra Señoría los que vienen de primera vía, para que sirua de mandar ponerlos en el Consejo, quedándose el duplicado en mi Secretaría para que los conduzga la flota que se halla en el puerto*³⁴.

A veces la correspondencia principal, la duplicada y la triplicada se enviaba en sendos avisos como es el caso ocurrido en 1588. El virrey marqués de Villamanrique envía las principales en un navío de aviso al cargo de Nicolás de Rodas con un *memorial de las cartas y despachos* de 15 de diciembre de 1588, perteneciente a la flota del general Martín Pérez de Olazabal. Y en otro navío de aviso que salió de Veracruz el 1 de enero de 1589 envió las duplicadas. Las cartas desde Filipinas habían llegado previamente a Acapulco el 2 de diciembre de 1588³⁵.

En otras ocasiones, los pliegos principales, duplicados y triplicados se enviaban en años diferentes. El virrey conde de Moctezuma, dice en carta de 28 de abril de 1700 desde México al secretario del Consejo de Indias: *En la Nao San Francisco Xavier que vino de Philipinas este año, han benido ocho cajones de primera y segunda vía de aquella Audiencia, Gouernador, Ciudad y Comercio de Manila, y la quenta de la Caxa, los quales remito en este ocasión a manos de Vuestra Señoría con otras tres que son duplicado de los que lleuó el aviso de Diego Sánchez y vinieron el año pasado en la Nao Nuestra Señora del Rosario*. En anotación del Secretario del Consejo se indica: *Recibida con Flota en 13 de febrero de 1701*³⁶.

La falta de los galeones producía acumulaciones de pliegos de años anteriores que se solapaban en la siguiente salida del galeón para Manila desde Acapulco. La acumulación de cartas en Nueva España con destino a la Filipinas o a Madrid era una práctica habitual en estos casos. Por ejemplo, el virrey Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar, en carta de 24 de mayo de 1617 escribe que *el vajel que fue a Filipinas partió a 27 de marzo con buen tiempo, y que por tanto, los pliegos que vinieron en ella [por la Armada llegada por la Carrera de Indias] para*

*el Gouvernador no se pudieron embiar a la Audiencia de Manila por auer llegado a ocho de abril y así se remitirán en la primera ocasión*³⁷.

Un ejemplo clarividente es el acaecido en los años 1672-1673. Había tres índices de la correspondencia de 1672 que debían remitirse en la flota con destino a Veracruz que debía salir en julio, pero se ordenó que retrasase su partida hasta febrero de 1673. Finalmente, los índices indican que *Estos despachos se embiaron en el auiso que salió a nauegar para la Nueva España del Puerto de Cádiz en 17 de febrero de este año de 1673 a cargo de Don Diego de Bargas Çapata, gentilhombre de pliegos*. Un cuarto índice nos ofrece mas información: *En el mismo auiso fueron todos los despachos contenidos en los tres índices que están dentro de este número 18, que son los que hauían de ir en la flota de julio de este año de 1672, que se mandó detener hasta febrero del que viene de 1673, y a instancias de los comercios*³⁸.

La práctica de preparar un navío para paliar la falta de comunicación se siguió en ciertas ocasiones, no en todas. Por ejemplo, en 1688 cuando llegó a las Islas el Galeón *Santo Rey Don Fernando* remitido en *preuención y a falta de la comunicazió de los galeones de los dos años antecedentes*. Había sido despachado por el virrey de Nueva España, conde de la Monclova, remitiendo una parte del *Real Situado* para el socorro de las Islas y los despachos retenidos en Nueva España. El gobernador de las Islas Filipinas, Gabriel de Curucelaegui, en carta de 3 de diciembre de 1688 relata al secretario del Consejo de Indias, Antonio Ruiz de Otalora, que había recibido cinco cartas desde Nueva España, dos de 26 de junio de 1686 remitidas al virrey desde España en navíos de azogues para su resguardo y reenvío, dos de 7 y 23 de junio de 1687 remitidas en la flota que se despachó a Veracruz y una de 5 de agosto de 1687 enviada en las *naves de Onduras, y con dichas cartas todos los despachos y reales cédulas de que Vuestra Señoría haze mención y contienen los índices que les acompañan*.

El propio gobernador de las Islas le indica a Ruiz de Otalora, en vista de estar cortada la comunicación con Acapulco, que *cumpliendo con lo que Su Magestad tiene mandado y Vuestra Señoría me ordena, remito en esta ocasión la copia de ellos, recopilada en el que acompaña ésta. Y asimismo el que corresponde a las que por esta vía de la Costa de Choromandel escriuo a Su Magestad suplicando a Vuestra Señoría se sirua disponer el que uno y otro pase a ese Supremo y Real Consejo*. La carta de 3 de diciembre de 1688 llegó a Madrid por la vía del correo de Andalucía el 13 de marzo de 1690, siendo tratado su contenido en la sesión del Consejo de Indias de 4 de abril de 1690³⁹.

Esta vía occidental por la Costa de Coromandel (India)⁴⁰ se usó a falta de comunicación directa con Nueva España, y otros ejemplos de ello se pueden

poner; fue usado en 1694 como se recoge en el *Indize de cartas que por la Costa de Choro Mandel escriue a su Magestad en su Real y Supremo Consejo de las Yndias Don Fausto Cruzat y Góngora, cauallero de el horden de Santiago, Gouvernador y Capitán General de las Islas Philipinas y Presidente de la Audiencia y Chanzilleria Real, que en ellas reside en 7 de diciembre de 1694*⁴¹.

La utilización de vías alternativas se dio en otras ocasiones. Por ejemplo, el 31 de julio de 1649, el gobernador de Filipinas, Diego Fajardo Cahcón, comunicó al Consejo de Indias que: *Aviendo manifestado a Vuestra Magestad en mis despachos de los años de 46 y 47, que fueron el pasado de 48, y en otros por vía del Reyno de Macazar, que ya abrán llegado a sus Reales Manos, las grandes necesidades que oy se halla la caxa de Vuestra Majestad en estas Yslas ...*⁴². Esta ruta del Sultanato de Macasar debió usarse en especial en el período 1646-1649, denominado por Ostwald Sales Colín como *los años angustiosos*, caracterizados por el continuo acecho holandés sobre Filipinas, agravándose sus relaciones comerciales con China, especialmente por culpa de los ataques a los barcos chinos con base en Taiwán que comerciaban con Manila. El hostigamiento neerlandés a los galeones hicieron inviable el despacho desde Acapulco y por consiguiente de la llegada del *Real Situado* que socorría económicamente a las Islas. Hasta 1650 no pudo normalizarse la navegación del Galeón⁴³.

Otro ejemplo notable lo tenemos un siglo mas tarde, en 1745, cuando desde México se ordenó que se despachase un buque como barco de aviso al cargo del capitán Ignacio Pérez de Arce. Este simple hecho estuvo lleno de dificultades. Ante las noticias de estar formándose un posibilidad de ataque inglés al Galeón de Manila, el virrey de México, conde de Fuenclara, da cuenta al Consejo de Indias en una carta de 25 de mayo de 1745 que había tenido orden por la vía reservada para detener en Acapulco al Galeón que se hallase allí y a los demás que arribasen en *tornaviaje* desde Manila hasta que recibiese otras órdenes diferentes, y al mismo tiempo se le indicaba que despachase una embarcación pequeña que saliera de Acapulco con el aviso de la orden para que no salieran galeones desde Cavite. Indica al Consejo de Indias que el Galeón no había arribado a Nueva España en los dos años antecedentes. El virrey ordena que viniera de California la fragata que servía a los religiosos, misioneros y tropas presidiales a cargo de la Real Hacienda, para que saliera de Acapulco con los pliegos para Filipinas el 21 de marzo de 1745. La fragata *San Francisco* con 30 hombres y a cargo del capitán y piloto Ignacio Pérez de Arce llegó desde California al haber sido avisado por el Gobernador de Sinaloa a través del envío de una canoa, entrando en Acapulco el 9 de enero de 1745, según refiere el

virrey al marqués de la Ensenada en carta de 25 de febrero de 1745⁴⁴. En carta de la Audiencia de Manila de 30 de julio de 1745 se acusa recibo al Consejo de Indias de que llegaron el 14 de julio a las Islas Filipinas en el barco de aviso, la fragata *San Francisco*, las reales cédulas contenidas en los índices que adjuntaba y que había sido despachada por el virrey de la Nueva España al cargo del capitán Don Ignacio Pérez de Arze⁴⁵.

Un aspecto digno de ser reseñado es la operación desembarco de pliegos antes del arribo del Galeón a su puerto de destino. En carta del 17 de abril de 1759 del marqués de las Amarillas a José Ignacio de Goyeneche para su vista al Consejo de Indias, se relata como en 1754 el Galeón *Santísima Trinidad* que regresaba de Acapulco desembarcó los pliegos antes de llegar al puerto de Cavite *con el fin de que si acaso se retardase su arribo al puerto por oposición de los vientos o corrientes llegasen por tierra los los pliegos antes que el siguiente bajel hiciese su salida de aquellas Yslas para Acapulco*. Esta operación era habitual pero en este caso fueron asaltados los encargados de conducir los pliegos. Este acontecimiento provocó que el Gobernador Capitán General ordenase que en adelante siguieran los pliegos en el Galeón y no fuesen desembarcados mas que al llegar a Cavite. Así mismo dio lugar a una solicitud de dicha autoridad desde Manila en la que solicitaba al virrey de Nueva España, marqués de las Amarillas, que *no le remitiese en un mismo bagel los pliegos principales y duplicados, porque perdidos por contingencia, ofrecía su recibo una considerable demora, y tal vez confusión por no saberse para triplicar los pliegos que hubiesen padecido*. De hecho la Audiencia de Manila tuvo que solicitar al Consejo de Indias que se repitiesen *las reales órdenes que se consideran perdidas en dichos pliegos* el 21 de julio de 1754.

En esta petición se da cuenta que *Haviendo llegado el Galeón la Santísima Trinidad a estas Islas frente al Puerto de San Jazinto resolvió el comandante despachar por tierra los pliegos de Vuestra Majestad y de particulares a cargo del capitán gentilhombre que nombró, y un artillero que le acompañase y desembarcados en la playa a quatro horas de separados del Galeón les asaltaron dos embarcaciones de moros el día seis de este presente mes, mataron dicho gentilhombre y se llevaron los pliegos*. Con la petición en carta del 27 de julio de 1754 se acompañaba un testimonio en el que se dice que Isidro Martínez, compañero del capitán del pliego, se salvó llegando a Albay: *viniendo en compañía del Capitán Gentilhombre que traía los pliegos de Su Magestad, al llegar a la costa en una pequeña embarcación, entre los pueblos de Gibalón y Gate de la Provincia de Albay, les asaltaron*. Así mismo relata como *aviendo llegado el dicho Galeón asta enfrente del Puerto de San Jacinto, resolvió el General de dicho Navío, marques de Villamediana,*

*echar en tierra firme de esta Ysla los pliegos de Su Magestad, del Comercio y de particulares en diferentes caxones en una embarcación pequeña de remo, a cargo de Don Juan Gandón, Capitán Gentilhombre*⁴⁶.

Esta figura del *gentilhombre de pliegos* que ya hemos visto anteriormente, encargado del correo en los Galeones de Manila, nos salta por algún otro testimonio documental.

Desde finales del siglo XVI, los puertos de Salagua en Colima y de la Navidad en la Nueva Galicia se convirtieron en lugares de aprovisionamiento de víveres para la tripulación que regresaba de Filipinas. Tras un largo y peligroso viaje, el Galeón de Manila paraba en alguno de los dos puertos para obtener comida fresca e informar al virrey de la Nueva España sobre el cercano arribo al puerto de Acapulco y transportar los cajones de correspondencia a la capital virreinal.

Es explícita en este sentido la petición de los diputados del Comercio de Manila al rey, para que eximiese del cobro de portes que el Correo Mayor de México imponía a las cartas llegadas en el Galeón con destino a México, al referirse al *gentilhombre de pliegos*: *es público y notorio que el gentilhombre de los pliegos que viene en cada Galeón conduce desde el Puerto de la Nauidad o de otro donde se desembarca hasta ciudad de México, así los cajones de pliegos del Real Seruicio para aquel y este reyno, como las cartas para particulares en que regularmente se gastan 600 o 700 pesos por el crecido número y volumen de los referidos caxones, pues como le consta a Vuestra Majestad, suelen venir cada año siete u ocho solo para el Consejo, y algunas para la vía reservada*⁴⁷.

4. Un intento de regulación: las disposiciones del Gobernador Arandía y Santisteban

La experiencia acumulada que se evidenciaba respecto de los anteriores extremos que hemos tratado, hizo que en 1757 el Gobernador de Filipinas Pedro Manuel de Arandía y Santisteban regulase algunos aspectos de la navegación del Galeón de Manila mediante las *ORDENANZAS DE MARINA, PARA LOS NAVÍOS DEL REY, DE LAS ISLAS PHILIPINAS, que en Guerra, y con Reales Permisos haces Viages al Reyno de la Nueva España, ù otro destino del Real Servicio*. Se publicaron en dos tomos, el segundo con el título modificado añadiendo *ADICCIÓN A LA ORDENANZA DE MARINA, QUE HAN DE OBSERVAR LOS NAVÍOS DEL REY DELAS ISLAS PHILIPINAS, EN LOS VIAJES AL REYNO DE NUEVA España, Puerto de Cavite, y Acapulco, en la Carga, su Descarga, y Regreso*⁴⁸.

Para el despacho de la correspondencia desde Manila se establece el *ORDEN, QUE DEBERÀ OBSERVAR EL MAESTRE EN EL RECIBO, Y Entrega de los Pliegos en ida, y vuelta del viage*. En el art. 1 se contempla que se



Portadas de ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de. *ORDENANZAS DE MARINA, PARA LOS NAVÍOS DEL REY, DE LAS ISLAS PHILIPINAS, que en Guerra, y con Reales Permisos hacen Viages al Reyno de la Nueva España, à otro destino del Real servicio. Y ADICCIÓN A LA ORDENANZA DE MARINA, QUE HAN DE OBSERVAR LOS NAVÍOS DEL REY DELAS ISLAS PHILIPINAS, EN LOS VIAJES AL REYNO DE NUEVA España, Puerto de Cavite, y Acapulco, en la Carga, su Descarga, y Regreso.* Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757. Biblioteca del Banco de España (Signatura: FEV-SV-M-00296). Repositorio Institucional del Banco de España (visto el 04-11-2020: <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513>).

señalaría un día por el Superior Gobierno para que el Secretario Escribano recibiera los cajones de pliegos de la Real Audiencia, así como los del resto de la ciudad, comerciantes, cabildo eclesiástico, Inquisición o Real Hacienda, dándose resguardo por dicho Secretario, haciéndose lista y consignación para su entrega al maestre del Navío, prohibiéndole que saltase a tierra y recogiese pliegos por su cuenta por casas y oficios como *estaba por abusivo*, ya que ello retrasaba la partida.

En el art. II se establece el sistema de entrega al llegar al Puerto de Acapulco y que presentaría a la vuelta a Manila el resguardo de haber despositado los pliegos, para que así constase siempre la entrega en Nueva España, *por si alguna parte por extravió u otro evento pidiere la justificación que le convenga.*

Se ordena en el art. III que en Acapulco el Maestre del Navío no recibirá cajones de pliegos del Oficio del Correo

Mayor dirigidos a particulares y comerciantes, teniendo que ir dirigidos todos al Superior Gobierno de Filipinas, que sería a la llegada el encargado de abrir los cajones y hacer los listados de cartas y pliegos para su entrega.

En lo que toca al desembarco de los pliegos se establece en el Lib. IV, Art. XXIII que era costumbre desembarcar con antelación los pliegos en el Puerto de la Navidad *a cargo de un solo sujeto arbitrario al General del Navío, con el nombre de Capitán Gentil-hombre de los Pliegos*, lo que había provocado que por el estado de los caminos despoblados o la falta de bagajes, o por ir repartiendo los pliegos por el camino, se detenía en demasía y llegaban a México una vez que el navío había atracado en Acapulco. Y de esta manera se prohibía que se nombrase *gentilhombre de pliegos* para desembarcarlos antes de llegar a Acapulco. En efecto, en el Lib. IV, Art. XXV, se consigna que llegados a Acapulco avisaría el General del Navío mediante un oficial al



ORDEN, QUE DEBERA OBSERVAR EL MAESTRE EN EL RECIBO, Y ENTREGA de los Pliegos en ida, y buelta del viaje. En: ADICCIÓN A LA ORDENANZA DE MARINA, QUE HAN DE OBSERVAR LOS NAVÍOS DEL REY DE LAS ISLAS FILIPINAS, EN LOS VIAJES AL REYNO DE NUEVA ESPAÑA, Puerto de Cavite, y Acapulco, en la Carga, su Descarga, y Regreso. Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757. Biblioteca del Banco de España (Signatura: FEV-SV-M-00296). Repositorio Institucional del Banco de España (visto el 04-11-2020: <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513>).

castellano del puerto, y habiendo respondido éste, *será el desembarco del Maestre con vn Oficial de la guarnición, y los resguardos que le corresponden, con los Pliegos que lleva a su cargo, que entregará al Castellano, y Oficiales Reales de aquel Puerto, de quienes tomará su resguardo quedando al cargo, y cuydado de aquel ministerio su despacho a México.*

En el mismo Lib. IV, Art. XXIV se dicta que el General del Navío entregaría un pliego remitido por el Superior Gobierno de Filipinas y otro del propio General sobre el estado del buque y la carga, y el capitán del navío otro con las necesidades del bajel, todo en un paquete y al llegar al Puerto de la Navidad en una lancha con un oficial lo haría llegar a Alcalde Mayor para su remisión a México a manos del virrey. No se desembarcarían más pliegos o cartas como ya se contemplaba en el artículo XXIII.

Otras prevenciones se hacen para el desembarco anticipado de los pliegos y cartas llegando a las Islas

Filipinas. En la *Adicción a la Ordenanza*, Art. LIV se establece que llegado el Navío a las costas de las Islas Filipinas, aunque entrase en el Estrecho de San Bernardino, no se desembarcarían los pliegos para remitirlos a Cavite como era costumbre, *de que se ha tenido la experiencia de su pérdida, sino había embarcación de guerra que pudiese llevarlos antes de la llegada del Galeón, y por esto no dejará saltar persona a la costa, sin ser el General informado de la misma, el estado en que se halla, si pacífica o invadida de moros, en el qual supuesto ha de desembocar siempre precavido, y dispuesto a qualquiera acción.* Como complemento el Art. LV se dicta que los pliegos sólo se podrían entregar, en caso de existir, a embarcación de guerra (galera o patache), avisando del estado del navío, de su carga o del motivo de haber atracado a puerto para tomar las medidas oportunas del *Real Situado* que servía para el socorro anual de las Filipinas.

NOTAS

- ¹ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Correos, 484 A. Agradezco al Académico D. José Antonio Herráiz que me proporcionase una copia digitalizada del documento conteniendo las Instrucciones del marqués de Grimaldi al Gobernador Capitán General de las Islas Filipinas, de 27 de septiembre de 1764.
- ² En la carta de Simón de Anda sobre nombramiento de escribano de cámara interino, Manila 6 de junio de 1764, se puede obtener información sobre las funciones que venía prestando como Secretario de Gobierno y Escribano de Cámara de la Real Audiencia, en el momento en que se le encargó de la gestión de la embrionaria actividad postal en Manila (AGI, Filipinas, 609, N.2).
- ³ AGI, Correos, 152 A.
- ⁴ Los administradores de correos de Manila entre 1767 y 1817 fueron: Antonio Díaz Conde (1767- 1777), Francisco Javier Valcárcel (1777-1783), y Andrés de Azas y Valdés (1783-1817).
- ⁵ A pesar de una ingente labor de búsqueda realizada en varios archivos, de momento ha sido imposible hallar la citada Instrucción. Nos consta su existencia por quedar registrada en el *Inventario de las cartas resagadas, libros y papeles, muebles, y utensilios pertenecientes a la Real Renta de Correos, que he recibido en esta fecha de Don Matías Sáenz de Vizmanos, Administrador sustituto de dicha Renta y de Don Mariano Díaz de la Rivera, albacea testamentario del difunto Don José Arrieta y Pobery*, Manila, 29 de enero de 1831 (AGI, Ultramar, 635).
- ⁶ La Instrucción despachada a la primera autoridad del archipiélago contenía, además, dos rutas alternativas a la de Acapulco, como eran la de Canarias y la de Constantinopla; que sin embargo quedaron en proyecto, al no ponerse en práctica en ningún momento. En relación con la vía de Canarias, se envió la Instrucción destinada al Capitán General de las Islas Canarias, de 14 de diciembre de 1764, que tampoco tuvo ningún efecto en el correo con las Islas Filipinas. Ninguno de los tres documentos, sin embargo, recogió la opción que entraría en funcionamiento en 1765, mediante los buques de la Real Armada, que unirían directamente Cádiz con Manila hasta 1783, siendo durante esta etapa del correo de Filipinas bajo control de la Real Renta la única alternativa a la del Galeón de Manila. Ver referencia del documento en la nota 1.
- ⁷ Sobre la apertura de esta ruta, con un listado de los buques que la realizaron hasta la década de 1780, véase: MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina. «La Armada en el Cabo de Buenas Esperanza. La primera expedición del Navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2013, núm. 59, pp. 429-476.
- ⁸ AGI, Filipinas 74, N. 25. *Carta de Domingo de Salazar al rey*, Manila, 8 de abril de 1584. Citado por GARCÍA-ABÁSULO, Antonio, «Problemas para gobernar un imperio. Aspectos del modelo colonial en Filipinas, siglos XVI-XVIII», *Revista de Estudios Extremeños*, 2015, Tomo LXXI, Núm. 3, pp. 1843-1868 (citado en p. 1843).
- ⁹ 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, 1979, pp. 275-276.
- ¹⁰ 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, pp. 145-151; GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *El comercio español con América (1650-1778)*. Sevilla, 1980, pp. 158-166; HARING, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de las Habsburgos*. México, 1979, 1ª reimp., pp. 211-287; y LORENZO SANZ, Eufemio Op. cit., pp. 275-281.
- ¹¹ HARING, Clarence H., *Op. cit.*, p. 234.
- ¹² CABALLERO JUÁREZ, José Antonio. *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias*. Siglos XVI y XVII. México, 1997, p. 49.
- ¹³ *Ibid.*, p. 50.
- ¹⁴ LORENZO SANZ, Eufemio. *Op. cit.*, 278-279.
- ¹⁵ Sobre el viaje del galeón San Pedro, que partió de Cebú el 1º de julio de 1565 cómo iniciador del tráfico, véase: YUSTE, Carmen. «Un océano de intercambios», En *Catálogo de la Exposición El Galeón de Manila*, Madrid, 2000, pp. 139-150 (citado en p. 140). Sobre la elección del puerto de Acapulco como puerto de arribo del galeón en Nueva España: SALES SOLÍN, Ostwald. «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación», *Revista Complutense de Historia de América*, 22, Madrid, 1996, pp. 97-119 (citado en p. 97).
- ¹⁶ *Id.*
- ¹⁷ *Id.*
- ¹⁸ Manila, 3 de diciembre de 1688, AGI, Filipinas, 14, R. 1, N. 7.
- ¹⁹ Manila, 13 de diciembre de 1688, AGI, Filipinas, 14, R. 1, N. 7.
- ²⁰ Ambos índices en AGI, Filipinas, 117, N. 25.
- ²¹ AGI, Filipinas, 129, N. 141. Manila, 14 de julio de 1711.
- ²² AGI, Filipinas, 117.
- ²³ AGI, Indiferente, 603, L. 1.
- ²⁴ AGI, Indiferente, 1505, L. 1.
- ²⁵ AGI, Filipinas, 117, N. 4.
- ²⁶ AGI, Filipinas, 130, N. 3.
- ²⁷ 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, 2014.
- ²⁸ *Ibid.*, pp. 54-59.
- ²⁹ *Ibid.*, p. 82.
- ³⁰ *Ibid.*, pp. 69-72.
- ³¹ AGI, Filipinas, 18B, R. 7, N. 86. *Carta del conde de Monterrey al Consejo de Indias*. México, 3 de diciembre de 1597.
- ³² AGI, México, 47, R. 2, N. 16. *Carta del virrey Enríquez de Ribera al Consejo de Indias*. México, 19 de febrero de 1674.
- ³³ AGI, México, 47, R. 3, N. 49. *Carta del virrey Enríquez de Ribera al Consejo de Indias*. México, 27 de abril de 1674.
- ³⁴ AGI, México, 59, R. 3, N. 18. *Carta del virrey conde de Galve al Secretario del Consejo de Indias*. México, 3 de febrero de 1690.
- ³⁵ AGI, México, 21, N. 61. *Memoria de las cartas y despachos que remite el virrey marqués de Villamanrique al Consejo de Indias*. México, 15 de diciembre de 1588.
- ³⁶ AGI, Filipinas, 119, N. 5. *Carta del virrey marqués de Moctezuma al secretario del Consejo de Indias*. México, 28 de abril de 1700.

- ³⁷ AGI, México, 28, N. 51. *Carta del virrey marqués de Guadalcazar al Consejo de Indias*. México, 24 de mayo de 1617.
- ³⁸ AGI, Filipinas, 117, N. 10.
- ³⁹ AGI, Filipinas, 14, R. 1, N. 7. *Carta de Gabriel de Curucelaegui, gobernador de las Islas Filipinas a Antonio Ortiz de Ojalora*. Manila, 3 de diciembre de 1688.
- ⁴⁰ Para algunos datos sobre la Costa de Coromandel y sus relaciones comerciales, véase: PICAZO MUNTANER, Antoni. «El comercio de Filipinas en el tránsito al siglo XVIII: la política comercial china», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, 20, 2020, pp. 253-272.
- ⁴¹ AGI, Filipinas, 15, R. 1, N. 25.
- ⁴² AGI, Filipinas, 9, R. 1, N. 6. Sobre las actividades mercantiles Filipinas con Macasar, véase: Jean-Noël Sánchez Pons, Jean-Noël. «Tardíos amores insulindios: Manila y el sultanato de Macasar en el siglo XVII», *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, 20, 2020, pp. 295-325.
- ⁴³ SALES COLÍN, Ostwald. *Op. cit.*, pp. 112- 117).
- ⁴⁴ AGI, Filipinas, 121, N. 9. *Carta del Conde de Fuencalra sobre la detención del tráfico de galeones y envío de la fragata San Francisco a Filipinas como aviso*. México, 25 de mayo de 1745. Tiene varios anexos con copias de otras cartas.
- ⁴⁵ AGI, Filipinas, 182, N. 5. *Carta de la Audiencia de Manila remitiendo los índices de correspondencia recibida de 1743 y 1744*. Manila, 30 de julio de 1745. Acompaña un testimonio que incluye los índices de correspondencia de los años 1743 y 1744, recibidos en el de 1745.
- ⁴⁶ AGI, Filipinas, 121, N. 24, *Expediente sobre pérdida de pliegos y modo de enviar la correspondencia, 1754-1759* y AGI, 199, N. 4. *Expediente sobre la pérdida de pliegos de correspondencia que venían en el Santísima Trinidad, 1755-1757*.
- ⁴⁷ AGI, Filipinas, 189A, N. 4. *Memorial de los diputados del Comercio de Manila al rey sobre exención de portes*. Manila, 1741. Véase también: LÓPEZ BERNAL, José Manuel. «La gratuidad del correo marítimo en la ruta Manila-México. A propósito de una real cédula de 1741», *Atalaya Filatélica*, 96, abril, 2001, pp. 17-22.
- ⁴⁸ ARANDIA Y SANTESTEVAN, Pedro Manuel de. *ORDENANZAS DE MARINA, PARA LOS NAVÍOS DEL REY, DE LAS ISLAS PHILIPINAS, que en Guerra, y con Reales Permisos haces Viages al Reyno de la Nueva España, à otro destino del Real Servicio*. Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757. Hemos visto el ejemplar del repositorio institucional del Banco de España.



**COMMUNICATE WITH THE CONFINES OF THE EMPIRE.
“ASPECTS ON THE DISPATCH OF MAIL WITH THE PHILIPPINE ISLANDS”
(16th-18th CENTURIES)**

José Manuel López Bernal

The article attempts to show the pattern followed for the postal communications with the Philippine Islands, the hub of the Spanish Empire in the Far East, between 1565 and 1765. The need to send official and private correspondence led to the early *globalization of postal traffic*, when the two main imperial maritime routes were involved; the Route of the Indies and the Manila Galleon, with the land axis of Veracruz - Mexico City - Acapulco which connected both of them, and at the same time geographically linking three continents: Europe, America and Asia.