

LA CORRESPONDENCIA DE FILIPINAS A ESPAÑA, POR LA RUTA DE SUEZ



Geoffrey Lewis
(Académico Correspondiente)



La correspondencia de Filipinas a España era transportada por buques de vela, a través del Cabo de Buena Esperanza y el viaje duraba, aproximadamente, cinco meses. En el Océano Índico los vientos fuertes soplaban del nordeste la mitad del año y del sudoeste la otra mitad, por lo que los buques podían hacer este viaje solamente durante ciertos meses del año. La mayoría de las naves salían de Manila para España de septiembre a marzo.

Gran Bretaña tenía los mismos problemas para llevar el correo a la India, su importante colonia. La solución era enviar el correo por buque de vapor. El primer servicio regular comenzó a finales de 1835. Un vapor de la *East India Company (EIC)* llevaba la correspondencia de Bombay a Suez, situada en el Mar Rojo, desde donde era llevada por tierra, a través de Egipto, al puerto mediterráneo de Alejandría. Desde allí, otros vapores la llevaban a Inglaterra.

De Bombay salía un vapor cada mes. Como los habitantes de otras ciudades de la India también querían enviar sus cartas más rápido a Inglaterra, las comenzaron a enviar a Bombay, incluso desde Calcuta, la ciudad más grande de la India británica. Poco después las cartas de otros países de Asia fueron remitidas a Bombay para ir a Inglaterra por vapor. La primera carta salida de Filipinas a Inglaterra, por vapor, está fechada en Manila el 8 de octubre de 1837 (Ver *Peterson y Lewis*, página 58).

LA PRIMERA CARTA DE FILIPINAS A ESPAÑA POR ESTA RUTA

La carta de la figura 1 es muy importante. Dirigida a Madrid, fue escrita en Manila el 24 de octubre de 1838.

Es la primera carta de Manila a España llevada por el vapor inglés. El remitente debe haber sido un historiador postal, porque dice cómo va a ser enviada, además de escribir en el anverso la maravillosa indicación “Vía Mocha”.



1) Manila, 24 de octubre de 1838.
Primera carta de Filipinas a España por la ruta de Suez.
Manuscrito: “vía Mocha”.

El remitente tenía que solucionar dos grandes problemas:

- 1): ¿Cómo mandar la carta a Bombay?
- 2): Dado que toda la correspondencia de Bombay iba a Gran Bretaña. ¿cómo podía llegar a España?

El remitente tiene que improvisar e intenta enviar esta carta por Bombay y escribe “para alcanzar el vapor que debe salir de puerto inglés”. Espera que la carta llegará a España en “menos de cuatro meses” y sigue “las fragatas *Victoria* y *Colom* que se dieron a la vela para Cádiz en fin de setiembre y principio de octubre”. Piensa que esta carta llegará a Madrid, por Bombay, antes que las llevadas por barcos españoles.

También dice que el cónsul francés en Singapur irá a París y viajará desde Bombay por el vapor. Un amigo del escritor “sale mañana para Singapur” y llevará esta carta y la dará al cónsul francés.

La carta tiene tres marcas postales, todas aplicadas en España:

“DE FRANCIA”, en azul, marca lineal que se aplicaba en Barcelona a las cartas que llegaban desde Marsella por buque; un fechador rojo circular de 5 de abril de 1839 al reverso —también hay una impresión borrosa de esta marca en el anverso— y un “5.R” de Madrid. La destinataria pagó 5 reales de vellón.

Estas tres marcas son las que podían ser aplicadas a una carta de Marsella a Madrid. La tarifa para una carta sencilla de Francia a Madrid era de 5 reales, desde 1816 a 1849. El cónsul francés debió enviar la carta por correo desde Marsella, cuando llegó a Francia.

El cónsul francés viajó de Alejandría a Marsella en un vapor. En 1839 había vapores británicos y franceses, pero el cónsul debió viajar en uno francés.

Sabemos que la carta llegó a Madrid el 5 de abril. Repasé dos libros importantes que tienen los itinerarios de los vapores: el de Salles para los paquebotos franceses en el Mediterráneo y el de Hammond Giles para los de la *EIC*, entre Bombay y Suez.

Creo que la carta fue llevada por el *Hugh Lindsay*, que salió de Bombay el 20 de enero de 1839 y llegó a Suez el 10 de febrero, con escalas en Adén y Juddah. El correo fue llevado por tierra de Suez a El Cairo en camello y después, en barco por el Nilo, a Alejandría. Fue llevada por tres vapores franceses diferentes:

De Alejandría a la isla griega de Siros.

De Siros a Malta.

De Malta a Marsella.

No he visto nunca otra carta “Vía Mocha”. Mocha (Al Mukha) está situada cerca de la boca del Mar Rojo. Es un puerto histórico. Granos de café fueron cultivados en Yemen y exportados desde este puerto, por lo que su nombre es asociado con el café.

Bombay está lejos de Suez, así que fue necesario un puerto intermedio donde cargar carbón para los vapores. En 1838, la *EIC* utilizaba Mocha como puerto carbonero. Sin embargo, a finales de año, los ingleses tomaron el mando de Adén que se convirtió en el puerto carbonero, ya que era mejor que Mocha. El remitente de esta carta sabía que el vapor viajaba por Mocha, y así escribió “Mocha” en el anverso. Sin embargo, el vapor que llevó esta carta hizo escala en Adén y no en Mocha. El *Hugh Lindsay* era el vapor más viejo y más pequeño de la *EIC*, así que hizo una escala adicional en Yeddah, el puerto de La Mecca, 60 kms. tierra adentro. El viaje duró un total de 163 días.

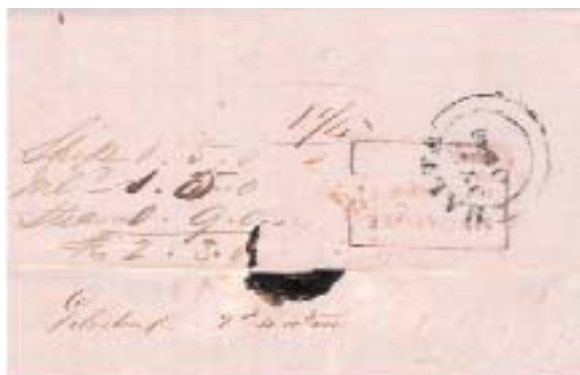
¿Cómo comparar este viaje con el de las fragatas españolas? Tengo una carta llevada en la *Victoria* (alias *Antonia*) que, fechada en Manila el 21 de setiembre de 1838 llegó a Madrid el 1 de marzo de 1839, tras un viaje de 161 días.

POR LA VÍA DE LA INDIA Y DE GIBRALTAR

Desde 1842, la correspondencia viajaba de Manila a España por la ruta de la India y de Suez. ¿Cómo fueron solucionados ambos problemas?

1): Había muchas naves que navegaban de Singapur a Calcuta o a Bombay, que llevaban correspondencia de puertos asiáticos incluyendo Manila, Cantón, Macao, Hong Kong y Batavia.

2): Como los vapores ingleses hacían escala en Gibraltar, en el trayecto de Alejandría a Falmouth o Southampton, los comerciantes de Manila enviaban sus cartas a un encaminador en Gibraltar y éste las enviaba a su destinatario en España.



2) Manila, 18 de marzo de 1843.
Carta enviada al encaminador en Gibraltar
(anverso y reverso).

Este sobre (figura 2) es un buen ejemplo de lo anterior. Tiene fecha de 18 de marzo de 1843 y lleva duplicados de dos cartas anteriores. Un velero lo llevó a Singapur. El Correo en Singapur era una sucursal del de la India. Como la carta no iba a Inglaterra, era necesario pagar el franqueo hasta Suez.

Al reverso hay, en rojo, una marca rectangular, “SINGAPORE PAID”. En las tarifas se aplicaban rupias, annas y pies (1 rupia = 16 annas). La tarifa total es de “2.3.0”, es decir 2 rupias y 3 annas. Hay también un “1 1/4” manuscrito que indica el peso en tolas (1 onza = 2 y 1/2 tolas). Además de:

-“Ship 0.5.0.” 5 annas era la tarifa para una carta entrante en la India desde China o de cualquier otra parte del Este asiático.

-“Inld (Inland) 1.5.0.”, o sea 1 rupia y 5 annas, era la tarifa para el correo interior desde Calcuta a Bombay por tierra. La tarifa para una carta sencilla era de 7 annas. La tarifa triple de 21 annas, tasada para esta carta, nos indica que pesaba entre 1 y 1 y 1/2 tolas.

-“Steam 0.9.0.” La tarifa para el transporte por vapor de Bombay a Suez era de 9 annas para una carta sencilla de no más de 1/2 onza.

Esta carta fue llevada de Singapur a Calcuta por buque de vela y, por tierra, a Bombay, donde se le aplicó, en rojo, la marca oval “INDIA”. Gracias al libro de Hammond Giles pudimos reconstruir su itinerario. Salió de Bombay en el *Semiramis* el 19 de junio y llegó a Adén el 26 de junio. Quizá el buque tuvo alguna avería, porque el correo fue desembarcado allí. Fue, nuevamente, embarcado en el *Atalanta* que salió de Adén el 8 de julio y llegó a Suez el siguiente 17 y embarcado en el *P&O Orient*, que salió de Alejandría el 21 de julio, llegó a Malta tres días después y a Gibraltar el 31 de julio. Hay un fechador británico de Malta al reverso.

No hay marcas postales españolas en esta carta. El encaminador José Montero, de Gibraltar, la envía privadamente al destinatario José Matía, en Cádiz. Hay una anotación al reverso: “2 reales 4 maravedis vellón”. Creo que lo escribió el encaminador para que se lo pagara el destinatario. Ignoro el significado del “5” del anverso.

El viaje de este sobre duró 135 días de Manila a Gibraltar, pero sólo 42 de Bombay a Gibraltar.

LA VALIJA DE MANILA A GIBRALTAR

La carta de la figura 3 es un ejemplo temprano del tipo más común de prefilatelia de Filipinas a España por la ruta de Suez.

En 1845, la compañía británica *Peninsular & Orient* (*P&O*) empezó un servicio regular por vapor entre Bombay y Hong Kong. El Problema 1 estaba superado. El correo era fácil de enviar por buque desde Manila a Hong Kong y, ahora, existía un servicio de vapor desde Hong Kong a Europa.

El Gobierno español debió de hacer algún acuerdo con el Correo británico. Esta carta sólo tiene marcas de Manila y de España.



3) Manila, 5 de octubre de 1846.
Carta portada en valija de Manila a Algeciras.

Hay un “Baeza” de Manila con fecha 5 de octubre de 1846 y, también, dos marcas “FRANCO” y dos líneas diagonales, lo que indica que el remitente ha pagado el porte. La tarifa era de 18 reales de plata, pagada en Manila. La mayoría de cartas similares eran tasadas con 6 reales pero el peso de ésta era triple, según indica el “18” manuscrito.

Al reverso sólo hay una marca, un “Baeza” de Algeciras con fecha 27 de diciembre de 1846.

El Correo de Manila puso esta carta, y las otras para España, en una valija –caja sellada herméticamente– utilizada por todos los Correos que enviaban correspondencia mediante vapores ingleses. Esta valija fue a Hong Kong en un velero.

Gracias al libro de Kirk, que tiene tablas de todos los viajes de los vapores de la *P&O*, sabemos que esta valija fue llevada por el *Lady Mary Wood*, que salió de Hong Kong el 30 de octubre, hizo escala en Singapur y Penang y llegó a Galle, en Ceilán, el 16 de noviembre. Y, después, en el *P&O Precursor* a Suez, vía Adén. Salió de Alejandría, en el *Ripon* y llegó a Gibraltar el 24 de diciembre, donde se desembarcó la valija, se dieron sus cartas a España y fueron selladas en Algeciras, el correo español más cercano a Gibraltar. Desde allí, esta carta, llegó a su destino en Cádiz. El viaje de esta carta, de Manila a Algeciras, duró 83 días.

Por fin, la ruta de Suez demostraba su idoneidad, al disminuir el tiempo de enviar una carta desde Manila a España.

MANILA: CORRESPONDENCIA ENVIADA DESDE HONG KONG Y SINGAPUR

El sobre de la figura 4 era escrito en Manila el 13 de junio de 1848 y echado al Correo británico en Hong Kong. Tiene, en rojo, una marca circular coronada “PAID AT HONG KONG” y, también, un fechador negro

circular de Hong Kong del 23 de junio al reverso. Y un porteo, manuscrito, de 3/8 (3 chelines y 8 peniques.)



4) Manila, 13 de junio de 1848.
Carta echada en el correo en Hong Kong
y enviada a Gibraltar.

El Correo de Hong Kong preparó una valija con las cartas para Gibraltar. En consecuencia, en este sobre no hay marcas de otros correos británicos. El Correo en Gibraltar no tuvo que cobrar portes o aplicar marcas, porque la tarifa completa fue pagada en Hong Kong.

La tarifa de Hong Kong a Gibraltar era de 1 chelín y 10 peniques por cada 1/2 onza, así que ésta era una carta doble.



5) Manila, 15 de mayo de 1851.
Carta enviada vía Singapur y desinfectada en Malta.

La figura 5 es un ejemplo de un sobre de Manila echado al Correo de Singapur. Los tratos postales de Singapur difieren de los de Hong Kong, probablemente porque Singapur era ya parte del Correo de la India.

Singapur no preparó una valija para la correspondencia para Gibraltar. Un agente en Singapur pagó la tarifa, 1 chelín por cada 1/2 onza de Singapur a Alejandría.

La carta transitó en Egipto como “fuera de valija” por lo que, en Malta, donde todas las cartas eran desinfectadas con excepción de las portadas en valijas selladas –ya que existía la creencia de que el cólera podría transmitirse a

través de ellas– le pusieron una marca circular, en negro, “PURIFIÉ AU LAZARET / MALTE”.

En Gibraltar, esta carta fue tasada con 10 peniques por cada 1/2 onza, la tarifa de Alejandría a Gibraltar por los vapores ingleses.

Los sobres de las figuras 4 y 5 no tienen marcas postales españolas. ¿Cómo llegaron a sus destinos? La carta de la figura 6 responde a esta pregunta.



6) Gibraltar, 18 de abril de 1850.
Envoltura de Gibraltar a Cádiz, que contuvo varias
cartas de Filipinas.

Hay una nota de H. L. Glynn de Gibraltar, el 18 de abril de 1850. Dice “incluso su correspondencia de India que recibí por el vapor de Alejandría ayer”. Glynn la escribió sobre un papel que usó como envoltorio. Glynn era el destinatario de cartas como la de la figura 4, así que él las puso la envoltura. Si Matía era el destinatario de cartas como la de la figura 5, Glynn habría pagado la tarifa correspondiente al Correo de Gibraltar. Glynn envolvió estas cartas como un paquete. Cartas como la de la figura 3 fueron enviadas al destinatario, Matía, porque la tarifa pagada en Manila incluyó el porte a Cádiz.

El envoltorio de Glynn contuvo varias cartas de Filipinas y otros países de Asia. Fue de Gibraltar a San Roque, el pueblo más cercano a Gibraltar, y allí se le aplicaron, en rojo, varias marcas:

-Un “DE GIBR / S.ROQUE / ANDA BAXA”, para indicar que vino de Gibraltar.

-Un “Baeza”, con fecha 18 de abril, y

-Un “FILIPINAS”, recuadrado para indicar su origen.

La tarifa española para cartas de Filipinas sin franquear era de 29 reales por onza, así que esta carta pesó 2 onzas. El manuscrito “40” es la tarifa interior española de San Roque a Cádiz. Desde 1845 la tarifa era de 10 cuartos para una carta de 1/2 onza, más 5 cuartos por cada 1/4 de onza más. Así que 40 cuartos era la tarifa correcta para una carta de 2 onzas.

Los sobres de las figuras 4 y 5 fueron llevados por los mismos vapores que los otros de Manila, caso del de la figura 3. Deben haber llegado al mismo tiempo, sino la tarifa sería mucho más cara. ¿Por qué el remitente en Manila envió una carta a Hong Kong o Singapur? Es posible que el Correo de Manila ya hubiera enviado la valija a Hong Kong, así que el remitente dio su carta al capitán de otro buque con rumbo a Hong Kong o Singapur, para que su carta llegara antes de la salida del vapor de la *Peninsular & Orient*.

BIBLIOGRAFÍA

- Hammond Giles, D.: *The Hon E.I.C.'s Steamers of 1830-1854*. India Study Circle, 1995.
- Kirk, R.: *The P&O Lines to the Far East*. Proud-Bailey, Londres, 1982.
- Peterson y Lewis: *Postal History of the Spanish Philippines, 1565-1898*. Washington, 2000.
- Salles, Raimond: *La Poste Maritime Française. Tome II. Les Paquebots de la Méditerranée de 1837 à 1939*. Paris, 1962.



MAIL FROM THE PHILIPPINES TO SPAIN BY THE SUEZ ROUTE

By **Geoffrey Lewis**

The main aim of using steamships to take mail from Bombay to Suez was to speed up the delivery of mail between India and Britain. This steam service also had the potential to speed up mail from the Philippines to Europe. Mail had to be taken from Manila to a steamer port, originally Bombay, but later Calcutta, Singapore and Hong Kong. Mail with destination in Spain had to be offloaded from the steamer at Gibraltar. The 1838 letter in this article is the first carried from Manila via Suez to Spain, and was done as an experiment to prove that this new route could be useful.