

CORRESPONDENCIA ULTRAMARINA EN LA NUEVA GRANADA DESDE LA INDEPENDENCIA HASTA LA U.P.U.



Manuel Arango Echeverri

Académico de Número de la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Las últimas tropas españolas abandonaron Cartagena de Indias como último bastión en la Nueva Granada a partir del 10 de octubre de 1821. En ese día, el gobernador Gabriel Ceferino de Torres y Velasco dejó pacíficamente Cartagena después de verse obligado a rendirse debido a la falta de alimentos y a un ejército que se estaba disolviendo. La ciudad fue entregada el 22 de septiembre bajo el asedio del ejército colombiano, liderado por el general Mariano Montilla y la armada de José Padilla, después de una década de guerra contra los criollos. Viajó con sus tropas hacia La Habana, sin intención de regresar nunca más.

Anteriormente, el último virrey en la Nueva Granada, Juan Sámano, escapó de Santafé hacia Cartagena, donde intentó seguir gobernando. Sin embargo, las diferencias con Torres y Velasco se intensificaron rápidamente. Sámano se negó a jurar la Constitución de Cádiz, que fue restablecida en España en 1820, y el gobernador, con fundamentos sólidos, lo destituyó, asumiendo el poder político y militar. El ex virrey abandonó el territorio y se dirigió a Cuba.

Una nota¹ periodística publicada en el *Correo de Orinoco* del 19 de junio de 1820, informa sobre la huida del coronel Sámano a La Habana y su posterior viaje a Panamá a bordo de la corbeta inglesa Wasp. Durante su escape,

Sámano llevaba consigo los últimos alijos coloniales valuados en 200.000 pesos fuertes en efectivo. Lamentablemente, Sámano fallece en Chagres en agosto de 1821². Por otro lado, la provincia de Caracas, la más rica y poblada, logra su emancipación tras resultado la batalla de Carabobo, el 24 de junio de 1821. Puerto Cabello fue liberado en noviembre de 1823.

DISPOSICIONES OFICIALES INICIALES EN MATERIA DE CORREOS

Simón Bolívar, como máxima autoridad de la recién formada nación, emitió el Decreto del 13 de septiembre de 1819, en el cual garantizó la continuidad de los órganos del Estado:

“...Debiendo tratarse de los medios de conservar la libertad adquirida, y de subvenir a los gastos necesarios, he acordado, que subsistan los establecimientos de rentas en el estado en que estaban a tiempo de libertarse estas provincias, hasta tanto que las observaciones del tiempo indiquen las reformas que puedan hacerse. Lo que comunico a usted para que publicándose, tenga su más puntual cumplimiento. Dios guarde a usted muchos años”³.

1 Zambrano Pantoja, Fabio. *La Constitución de 1821*. Bogotá, Villegas Editores, 2021), p 127.

2 De Urueta, Luis. *Los Virreyes en América del Sur II*. Valencia, La Imprenta CG, Paterna, 2018, p 167.

3 Yanes, F. J. *Colección de documentos relativos a la vida pública del Libertador*. Caracas, Imprenta de Devisme Hermanos. 1826-29. Biblioteca Nacional Fondo Cuervo 3854, p 77.



Ilustración 1. Carta de San Gil a Mogotes, enviada el 18 de julio de 1820 con cancelación en rojo “SAN GIL INDIAS FRANCA”. Se puede observar la anotación manuscrita “Colombia” en la parte superior, indicando el nuevo sistema de gobierno. Es la única carta conocida con esta anotación. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N.).

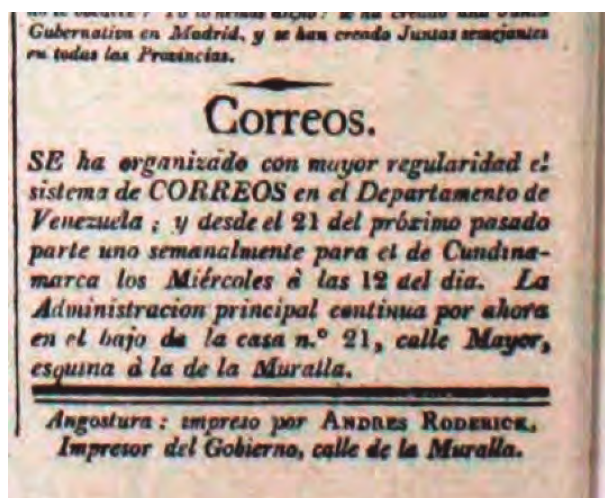


Ilustración 2. Aviso sobre el sistema de correos terrestres del Departamento de Venezuela, publicado en “El Correo del Orinoco” número 70, el 8 de julio de 1820.

La nueva República mantuvo por un corto período de tiempo el sistema de correos establecido durante la época colonial, el cual era dirigido y organizado por Antonio José de Pando y Riva desde 1770. Durante los primeros años de independencia, se utilizaron las mismas cancelaciones en la correspondencia que circulaba, las cuales habían sido intro-

ducidas durante el régimen español. No había otra opción, ya que organizar la parte administrativa de una nueva república era una tarea enorme y desafiante, por decir lo menos.

Una vez obtenida la independencia en la parte centro-norte del territorio y por orden del vicepresidente de la República de Colombia, la Dirección y Superintendencia General de Hacienda, en cabecera por Luis Eduardo de Azuola, formuló el 17 de noviembre de 1819, un conjunto de propuestas para el manejo de las postas, incluyendo sus direcciones, sueldos y gobierno particular⁴.

Poco después, durante el Congreso de Angostura el 22 de febrero de 1820, el vicepresidente de Colombia y el ministro de Estado de Venezuela José Rafael Revenga, emitieron un reglamento provisional⁵ para la intervención y gobierno económico de los correos y postas en Venezuela. El objetivo principal era mantener una comunicación frecuente entre los departamentos, mediante la programación de dos correos mensuales entre Santa Bárbara de la Isla de los Achaguas y la localidad de Pore. Estos correos partirían el 1° y 15 de cada mes, transportando valijas y correspondencia hasta el destino establecido, de acuerdo a lo acordado por los respectivos administradores. El propósito de esto era garantizar el bienestar y servicio público y económico de la renta. Este reglamento estaría en vigencia hasta que el Congreso estableciera un plan definitivo para este sector o el presidente decidiera lo contrario.

El ministro advierte que este establecimiento no podrá contar inicialmente con toda la perfección necesaria, por lo que solicita información sobre la mejor manera de mejorarlo. El apartado 26° de este decreto preveía:

Todas las cartas que se reciban de países extranjeros causarán dos reales de porte cada una, cualquiera que sea su peso y tamaño, si se distribuyen en la primera estafeta donde hayan estado; más si se encaminan al interior, se agregará a este porte de mar el que causen en su dirección dentro del país, conforme a los artículos 23 y 25.

La correspondencia con España se interrumpió por completo y se sabe muy poco, o incluso nada, sobre las cartas de esa época, en caso de que alguna haya logrado sobrevivir. Es importante destacar que las relaciones diplomáticas y comerciales entre ambos países solo se restablecieron sesenta años después, con la firma del Tratado de Paz y Amistad en París, el 30 de enero de 1881⁶. Entre otros aspectos se concertó:

La República de los Estados Unidos de Colombia, de una parte, y Su Majestad don Alfonso XII, Rey constitucional de España, por otra,

4 A.G.N. Sección Archivo Anexo Grupo I. Tomo VI, folios 178 al 179.

5 A.G.N. Sección República. Fondo Ministerio de lo Interior y Relaciones Exteriores. Tomo 117, folios 632 al 635.

6 Tratado aprobado por la Ley 12 del 18 de abril de 1881, con las ratificaciones intercambiadas en París el 12 de agosto de 1881. Se encuentra publicado en el Diario Oficial, en los números 4976 del 24 de marzo de 1881, 4998 del 19 de abril de 1881 y 5236 del 4 de enero de 1882. Para más información, consultar la codificación Nacional, Tomo XXXI, número 4073, p 20.

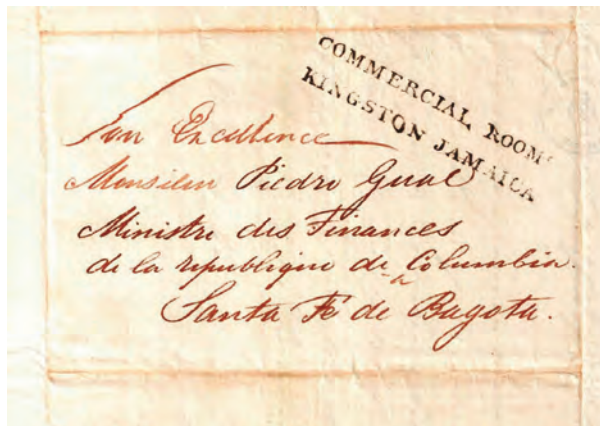


Ilustración 3. Carta completa enviada desde Londres a Santa Fe de Bogotá, despachada por el correo inglés el 5 de abril de 1822. Fue encaminada a través de Kingston por Commercial Rooms. Esta marca de cancelación es la más antigua conocida. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N.).

Deseando poner término a la incomunicación que desgraciadamente ha existido entre ambos Estados, han determinado celebrar un Tratado de paz y amistad que asegure para siempre los estrechos lazos que mutuamente deben unir en lo sucesivo a los ciudadanos colombianos: y a los súbditos españoles; y al efecto: habrá total olvido de lo pasado, y una paz sólida e inviolable entre la República de los Estados Unidos de Colombia y Su Majestad el Rey de España.

TRASLADO DE CORRESPONDENCIA VÍA JAMAICA

En los puertos de la costa norte de Colombia y Venezuela, como Chagres, continuaron llegando barcos de Inglaterra, Francia y los Países Bajos, entre otros, que comerciaban regularmente en aguas del Caribe. Por lo tanto, las cartas y misivas seguían siendo enviadas a través de medios privados, ya sea con viajeros o entregadas directamente a los capitanes de estos barcos. Durante ese tiempo, la forma más común de comunicarse con el exterior era confiar la escasa correspondencia a los pocos viajeros que salían del país, la mayoría de los cuales se dirigían a Jamaica.

Desde esta isla, el correo se encaminaba valiéndose del servicio postal británico, ya que La Habana seguía en poder español. A partir de 1821, con el establecimiento de relaciones comerciales más normales, la correspondencia continuó siguiendo esa misma ruta, principalmente a través de Kingston. Este correo se basaba en la reexpedición, desde los puertos colombianos, a través de intermediarios residentes en dichas ciudades conocidos como Agentes Encaminadores, correspondencia que viajaba a “DEBE”, pagando los destinatarios, el porte adecuado al trayecto marítimo.

El más reconocido en la isla caribeña fue **Commercial Rooms**, aunque estrictamente hablando no es un cancelador. Se localiza en el periodo de la filatelia de Jamaica

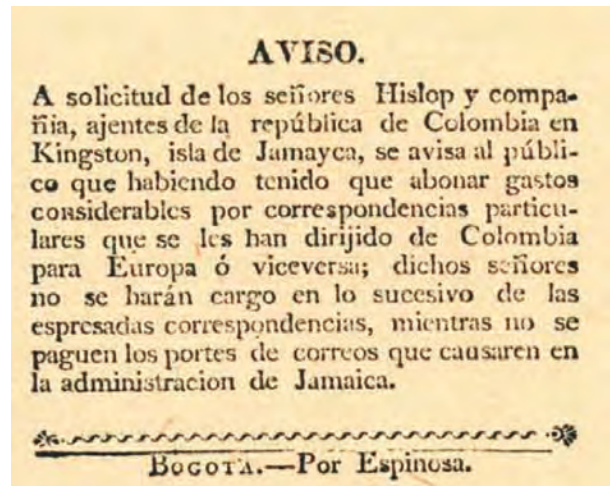


Ilustración 4. Aviso publicado en la Gazeta de Colombia número 51, el 20 de octubre de 1822, sobre el incumplimiento del pago de la correspondencia al pasar por Jamaica.

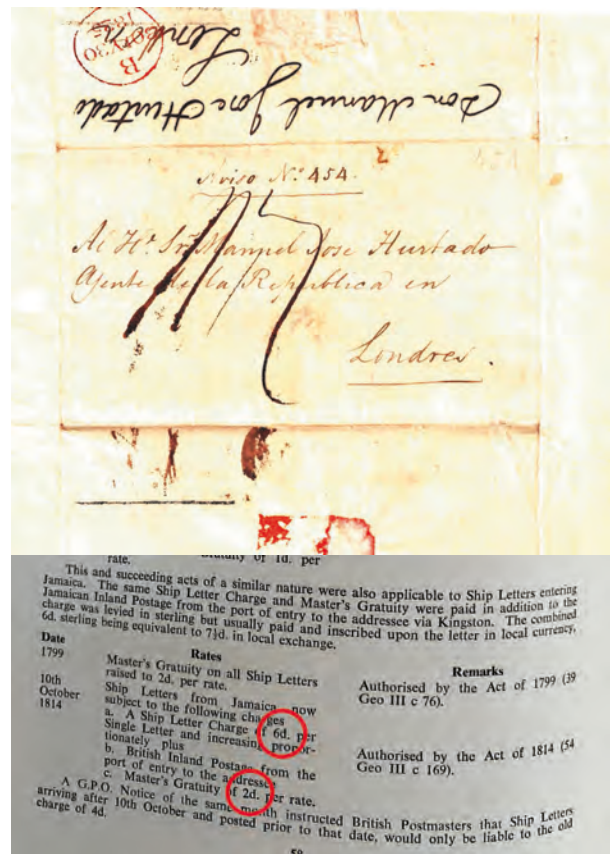
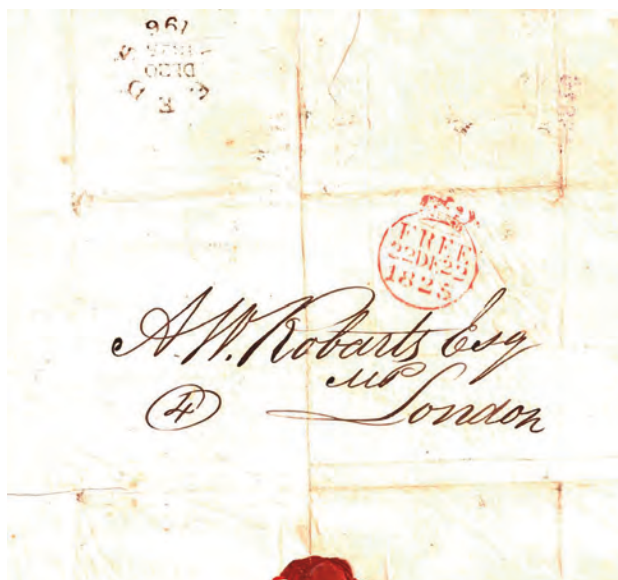


Ilustración 5A y 5B. Carta enviada desde Bogotá a Londres, con fecha del 14 de marzo de 1825. Fue transportada de manera privada hasta Kingston y desde allí se envió a Londres a través de un paquebot inglés. La carta llegó a Londres el 30 de julio de 1825 y el costo de envío fue de 1s 7d, que se desglosa de la siguiente manera: 6d por el envío marítimo (Ship Letter), 2d por el envío interno desde Falmouth a Londres, de acuerdo con el GPO Act de 1814 (54 Geo III c 169). La imagen fue tomada del A.G.N.



y, además de ser fascinante, es relativamente escaso⁷. Los Commercial Rooms (más tarde conocidos como Commercial Buildings) estaban en Kingston, y parecen haber sido algo similares al “Lloyds” en Londres.

Los principales mediadores en estos inicios, tanto en Cartagena, Santa Marta y Panamá, fueron los cónsules de la S.M. Británica, ya que tenían las mejores conexiones. La intervención de estos personajes fue, sin duda, el principio de lo que posteriormente se convirtió en el correo oficial británico en el extranjero en otras repúblicas americanas. Dado que Colombia no tenía una flota propia, tuvo que negociar con las potencias extranjeras en relación al transporte de la correspondencia. Esto aumentó considerablemente y obligó al gobierno a prestarle una mayor atención con el propósito de regularlo tanto en términos de ingresos como de intercambio comercial y cultural. Las naciones europeas, que contaban con una marina comercial y de guerra poderosa gracias a su actividad industrial, necesitaban encontrar nuevos mercados para vender sus productos y obtener materias primas para procesar. En sus relaciones comerciales con los recién formados estados iberoamericanos, aprovecharon su condición de potencias marítimas, lo cual se reflejó en los tratados de amistad, comercio y navegación. Estos tratados desempeñaron un papel importante en fortalecer las relaciones entre ambas partes. En primer lugar, fueron la condición *sine quanon* para el reconocimiento formal de la independencia de estos nuevos Estados, ya que les permitió integrarse en el ámbito internacional tanto a nivel político como comercial. En segundo término, estos eventos constituyeron un auténtico caballo de Troya, ya que posibilitaron la desintegración aduanera y comercial entre los estados iberoamericanos. Francia e Inglaterra fueron las dos naciones que pudieron ofrecer un servicio regular en este sentido.

1814 (3 Aug)	54 Geo 3 c.119	Up to 7 miles	2d	4d	6d	8d	+2d
		7-15 miles	3d	6d	9d	1s	+3d
		15-25 miles	4d	8d	1s	1s 4d	+4d
		25-35 miles	5d	10d	1s 3d	1s 8d	+5d
		35-45 miles	6d	1s	1s 6d	2s	+6d
		45-55 miles	7d	1s 2d	1s 9d	2s 4d	+7d
		55-65 miles	8d	1s 4d	2s	2s 8d	+8d
		65-90 miles	9d	1s 6d	2s 3d	3s	+9d
		90-120 miles	10d	1s 8d	2s 6d	3s 4d	+10d
		120-150 miles	11d	1s 10d	2s 9d	3s 8d	+11d
		150-200 miles	1s	2s	3s	4s	+1s
		200-250 miles	1s 1d	2s 2d	3s 3d	4s 4d	+1s 1d
		250-300 miles	1s 2d	2s 4d	3s 6d	4s 8d	+1s 2d
		Each extra 100 miles	+1d	+2d	+3d	+4d	+1d

Ilustración 6A y 6B. Carta del 12 de septiembre de 1825, enviada desde Bogotá, Nueva Granada, por un particular y entregada al correo en Leeds con destino a Londres. Se indica un porte de 4s, escrito a mano, debido a la distancia entre 150 y 200 millas. El cancelador de salida de la oficina postal de Leeds está fechado el 20 de diciembre y finalmente se indica “FREE” (Libre de porteo hasta Londres) ya que está dirigido a un miembro del parlamento. La carta está fechada el 22 de diciembre de 1825. La imagen ha sido tomada del Archivo General de la Nación (A. G. N.).



Ilustración 7. Envuelta enviada desde Kingston al Ministro José Fernández Madrid en Londres, el 16 de abril de 1829. Encaminada a través de **Commercial Rooms**, con el cuño de arribo **PORTSMOUTH SHIPSLETTER** y finalmente de llegada a Londres el 18 de julio. Pago una tarifa de 1s / 4d que correspondía a 6d por Ship Letter + 2d (Master's Gratuity) + 8d por tarifa de distancia de Portsmouth a Londres. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A. G. N.).

7 Commercial Rooms” y “Kingston Jamaica” en dos líneas rectas, todas en letras serif de 66 mm. de largo y 3 mm de alto. Esta marca no tiene líneas de marco a su alrededor.

NEW ROUTE: JAMAICA - CARTHAGENA

GENERAL POST OFFICE, Sept. 1824.—Mails will be made up in London, on the first Wednesday in each month, for Carthagena, in Columbia; and for Vera Cruz, in Mexico, to be taken out by the Jamaica Packet from Falmouth. And on the third Wednesday in every month a Mail will be made up in London, for La Guayra, in Columbia, to go from Falmouth by the Leeward Island Packet. The Postage upon Letters by these Mails is single, and so forth, must be paid at the time they are put into the Post Office, and they will be received at the Island Office until four P. M. It is very desirable that persons wishing to have Letters forwarded by these Mails, should indicate the route they prefer upon their letters. These arrangements will commence in the month of October next. By command, FRANCIS FREELING, Secretary.

1824-09-24 Morning Post

1824 FALMOUTH PACKET SAILINGS - JAMAICA and CARTHAGENA 1824											Mail at GPO*
Port - Sail date - Packet - Captain	Arrived	Sailed	Arrived	Sailed	Arrived	Sailed	Arrived	Sailed	Arrived		
Falmouth* 1824 Oct 12* FRANCIS FREELING* (hv) Mast. James Cunningham R.N.	Jamaica*	Jamaica*	Carthagena*	Carthagena*	Jamaica*	Jamaica*	Crooked Ile*	Crooked Ile*	Falmouth*	1825	3-Feb
			1824 Dec 27*	1824 Dec 6*	1824 Dec 28*	1824 Dec 28*	1825 Jan 4*	1825 Jan 4*	1825 Feb 1*		
Falmouth* 1824 Nov 12* SWALLOW* Lt. Thomas Baldock R.N.	Jamaica*	Jamaica*	Carthagena*	Carthagena*	Jamaica*	Jamaica*	Crooked Ile*	Crooked Ile*	Falmouth*	1825	19-Mar
	1825 Jan 5*				1825 Jan 25*	1825 Jan 25*	1825 Feb 9*	1825 Feb 9*	1825 Mar 17*		
Falmouth* 1824 Dec 11* LADY WELLINGTON* (hv) Com Peter Proctor R.N.	Jamaica*	Jamaica*	Carthagena*	Carthagena*	Jamaica*	Jamaica*	Crooked Ile*	Crooked Ile*	Falmouth*	1825	15-Apr
	1825 Jan 27*	1825 Jan 29*		1825 Feb 24*			1825 Mar 7*	1825 Mar 7*	1825 Apr 12*		

Ilustración 8. Nueva ruta introducida entre Falmouth y Cartagena a finales de 1824. Extraído del Falmouth Packets 1745-1749 and 1756-1841, por John Olenkiewicz.

Debido a desacuerdos relacionados con su deuda exterior con el Reino Unido, Francia fue favorecida en 1844 con la firma de un convenio postal el 1 de enero. Sin embargo, la mayoría del correo continuó circulando a través de los barcos ingleses. La regularidad servicio postal inglés los benefició posteriormente con la firma de un acuerdo postal, el 24 de mayo de 1847.

FALMOUTH PACKETS

El gobierno británico estableció un servicio de correo entre Falmouth y La Coruña en España en 1689. Sin embargo, a principios de 1701 se percató de la urgente necesidad de ofrecer un servicio de correo regular a sus gobernadores coloniales, en las Indias Occidentales y las Américas⁸. En agosto, Edmund Dummer, topógrafo general de la Armada británica y entonces operador de la línea de paquetes entre Falmouth, La Coruña y Lisboa, presentó propuesta en un

documento llamado “*Terms for settling a monthly intelligence between England and the Island Plantations in the West Indies*”. Este texto habla sobre un plan detallado, redactado en mayo de 1702⁹ ante los Comisionados de Comercio y Plantaciones. El plan proponía un servicio mensual entre Inglaterra y las Indias Occidentales con cuatro barcos. Después de algunas negociaciones, el servicio comenzó en octubre, con tarifas postales establecidas en diciembre de 1702. Los barcos hacían paradas regulares en Barbados, Antigua, Monserrate, Nevis, S Kitts, Jamaica y Falmouth. Los señores del Comercio ofrecieron algunas adiciones, incluyendo un trayecto diferente a las colonias americanas. Las negociaciones concluyeron en junio de 1702 y el servicio comenzó en octubre, con tarifas postales establecidas por disposiciones del 4 de diciembre de 1702¹⁰, y con paradas regulares en los puertos sugeridos anteriormente¹¹. En septiembre de 1824 se adicionó la recalada a Cartagena al itinerario de los Falmouth Packet, como se puede ver en una nota del servicio de correos británico, recopilada por

8 Vallejo García-Hevia, José María. *Los Navíos de Aviso y los Correos Marítimos a Indias (1492-1898)*. IVS FVGIT. Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos. Año 1998, Número 7. p, 204.

9 Britnor, L. E. *Edmund Dummer and his Packet Service*. March 1965. British West Indies Study Circle.

10 Según una Orden del director general de Correos sobre Tarifas Postales expedida el 4 de diciembre de 1702, se cobraban 9d por la carta sencilla, 18d por cada carta que no excediera 2 hojas y 2s 8d para las onzas de paquete, en el trayecto desde las plantaciones en Barbados, Antigua, Nevis, St. Christopher, Jamaica a Londres y viceversa. Se Puede encontrar más información en el Calendar of Treasury Books, Volume 17, 1702 y la Gazeta de Londres No 3879 de 1702/03 -01-14.

11 El 30 de junio, la Corona aceptó el plan de Dummer, otorgándole concesiones especiales. Se le permitió enarbolar los colores de la Reina en sus barcos, se eximió a sus tripulaciones de la obligación de prestar servicio naval y se le concedió una patente de corso durante la Guerra de Sucesión Española que había comenzado el año anterior. El primer servicio de correo transatlántico patrocinado directamente por la Oficina de Correos se inauguró el 21 de octubre de 1702, con la salida desde Portsmouth hacia Barbados.

TARIFA POSTAL INGLESA APLICADA PARA EL TRANSPORTE DE CARTAS Y PAQUETES DESDE Y HACIA COLOMBIA / MEXICO, DEL 22 DE JUNIO DE 1825									
ORIGEN	DESTINO	CARTA SENCILLA		CARTA DOBLE		CARTA TRIPLE		ONZA DE PAQUETE	
INGLATERRA	COLOMBIA, MÉXICO	2s / 1d		4s / 2d		6s / 3d		8s / y proporcional para pesos mayores a 1 onza.	
WEST INDIES	COLOMBIA, MÉXICO	1s		2s		3s		4s / y proporcional para pesos mayores a 1 onza.	
El porte es hasta el puerto de entrada en Inglaterra. A partir de este sitio, aplican las tarifas interiores. (Inland rates)									

Tabla 1. Tarifa aplicada a la correspondencia marítima con destino Colombia y México del 22 de junio de 1825. Postage Act 1825 (6 Geo 4 c.44, 22nd June 1825).



Ilustración 9. Misiva completa enviada desde Caracas el 18 de septiembre de 1829, con ruta a través de La Guayra y Kingston hasta Londres. La marca postal ovalada GUAYRA FRANCA fue utilizada para el recorrido interno, y finalmente se utilizó un cancelador circular de puntos de arribo el 10 de diciembre de 1829 del servicio exterior de correos F.P.O. (Foreign Post Office). La tarifa de envío fue de 3s al arribo, correspondiente a 2d / 1s del porte marítimo y 11s de la tarifa interior británica desde Falmouth a Londres. La imagen fue tomada del A.G.N



Ilustración 10. Carta completa enviada desde Cartagena a Londres, con tránsito en Kingston el 7 de octubre de 1829. Se utilizó un cancelador circular de tránsito (Tipo TR2) de la agencia postal británica en Kingston, junto con el sello de Kingston Jamaica (Tipo 1) del 1 de octubre. Finalmente, se aplicó una marca circular de puntos de arribo el 7 de diciembre de 1829, del servicio exterior de correos F.P.O. La carta fue tasada con 3s al arribo, correspondiente a 2d / 1s del porte marítimo y 11s de la tarifa interior británica desde Falmouth a Londres. La imagen fue tomada del A.G.N.

John Olenkiewicz en 2018¹². (Ver Ilustración 8). Se estableció una tarifa de 3 s para las cartas sencillas y así sucesivamente, pagaderas al momento de entregarlas al correo¹³. Posteriormente, el parlamento británico promulgó una Ley de franqueo el 22 de junio de 1825, con el objetivo de facilitar el transporte de cartas y paquetes hacia y desde Buenos Ayres¹⁴, así como otros puertos de

América del Sur, incluyendo Colombia y México. Esta medida no había sido autorizada hasta ese momento y se consideró conveniente para mejorar el comercio. Se estableció la implementación regular de barcos de carga (Packet Boats) entre el puerto de Falmouth y ciertos puertos en las colonias británicas de las Indias Occidentales, incluyendo Colombia y México. La correspondencia se agrupaba en

12 Olenkiewicz, John. *British packet Sailing West Indies. Edmund Dummer Packets. 1702-1711. Falmouth Packets 1745-1749 and 1756-1841*. 2018. Página 234. Ver: [https://www.gbps.org.uk/information/downloads/postalhistory/Dummer%20and%20Falmouth%20Packet%20Sailings%20-%20West%20Indies%201702-1841%20-%20John%20Olenkiewicz%20\(2018\).pdf](https://www.gbps.org.uk/information/downloads/postalhistory/Dummer%20and%20Falmouth%20Packet%20Sailings%20-%20West%20Indies%201702-1841%20-%20John%20Olenkiewicz%20(2018).pdf)

13 <https://www.gbps.org.uk/information/rates/>

14 Postage Act 1825 (6 Geo 4 c.44, 22nd June 1825). Ver https://gbps.org.uk/information/sources/acts/1825-06-22_Act-6-George-IV-cap-44.php.

Londres el primer miércoles de cada mes para ser enviada a Cartagena y Veracruz a través del servicio *Jamaica Packet*, y el tercer miércoles con destino La Guayra, desde Falmouth, por el servicio *Leeward Island Packet*. Las tarifas de franqueo correspondientes se encuentran en la tabla # 1.

Unos buenos ejemplos de estos valores se pueden observar en las cartas enviadas desde Cartagena a Londres, el 7 de octubre de 1829 y desde Caracas a Londres vía La Guayra el 18 de septiembre de 1829 (ver Ilustraciones 9 y 10).

INFORMES DE UN ESPÍA NEOGRANADINO EN LA CORTE DE FERNANDO VII (1825-1831)

A pesar de que la correspondencia circulada durante este evento no se ajusta directamente al concepto de correo transatlántico, sus alcances sí lo fueron y de manera significativa. Por ello su enorme importancia. Durante un periodo de un poco más de cinco años y cerca de ciento veinte y tres reseñas circuladas desde Madrid¹⁵, a través de ciudades francesas en la frontera, hasta llegar a Londres, Tomás Quintero, quien utilizó el seudónimo de Thomas Farmer, actuó como espía del gobierno colombiano en la corte del rey Fernando VII. Trasmirió datos e información de primera mano y de enorme interés al gobierno de la nueva república.

Estos escritos eran transmitidos por la Legación Colombiana en Londres, en forma de extractos, al Ministerio de Relaciones Exteriores en Bogotá¹⁶.

Daniel Gutiérrez Ardila, autor de un extraordinario libro¹⁷, revela detalles desconocidos sobre la vida y acciones de este enigmático individuo. A través de una minuciosa investigación, el autor logra desentrañar los secretos que rodean a este personaje. Una nota de José Manuel Restrepo, incluida en la primera edición de la obra *“Historia de la Revolución”*, arroja luz sobre la importancia y trascendencia de este misterioso personaje en el contexto histórico de la Revolución. Restrepo destaca su valentía, inteligencia y liderazgo, así como su papel fundamental en los acontecimientos que marcaron el rumbo de la nueva república:



Ilustración 11. Carta enviada por Thomas Farmer a Londres el 4 de diciembre de 1826. Se pagó un porte de 4s / 4d (Carta doble) de acuerdo a la tarifa vigente desde ESPAGNE PAR BAYONNE. Cancelador del F.P.O. de llegada se utilizó el 21 de diciembre del mismo año. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

*“Un patriota distinguido, natural de Caracas, que residía en Madrid desde hace algunos años antes, y que decidió a servir a su patria con talentos nada comunes, daba al gobierno de Colombia todas las noticias que le importaba saber. Este agente, que tenía en la corte buenas relaciones, sabía aún los secretos militares y de gabinete, los que realizaba con crítica severa y con excelente lógica. Tan distinguido colombiano, don Tomás Quintero, ha muerto pobre en Madrid, sin que Colombia, por sus funestas divisiones, pudiera premiarle sus importantes y patrióticos servicios. Debemos por lo menos darle un testimonio público de nuestro reconocimiento”*¹⁸

15 Thomas Farmer no parecía considerar un peligro inmediato el hecho de que la policía de Fernando VII examinara sus cartas. El secreto de la correspondencia estaba establecido en la Ordenanza General de Correos de 1794, en el título XII (De los Administradores principales y particulares de Correos), capítulo 15. Por otro lado, Leopoldo Tolivar Alas, profesor de Derecho en la Universidad de Oviedo, comentó en el blog de espublico: “Un dato histórico sobre el secreto postal”, donde menciona un Real Decreto de 5 de agosto de 1810, ratificado por las Cortes el 15 de enero de 1811, que prohibía: “indistintamente escribir noticias desde los mismos ejércitos y provincias en que se hallen, relativas a nuestras fuerzas, su estado, posiciones, movimientos premeditados, ni disposiciones tomadas o que se mediten tomar, respectivas a la guerra”. Esto era fundamental para evitar dar pistas al enemigo en caso de que las cartas fueran interceptadas. Años después, el decreto del 9 de junio de 1822 dedicó los artículos 425 al 428 a describir las conductas y penas para los empleados públicos, tanto de correos como de otros ámbitos, y particulares que sustrajeran, destruyeran o abrieran alguna carta cerrada después de ser enviada por correo.

16 De estos 123 cartas o informes, tan solo en 23 de ellos se conservan los sobrescritos. Cuatro con marcas ESPAGNE PAR BAYONNE y 19 con ESPAGNE PAR ST JEAN DE LUZ.

17 Gutiérrez Ardila, Daniel. *TOMAS QUINTERO / THOMAS FARMER. Informes del espía de la República de Colombia en la corte de Fernando VII (1825-1830)*. Bogotá. Universidad Externado de Colombia, Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A. 2012.

18 Besanzón, José Jacquin. *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional*. 1858, t iv, p 221.



Ilustración 12. Carta de Thomas Farmer, fechada el 25 de septiembre de 1828 y despachada desde ESPAGNE PAR ST JEAN – DE LUZ a Londres, con sello de llegada de FPO el 8 de octubre de 1828. Se tasó con 2s / 2d escrito a mano en la cubierta como carta sencilla. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

Era una persona hábil y astuta que lograba obtener información valiosa y documentos importantes de diversas instituciones (como Hacienda, Marina, Guerra, entre otras) gracias a sus buenas relaciones con destacadas personalidades de Madrid y la corte. Las cartas eran enviadas desde Madrid¹⁹ y circulaban por el correo español hasta Hendaya/ Irún, donde se intercambiaban las valijas y se remitían al otro lado de los pirineos. Se aplicaban las marcas lineales de entrada para el correo español con destino Francia o en tránsito a otro país: “ESPAGNE PAR BAYONNE” (hasta finales de 1827 aproximadamente) y “ESPAGNE PAR ST. JEAN DE LUZ” (a partir de 1828), para luego ser enviadas por el correo marítimo a Londres.

Como medida de precaución cambiaba regularmente los destinatarios en los sobrescritos manejando diferentes casas de comercio de Londres. Algunos de los recibidores utilizados fueron: “Mr. Alfred Bayley and Co. /9, Egremont Place, New Road”, “Mr. Alfred Bayley and Co. – 15. Grafton Street, Fitzroy Square”, “Mr. J.G. Michelord/ n 12 Great Mary la Bone Street” o el destinatario anterior, pero dirigido a “9. Egremont Place, new road”. Una vez entregadas en estos lugares, las cartas eran encaminadas a la resi-



Ilustración 13. La envuelta fue enviada y firmada por Thomas Farmer con sello postal de ESPAGNE PAR ST. JEAN DE- LUZ el 12 de abril de 1829. El número 3 se explica según la circular número 12 de los correos franceses del 2 de abril de 1829, la cual ordenó la aplicación de una tasa de 3 décimas a sellar en la esquina superior izquierda, por las oficinas de salida y entrada de Saint Jean de Luz, Oloron y Perpignan, indicando el impuesto a recaudar por trayecto al extranjero como carta sencilla. La aplicación de esta tasa duró muy poco tiempo, tal vez un mes, pues para mediados de mayo de 1829, no volvió a indicarse en los sobrescritos. Al llegar, se tasó con 2s / 2d y se estampó con un cancelador circular del Foreign Post Office (F.P.O.) del 27 de abril de 1829. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

INFORMES DE THOMAS FARMER A LA LEGACIÓN COLOMBIANA EN LONDRES

Año	NÚMERO DE CARTAS O INFORMES
1825	Al menos 7
1826	36
1827	Al menos 18
1828	27
1829	24
1830	Al menos 11
1831	

Tabla 3. Número de cartas o informes enviados por Tomas Farmer a Londres entre 1825 y 1830.

19 A diferencia de otras demarcaciones, las cartas originadas en Madrid generalmente no presentan ninguna marca de origen (franca o franqueada). Sin embargo, esta situación cambió en 1842 con la introducción del conocido fechador “Baeza”.

TARIFA POSTAL Julio de 1812	PROCEDENCIA
TARIFA VÍA MARITIMA	España
	(s) Chelines / (d) peniques
1/4 de onza	2s / 2d
1/2 onza	4s / 4d
3/4 onza	6s / 6d
1 onza	8s / 8d
1 chelín (s) = 12 peniques (d)	

Tabla 2. Tarifas postales de España con Gran Bretaña de julio de 1812.

dencia del ministro plenipotenciario o la de los secretarios de la legación colombiana en Londres²⁰.

Este flujo de información confidencial se interrumpió a finales de 1830, cuando Ángel Iznardi, un amigo cercano de Tomas Quintero y compatriota suyo, fue arrestado por la policía secreta fernandina en Madrid. Iznardi fue enviado a la cárcel de Migelturra, donde permaneció encerrado durante seis meses antes de lograr escapar y exiliarse en Francia²¹. Londres informó a Bogotá esta novedad de gran trascendencia:

“...He sabido por un conducto fidedigno el motivo del silencio de nuestro corresponsal de Madrid. Parece que interceptó la policía una carta escrita por un señor Iznardi, hijo del que fue secretario del Congreso de Venezuela el año de 1811, a Francia sobre negocios políticos y de resultas de esto lo tienen preso y sin comunicación en un calabozo de Madrid. Esta desgracia a cortado por ahora nuestra correspondencia con aquel país, porque como dicho sujeto es íntimo amigo de Farmer, teme este que le sorprendan algo que lo comprometa²²”.

Se han encontrado en los archivos colombianos 123 informes confidenciales escritos por Tomás Farmer. Además, se han hallado unos pocos en otros archivos, como el A.H.R. Fondo IX, t 12, folios 34v-35, 86-87, 88v-89, 115, 124, 125-127, 141 y 161; el Archivo Fernández Larraín y el Archivo Revenga. También se conservan 9 cartas en el archivo del escritor cubano don Domingo del Monte, las cuales están firmadas con diferentes seudónimos (Fray Thomas de San Quintín, Clavel 8, Fray Martín de Calahorra, Columbano Farmer, Fray Columbano de San Patricio, Fray Columbano Freeman y Fray Columbano). Estas cartas revelan su papel como perio-



Ilustración 14. Carta completa enviada desde Cartagena el 26 de mayo de 1831 a París, a través de Inglaterra. Se le aplicó una tarifa de 3s / 6d (en rojo) al llegar para el envío a Francia y 30 décimas por el servicio postal francés. Hay una marca circular de llegada a París del 1 de septiembre de 1831 en azul y un sello de cancelación de la Oficina Packet de Londres, donde se indica que el destino es 210. También hay una anotación manuscrita que dice: “Encaminada por S.S.S Jaulerry Co, Londres 29 de agosto de 1831”. La imagen fue tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N.).

dista en los últimos años de su vida, durante su estancia en Madrid entre 1827 y 1829.²³

Las tasas encontradas en las cartas se ajustan a las tarifas postales vigentes en enero de 1819²⁴ para envíos marítimos hacia o desde España. Estas tarifas incluían un valor de 2d / 2s para cartas sencillas, y así sucesivamente a través de Francia.

TRATADOS DE CORREOS DE COLOMBIA CON OTROS PAÍSES

Durante los primeros años de independencia, una de las principales prioridades, entre muchas, fue obtener el reconocimiento internacional de otras naciones americanas y europeas. Esto era crucial para superar la enorme pobreza del país y mejorar su gestión económica. Una de las estra-

20 La mayoría de estos informes y sus sobrescritos se encuentran en el Archivo General de la Nación en Bogotá, Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores, Trasferencia 8, cajas 507, 508, y 509.

21 Ver: <https://www.miciudadreal.es/2015/03/29/fuga-del-periodista-liberal-angel-iznardi-de-la-carcel-de-migelturra-en-1831/>

22 Carta de la Legación en Londres al Ministerio de Exteriores (Londres, marzo 2 de 1831). A.G.N. M.R.E, DT2, Tomo 307, folios 258-259.

23 Gutiérrez Ardila, Daniel. TOMAS QUINTERO / THOMAS FARMER. Informes del espía de la República de Colombia en la corte de Fernando VII (1825-1830). Bogotá. Universidad Externado de Colombia, Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A. 2012. Pág 34.

24 GPO Notice, January 1819. See British Postal Rates, 1635 to 1839, p 79.



Ilustración 15. Carta completa escrita en París el 23 de octubre de 1850 y dirigida a Bogotá, vía Southampton. Con cancelador de salida de París del 30 de octubre y de la Línea # 2 de Calais a Dover. Sello PP en rojo de París (Pagar en destino). El porte está cubierto con 6 francos en la parte superior izquierda y 27 en la parte inferior izquierda, indicando que Francia debía a Inglaterra 27 décimas (Porte de Calais a Dover). La carta fue transportada por el vapor de la RMSP Tay, que zarpó de Southampton el 2 de noviembre y arribó a Cartagena el 27 de noviembre (Kenton@Parsons, p. 122). Además, presenta una marca pre filatélica de CARTAGENA DE OFICIO en color rojo bermellón, que cubre el trayecto a Bogotá sin necesidad de pago debido a su carácter oficial (presidente de la Nueva Granada). La imagen fue tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

tegas utilizadas fue la promoción de Tratados de amistad, navegación y comercio. En 1825, se firmó un tratado con Reino Unido, seguido de Los Países Bajos en 1829, Francia en 1832, Ecuador en 1832, Venezuela en 1842, Chile en 1844, Francia nuevamente en 1844 y finalmente con Los Estados Unidos de América en 1846, por mencionar solo algunos ejemplos iniciales.

CONVENCIÓN POSTAL CON FRANCIA

En cuanto al tema de correo, solo se logró llegar a un acuerdo con Francia hasta 31 de enero de 1844²⁵. Este acuerdo fue firmado en Bogotá por Joaquín Acosta y el marqués de Sity, Eduard de Lisle, en representación de Colombia y Francia respectivamente. Las condiciones impuestas por esta convención fueron bastante exigentes para la República, especialmente en lo que respecta a su soberanía nacional. Aunque los costos económicos eran



Ilustración 16. Carta completa escrita en París el 14 de octubre de 1848 y enviada el día 15. Sello circular en rojo de París y sello de tránsito en negro de Boulogne y PAID de Londres del 16 de octubre. En 1848, Francia utilizó el puerto de Boulogne en lugar de Calais para el correo a Inglaterra. En ese año, el servicio de trenes solo llegaba hasta Boulogne, pero en 1849 se extendió hasta Calais. RMSP Tay partió de Southampton el 17 de octubre y llegó a Kingston el 15 de noviembre (K&P, p. 86). Fue transferida al RMSP Dee, que salió el 17 y llegó a Cartagena el 20 de noviembre (K&P, p. 93). Marca prefilatélica CARTAGENA DEBE y 3 reales (Carta doble) para el pago en destino, hasta Rionegro. Finalmente, fue recibida el 14 de diciembre. En París, hay una pequeña marca rectangular: PD (Pago en destino al puerto) y en el reverso se indica la tarifa de 20 décimas, que indica el pago del remitente, escrito por Francia. El número 10 pequeño indica el peso de una carta de 10 a 15 gramos (dos unidades postales). Colección personal del autor.

sufragados por particulares, el impacto en la autonomía del país era significativo.

En materia de tarifas, el artículo 14 acordaba:

Artículo 14o. El Gobierno de su Majestad el Rei de los Franceses percibirá, por todas las cartas i paquetes trasportados de Francia a la Nueva Granada, i de la Nueva Granada a Francia, en las balijas francesas, el porte interno a razón de 2 francos por cada 30 gramos de peso, o sea 5 décimos por cada carta sencilla de 7 i 1/2 gramos o cuarto de onza de peso; i un porte marítimo calculado a razón de 4 francos por cada 30 gramos de peso, o sean 10 décimos por cada carta sencilla de 7 i 1/2 gramos o cuarto de onza de peso. Estos dos portes, interno i marítimo, seguirán la progresión de las tarifas de correos de Francia, i se cobrarán por sus oficinas de correos sobre todas las cartas y paquetes destinados para la Nueva Granada y sobre todas las cartas y paquetes que vayan de este país, tanto a su llegada a Francia, como a su salida de Francia. Sin embargo, el Gobierno Francés podrá autorizar, si lo estima conveniente, al Ajente encargado de la admi-

25 Cavalier, Germán. *Tratados de Colombia. Tomo 1. 1811-1910*. Bogotá, 1982, Editorial Kelly, p. 137.



Tabla 2. Tarifas postales de España con Gran Bretaña de julio de 1812.

nistración de los paquebotes franceses en los puertos de la Nueva Granada, a recibir el porte de la correspondencia destinada a Francia.

Este tratado, sin importar su condición política, desde el principio careció de la capacidad de cumplir con el servicio regular anunciado, o incluso podríamos decir que fue inexistente. Los artículos 2 y 6 establecieron que sería cubierto por buques de vapor de la Marina Real de Francia, que zarparían un día fijo de cada mes desde un puerto por determinar, y se reservaban el derecho de modificar el itinerario de la manera más conveniente para ellos, transportando correspondencia entre ambas naciones, incluyendo ciudades como Panamá, Chagres, Veraguas y Portobelo. Su duración se fijó en 5 años, pero nunca se renegoció. Por lo tanto, la correspondencia entre Europa y América continuó fluyendo a través de los servicios ingleses. En la ilustración 14 se puede apreciar un hermoso ejemplar de una carta enviada desde París con destino a Bogotá, a través de Southampton. Antes de la Convención postal entre Francia e Inglaterra en 1836, el envío de cartas desde o hacia Francia, a través de Inglaterra, requería que fueran dirigidas a un agente de tránsito en Gran Bretaña. Este agente se encargaba de pagar el costo del envío desde Francia hasta Inglaterra, así como el precio de salida hacia Francia. En la mayoría de los casos, estos mediadores se encontraban en Londres, aunque ocasionalmente las cartas eran dirigidas a agentes en otros puertos de llegada, como Liverpool, Falmouth, Portsmouth, entre otros.²⁶

Hasta 1860, solo se implementó en Francia un sistema de correo subsidiado por el gobierno, que se diferenciaba del modelo británico en términos de pensamiento geográfico. En lugar de tener una línea naviera que operaba en el Atlántico Norte (Cunard Line), otra en las rutas de las Indias Occidentales y América del Sur (Royal Mail Line), y otra en las rutas de las Indias Orientales y Australia (P&O), el modelo francés era diferente. En este caso, los correos del Atlántico Norte y de las Indias Occidentales eran atendidos por una misma empresa, conocida como *Compagnie Générale Transatlantique* o Línea Francesa. Por otro lado, las



Ilustración 18. Carta enviada desde La Habana a Mompos, en la Nueva Granada, con fecha del 27 de abril de 1850. La tarifa fue prepagada y certificada. Al llegar a Santa Marta, se canceló con una marca ovalada que decía "SANTA MARTA DEBE" y se colocaron cuatro ceros en las esquinas para resaltar su condición de certificación. Se debía pagar 1 ½ reales al llegar. Este sobre certificado es el único conocido de Cuba al exterior durante el periodo prefilatélico. Forma parte de la colección personal de Yamil Kouri.

rutas de América del Sur y el Lejano Oriente eran atendidas por otra empresa llamada *Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales*. Con el tiempo, otras sociedades también se unieron al sistema.

La Línea Francesa comenzó a ofrecer un servicio de correo por contrato a Veracruz a principios de la década de 1860, por solicitud del gobierno durante una expedición militar a México. El primer servicio de correo francés por vapor operó entre St-Nazaire, cerca de Nantes, Fort de France en Martinica, Santiago de Cuba y Veracruz entre 1862 y 1865, con una frecuencia mensual. La flota estaba compuesta por cuatro vapores con una capacidad de entre 1700 y 1900 toneladas de registro bruto, conocida como Línea M. La C.G.T (*Compagnie Générale Transatlantique*) fue una compañía naviera francesa que operaba en el Caribe en el siglo XIX. En 1865, amplió su cobertura y reestructuró sus servicios en la región. La llamada Línea A cubría desde Saint Thomas hasta Colón en Panamá, incluyendo a Savanilla en Colombia, un puerto que no era atendido por los ingleses en ese momento. Además, uno de sus servicios más importantes era la ruta de México o Línea B.

Cada uno de las rutas de la compañía tenía un nombre que comenzaba con una letra del alfabeto, y estos nombres también se utilizaban en los sellos postales en el correo transportado por estos servicios. Por ejemplo, la Línea C operaba entre Fort-de-France y Cayenne, en la Guayana Francesa. La Línea D conectaba St. Thomas y Kingston, en Jamaica. La Línea E era el tramo entre St. Thomas y Fort-de-France. La Línea F era una conexión entre Vera Cruz, Tampico y Matamoros en México. La Línea G ofrecía ser-

26 Lewis, Geoffrey. *The 1836 Anglo-French Postal Convention*. Paper presented at the 9th Postal History Symposium. New York. 2016. p 5.

vicio entre Fort-de-France y Point-de-Pitre en Guadalupe. La Línea L operaba entre Fort-de-France y Venezuela. Las letras que faltaban entre G y L, y después de L, se utilizaban en otras partes del mundo. Por ejemplo, la Línea H era la ruta entre Havre y Nueva York. Las Líneas J y K eran las rutas hacia América del Sur. Y finalmente, la Línea Z tenía alcance hasta el Mediterráneo.

Este sistema de nomenclatura fue desarrollado por la oficina de correos francesa y se utilizaba en colaboración con varias compañías navieras.²⁷

CONVENCIÓN POSTAL ENTRE LA NUEVA GRANADA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE-AMÉRICA

Con el objetivo de fortalecer y estrechar las relaciones entre las repúblicas de la Nueva Granada y los Estados Unidos del Norte-América, así como agilizar el envío de correspondencia a través del Istmo de Panamá, se acordó celebrar una convención de correos. Para ello, el presidente de la Nueva Granada designó al coronel de artillería Joaquín Acosta, Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores, como Plenipotenciario, mientras que el presidente de los Estados Unidos nombró al señor Guillermo M. Blackford, su encargado de Negocios en Bogotá. Este acuerdo fue firmado el 6 de marzo de 1844.²⁸

Esta convención fue precedida por un tratado de paz, amistad y comercio firmado el 3 de octubre de 1824²⁹ y posteriormente consolidada con un Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio el 12 de diciembre de 1846, ratificada en Washington, el 10 de junio de 1848.

Entre los acuerdos alcanzados, se incluyen:

- Los buques de guerra y mercantes transportarán la correspondencia en una valija o paquete cerrado y se entregarán /recibirán en Chagres o en Portobelo para ser traspasada al administrador de correos. Para poder realizar la transferencia, se deberá realizar el pago de \$30 fuertes por viaje, siempre y cuando el peso no exceda las 100 libras. En caso de exceder este peso, se deberá abonar \$12 fuertes adicionales por cada 100 libras en exceso.
- La correspondencia con destino a Panamá y a la Nueva Granada seguirá el curso establecido por la tarifa de correos.
- No se cobrará ningún cargo por el envío de cartas particulares y oficiales que vengán o vayan a los Estados Unidos, así como las que se envíen de un puerto a otro de la Nueva Granada.
- El acuerdo tendrá una duración de 8 años a partir del primer día en que se intercambien las ratificaciones, y se renovará automáticamente por períodos de cuatro



Ilustración 19. Carta enviada desde New York con destino Bogotá y fechada el 13 de octubre de 1851, sin pago de porte. Con sello de encaminador DOMINGUEZ Y AVEZZAN NEW YORK. Adicionalmente, con indicación manuscrita de haber sido recibida el 28 de octubre de 1851 y encaminada a su destino, el 30, por Miguel Ramos de Chagres. Al arribo a Cartagena se estampó CARTAGENA DE OFICIO y sin pago de porte, por ser de carácter oficial, al presidente José Hilario López. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

años, a menos que uno de los dos gobiernos notifique al otro con seis meses de anticipación su intención de dar por terminada esta convención. La convención fue firmada el 6 de marzo de 1844 y las ratificaciones se intercambiaron el 20 de diciembre del mismo año en Bogotá.

El 20 de abril de 1847, el Departamento de Marina de los Estados Unidos concedió un contrato de diez años a Albert G. Sloo para proporcionar un servicio bimensual entre Nueva York y Chagres utilizando cinco barcos de vapor recién construidos. Posteriormente, este contrato fue transferido a un grupo liderado por George Law el 3 de septiembre, con la condición de que al menos dos barcos de vapor estuvieran listos para el servicio el 1 de octubre de 1848.

El servicio de correo a través de la United States Mail Steamship Company fue un gran avance en el transporte de correspondencia en la costa atlántica. George Law, el fundador de la compañía, se encargó de organizarla y comenzó los preparativos para los nuevos buques de vapor en marzo de 1848. Sin embargo, la construcción de las naves se retrasó considerablemente, por lo que Law propuso utilizar un pequeño vapor comprado llamado *Falcón* para inaugu-

27 Salles, Raymond. *La Poste Maritime Francaise, Tomo VII, Índice Alfabétique des Cachets Postaux et Marques Maritimes* (Chipre 1993), p 98-102.

28 Cavalier, German. *Tratados de Colombia. Tomo 1. 1811-1910*. Bogotá, 1982, Editorial Kelly, p 157.

29 *Ibíd.*, p 47.



Ilustración 20. El 9 de noviembre de 1853, Juan José Nieto, gobernador de Cartagena, envía esta carta a New York, vía Colón. Con cancelación prefilatélica CARTAGENA DE OFICIO para el trayecto hasta Colón, tasada 20 centavos (Steamship 20) al arribo, para el recorrido marítimo de Colón a New York, pero tachado al definirla como oficial y libre de porte. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N.).

rar el servicio. Con la aprobación de la Armada, el *Falcón* zarpó de Nueva York el 1 de diciembre de 1848, llevando el primer correo mensual. Llegó a Chagres el 27 de diciembre.

Para reemplazarlo, se compró otro pequeño navío de vapor llamado *Istmo*, que llevó el segundo correo de Nueva York el 26 de diciembre. No fue hasta septiembre de 1849 que el primero de las nuevas construcciones de Law estuvo listo para el servicio. A partir de enero de 1850, la United States Mail Steamship Company comenzó a ofrecer un servicio bimensual contratado. Las salidas programadas desde Nueva York eran el 13 hacia Chagres y el 28 de cada mes hacia Nueva Orleans, con una conexión en La Habana para llegar a Chagres. Este servicio de correo a través de barcos de vapor fue un gran avance en la comunicación y el transporte de correspondencia en la costa atlántica, permitiendo una mayor rapidez y eficiencia en la entrega de correo³⁰. En la ilustración # 20 vemos una carta enviada a New York en donde la tarifa pagada se ajusta a lo concertado entre ambas naciones³¹.

No son muchos los ejemplares originados en La Habana que se conocen en trayectos hacia La Nueva Granada, especialmente a Santa Marta, debido a la falta de un tratado o convenio postal entre estas dos naciones. Uno de ellos, y posiblemente el único que ha sobrevivido, se puede observar en la Ilustración #19. La carta en cuestión fue enviada desde La Habana, posiblemente a Chagres a través del correo americano, y luego trasladada a Santa Marta por el correo de la Nueva Granada.

A partir de 1852, Chagres comenzó a perder importancia gradualmente en favor de una nueva ciudad que surgió



Ilustración 21. Envuelta escrita en Ciudad de Guatemala el 7 de febrero de 1856, fue transportada de manera privada a Belize. Fechador circular doble del 20 de febrero, seguido de Kingston el día 25 y Saint Thomas del 3 de marzo. Cancelador de PAID AT BELIZE de 4d, como carta sencilla según tarifa vigente. A la llegada a Cartagena se marcó como CARTAGENA DEBE e indicó que el porte a pagar era de 1 ½ reales en Bogotá. Imagen fue tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N.).

con la construcción del ferrocarril a Panamá por William H. Aspinwall. Esta nueva ciudad fue inicialmente nombrada en honor a su fundador, pero posteriormente se le cambió el nombre a Colón por disposiciones del gobierno colombiano.

La solución a los retrasos permanentes causados por el mal servicio postal en la Nueva Granada en relación al tránsito en el Istmo de Panamá fue la construcción de un ferrocarril. Por lo tanto, la Panamá Railroad Company (P.R.C.) llegó a un acuerdo exclusivo con el gobierno de la Nueva Granada, firmado el 29 de mayo de 1850. Comenzaron a trabajar rápidamente y los primeros trenes diarios a través de una parte del tránsito comenzaron el 15 de marzo de 1852, lo que redujo el tiempo de viaje de los pasajeros a dos días. Anticipándose a esto, la Oficina de Correos de los Estados Unidos otorgó el contrato de envío de correo a través del Istmo a la P.R.C., a partir del 1 de enero de 1852.

El servicio fue excelente, ya que los tiempos de tránsito se redujeron a solo cuatro horas después de la apertura del ferrocarril, el cual fue terminado el 28 de enero de 1855.

30 Ver: <https://www.westerncoversociety.org/literature/books/mails-of-the-westward-expansion-1803-to-1861/emails-of-the-westward-expansion-1803-to-1861-chapter-6/#.Y8MnjHbMI3v>.

31 Los cuños circulares con STEAMSHIP, con valores de 10 y 20 centavos se utilizaron en las cartas del Caribe y América del Sur hacia los puertos de los Estados Unidos, principalmente New York, en vapores bajo contrato con el gobierno americano. La tarifa a partir del 1 de julio de 1851 fue de 10 centavos por cada media onza, por una distancia de hasta 2500 millas. A partir de 1864, se eliminó el límite de distancia.

TARIFA POSTAL DE IRLANDA E INGLATERRA APLICADA PARA EL TRANSPORTE DE CARTAS Y PAQUETES DESDE Y HACIA COLOMBIA, DEL 24 DE MAYO DE 1847							
ORIGEN	DESTINO	PAQUEBOTES INGLESES	BUQUES PARTICULARES	PLIEGOS DE MAYOR PESO			
		HASTA MEDIA ONZA DE PESO		DE 1/2 a 1 ONZA	DE 1 a 2 ONZAS	DE 2 a 3 ONZAS	DE 3 a 4 ONZAS
INGLATERRA	NUEVA GRANADA	1s	8d	2 portes	4 portes	6 portes	8 portes
MARTINICA Y GUADALUPE	NUEVA GRANADA	4d	4d	2 portes	4 portes	6 portes	8 portes
WEST INDIES	NUEVA GRANADA	1s	8d	2 portes	4 portes	6 portes	8 portes

Tabla 4. Tarifas postales entre Gran Bretaña y la Nueva Granada del 24 de mayo de 1847.



Ilustración 22. Carta de porte doble entre Londres y Bogotá franqueada con dos estampillas de alto relieve de 1s cada una, emisión de 1847. Enviada el 15 de diciembre de 1855 por el vapor "Atrato" de la R.M.S.P. Debido a su carácter oficial, no se pagó el porte interno entre Cartagena y Bogotá, y esto fue avalado con el cancelador CARTAGENA DE OFICIO. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

CONVENCIÓN DE CORREOS ENTRE LA REPÚBLICA DE LA NUEVA GRANADA Y EL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA

La era de los *Falmouth Packet* llegó a su fin en la ruta de Halifax a mediados de 1840, cuando la línea Cunard inició el servicio con barcos de vapor desde Liverpool, pasando por Halifax, hasta Boston. También, a principios de 1842, la Royal Mail Steam Packet Company (R.M.S.P.) se hizo cargo de las rutas hacia las Indias Occidentales y México con sus nuevos barcos de vapor.

Aunque hubo un período de cambio de diez años en el Atlántico Norte, durante el cual la correspondencia se enviaba por diversos medios como barcos americanos,



Ilustración 23. La Royal Mail Steam Packet Company (R.M.S.P.) propuso varias rutas de correos hacia las Indias Occidentales en 1839. Estas rutas fueron detalladas en un plegable de la compañía de navegación, que se encuentra archivado en Archivo General de la Nación (A.G.N). M.R.E. Transferencia 8, Tomo 509, carpeta 21, folios 54-55.

vapores privados y otros contratados por el gobierno, el complejo sistema de envío de Falmouth, utilizado en la ruta de las Indias Occidentales, fue reemplazado de repente por otro aún más complicado, conocido como R.M.S.P. El nuevo tráfico comenzó el 1 de enero de 1842, lo que supuso un cambio significativo en el envío de correo en las Indias Occidentales. En una sola noche, se pasó de un sistema de vela a uno de vapor.

No obstante, a pesar de la conveniencia que representaba para Colombia contar con un servicio regular de correspondencia, especialmente con Europa, la firma de un acuerdo con Gran Bretaña presentaba serios inconvenientes. Por un lado, los empresarios de navegación ingleses que operaban en el Pacífico y el Atlántico solicitaron el respaldo del Foreign Office para este proyecto. Por otro lado, la Nueva Granada mostraba entusiasmo por promover el comercio y las empresas mercantiles del país, incluyendo al Istmo. El F.O. exigía la franquicia total de la correspondencia oficial y comercial de sus súbditos, así como la entrega de las valijas oficiales a los cónsules británicos o agentes especiales. Esto se justificaba en base a la falta de confianza en los agentes neogranadinos para llevar a cabo dichas tareas³². La Cancillería colombiana se negó desde el principio a facilitar estas

32 En un memorando de septiembre de 1840, la legación colombiana en Londres informaba de los privilegios ingleses solicitados incluían



Ilustración 24. Carta transportada por el vapor "La Plata" de la R.M.S.P., entre Londres y Cartagena. Cancelador de pagado en Londres de 1s, el 16 de agosto de 1852. Al arribo a Cartagena se usa marca pre filatélica CARTAGENA DEBE y 3 reales como porte a pagar en Rionegro. Recibida el 1 de octubre. Colección personal del autor.



Ilustración 25. En Santa Marta, el 22 de octubre de 1847 se envió esta carta, con destino Londres. Se pagó un porte de 8d, correspondiente a una carta sencilla según el convenio con la Gran Bretaña. La carta fue transportada por un buque particular hasta Liverpool, donde se le estampó fechador LIVERPOOL SHIP del 4 de enero de 1848. Al llegar a Londres, se canceló con una marca circular del 5 de enero. Colección personal del autor.

exenciones, a pesar de que estaban contempladas en las Convenciones firmadas con Francia y Estados Unidos.

A pesar de las diferencias insalvables y de ser conscientes de la relación asimétrica que se iba a establecer, y debido a la necesidad de regularizar su existencia política y el comercio con la principal potencia mercantilista del mundo el 24 de mayo de 1847 los gobiernos de la República de la Nueva Granada y Gran Bretaña decidieron, de mutuo acuerdo, establecer una convención para promover las comunicaciones postales entre ambos territorios.³³ El acuerdo fue firmado por Manuel María Mallarino en representación de Colombia, y Daniel Florencio O'leary³⁴ como delegado de Inglaterra. Ambas naciones se comprometieron:

- a) a) Mantener una comunicación regular y periódica entre ambos países, al menos una vez al mes, con llegadas a los puertos de Santa Marta, Cartagena y Chagres.
- b) b) Los agentes consulares de Gran Bretaña serán los encargados de recibir y entregar las valijas que traigan los barcos británicos a las respectivas administraciones de correos granadinas.
- c) c) Se le permite al gobierno británico el transporte de valijas cerradas de correspondencia entre los puertos de Chagres y Panamá, a cargo de mensajeros

- d) d) Se acordó el pago de 1s por cada pliego de media onza de peso, si el transporte fuese por paquebotes ingleses y de 8d con buques particulares. Para pliegos de mayor peso, la escala de portes será la misma que la tarifa de correos británica dispone para las cartas entre el Reino Unido y las Indias Occidentales, es decir: de media onza hasta una de peso, dos portes; de más de una onza y hasta dos, cuatro portes y así sucesivamente en la misma proporción.
- e) e) La correspondencia que cubre esta convención y transite por el territorio de la Nueva Granada,

entre otros: "excepción de impuestos de puerto, derechos de tonelada, entradas y otros derechos de aduana, o derechos y arreglos fiscales de cualquiera otra denominación que se impongan sobre los buques mercantes o la mercancía en general. Se exigirá especialmente que de cualquier derecho que se imponga sobre el carbón en los puertos de la república se exima de cualquier cantidad que la R.M.S.P. creyere necesario importar para el abasto de sus buques". A.G.N. M.R.E. Transferencia 8, Tomo 509, carpeta 21, folios 56-57.

³³ Esta Convención Postal no debe ser concebida como un simple acuerdo para el transporte del correo británico. En muchos sentidos, vino a reforzar las ventajas comerciales que había adquirido Gran Bretaña en el momento en que fue firmado de Tratado de Amistad, Navegación y Comercio de 1825. Ver: Ghotme, Rafat. *De la debilidad al acomodamiento: la diplomacia de la Nueva Granada frente a Gran Bretaña y Estados Unidos, 1832-1857*. Tesis Doctoral. Bogotá. 2016, p 146.

³⁴ Cavelier, Germán. *Tratados de Colombia. Tomo 1. 1811-1910*. Bogotá, 1982, Editorial Kelly, p 183.



Ilustración 26. Carta completa enviada desde Londres a Bogotá el 1 de julio de 1863. El porte fue pagado con una estampilla de 1s. de la emisión de 1862, que presenta letras pequeñas en las esquinas. El cancelador cuadrado de Londres del 1 de julio fue utilizado, y al llegar a Cartagena se utilizó el sello CARTAGENA DEBE DE ULTRAMAR para el trayecto a Bogotá. Se intentó plasmar un valor de 10 centavos para el porte a pagar, pero finalmente se decidió no hacerlo, ya que se consideró de oficio. Solo se estampó un 1. A mano se añadió la indicación de “Rebajada”, para justificar la falta de pago. La imagen fue tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

pagará el porte interno vigente para la república. Por cada paquete, incluso aquellos que pesen hasta media onza inglesa, que se envíe a través de los barcos británicos (o barcos privados contratados para este servicio) desde las colonias de Gran Bretaña en las Indias Occidentales hacia los puertos de la Nueva Granada, y viceversa, o desde las colonias francesas de Martinica/Guadalupe hacia los puertos de la Nueva Granada, y viceversa, se cobrará a los agentes de correos británicos una tarifa de cuatro peniques. Para los paquetes de mayor peso, se aplicará la tarifa correspondiente según la escala establecida en el artículo anterior. Los impresos y periódicos están exentos de pago, siempre y cuando sean transportados en barcos o correos oficiales, pero los barcos mercantes privados deben pagar 1 penique por cada periódico o gaceta.

- f) La duración inicial de la Convención será de cinco años a partir de la fecha de intercambio de ratificaciones. Después de este período, se renovará automáticamente por otros cinco años, y así sucesivamente, siempre en períodos de cinco años, a menos que una de las partes exprese su deseo de no renovarla, dos meses antes de que expire cada término. La Convención fue sancionada por ambos gobiernos y las ratificaciones fueron intercambiadas el 17 de diciembre del mismo año de 1847. Comenzó a implementarse tres meses después de esa fecha.



Ilustración 27. Carta despachada de Londres y obliteración del London -E C (East Central), del 1 de noviembre de 1862, acompañado del # 80 (Tottenham) para cancelar el porte de 1s, emisión de 1856, sin letras en las esquinas y cubrir el trayecto hasta Santa Marta con el vapor “Atrato”. Estampado con SANTAMARTA DEBE para pagar el trayecto hasta Bogotá y 10 centavos de porte a cobrar al arribo. Imagen tomada del Archivo General de la Nación (A.G.N).

El Gobierno de S.M.B., según el artículo 24, notificó su intención de que este acuerdo dejara de ser obligatorio para ambas partes antes de que terminara el segundo quinquenio. Se iniciaron conversaciones entre los dos gobiernos y en diciembre de 1859, Lord Elgin, administrador general de correos de GB, y Juan de Francisco Martín, ministro plenipotenciario de la Confederación Granadina, firmaron un acuerdo. Desafortunadamente, el plazo para la ratificación de este acuerdo se vio obstaculizado en razón a que el presidente Ospina, de la Confederación Granadina, solicitó ciertas modificaciones que no fueron aceptadas por los británicos, y luego debido a la guerra civil, el pánico se extendió por todas las provincias de la república, lo que impidió que se prestara la conveniente atención a este asunto.

En relación a esto, el gobierno inglés declaró su determinación de poner fin definitivamente a los pagos que había estado realizando por el tránsito de sus valijas a través del Istmo. En diciembre de 1861, efectivamente dejaron de realizar dichos pagos, lo que llevó a la expiración de la convención de 1847 en esta área. A partir de ese momento, Gran Bretaña se negó constantemente a negociar sobre este asunto, a pesar de los repetidos intentos de Colombia. En agosto de 1866, el presidente Mosquera emitió un decreto que puso fin a todas estas negociaciones.

Las tarifas anteriores se mantuvieron en vigencia a pesar de la falta de un convenio hasta que Colombia se unió a la Unión Postal Universal en 1881.

	Matasello	Fecha Apertura	Fecha Cierre	Suministro Estampillas
Panamá	C 35	1846	1881	1865
Colón	E 88	1846	1881	1870
Savanilla	F 69	1870	1881	1872
Santa Marta	C 62	1858	1881	1865
Cartagena	C 56	1846	1881	1865
Cartagena	C 65	Enviada por error en 1866. Este número corresponde a Heywood en Lancashire		

Tabla 5. Relación de las oficinas postales inglesas en la Nueva Granada.

OFICINAS POSTALES INGLESAS EN EL CARIBE COLOMBIANO

Las autoridades postales de Gran Bretaña establecieron sucursales de la oficina de correos británica en numerosos puertos extranjeros y colonias donde, de lo contrario, no había instalaciones para enviar correspondencia más allá de las fronteras del país en el que se encontraba el puerto.

Las cartas enviadas a través de estas oficinas estaban sujetas a las mismas condiciones y reglamentos que una oficina de correos británica, y se requería el pago anticipado con sellos británicos.

El número de agencias de este tipo en todo el mundo fue de aproximadamente 150.

En la Nueva Granada, se establecieron sucursales en Panamá, Cartagena, Savanilla, Santa Marta y Colón. Las dos primeras comenzaron a funcionar mucho antes de la firma del acuerdo de 1847. En 1878, la oficina postal de Savanilla fue trasladada a Barranquilla junto con el consulado británico. Las estampillas vendidas y utilizadas desde estas oficinas en el territorio de la república comprenden las emisiones desde 1858 hasta 1880, con valores que van desde 1/2d hasta 2s. El sistema de doble porteo quedó expresamente establecido en la convención postal contemplada en el artículo XIX, la cual dicta lo siguiente:

“Por los pliegos de cualquier procedencia y que se remitan por los puertos del Reino Unido a la Nueva Granada, y por lo que de la Nueva Granada se remitan a los puertos del Reino Unido con cualquier destino, ya sea que se transporten o hayan de transportarse por los paquebotes o por buques particulares, se pagará en la administración de correos de la Nueva Granada el porte interno con arreglo a la tarifa vigente en la república”.

Con la entrada de Colombia a la U.P.U. en 1881, todas estas agencias inglesas dejaron de operar y solo quedó un gran legado de nostalgia por los tiempos pasados.



Ilustración 28. Faja postal enviada desde Birmingham el 15 de abril de 1870 hasta Bogotá, vía Londres. Se pagó 1d por el trayecto hasta Londres. Los impresos y periódicos estaban exentos de pago hasta su destino, incluyendo el trayecto en la Nueva Granada. Esta faja postal forma parte de la colección personal del autor.



Ilustración 29. Canceladores utilizados por las oficinas británicas en la Nueva Granada.



Ilustración 30. Sobre sin contenido, porteado en Cartagena el 1 de noviembre de 1870, con destino Panamá. Se pagó la tarifa vigente 4s utilizando una estampilla de la emisión de 1877, verde con letras grandes en las esquinas. Cancelador de la oficina británica de Cartagena C 65, equivocado. Colección personal del autor.

AGRADECIMIENTOS

Los aportes entregados y la revisión de los textos por José Antonio Herráiz y Yamil H. Kouri, Jr. han sido fundamentales para la culminación de este artículo. Agradezco sinceramente su desinteresada cooperación.

De igual manera quiero expresar mi especial reconocimiento a Geoffrey Lewis, por sus valiosas y oportunas contribuciones.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Archivo General de la Nación. Bogotá.

Colección personal de Manuel Arango E.

Colección personal de Yamil H. Kouri, Jr.

FUENTES SECUNDARIAS

Anim-Addo, Anyaa. Place and Mobilities in the Maritime World: The Royal Mail Steam Packet Company in the Caribbean, c. 1838 to 1914.

A.G.N. Sección República. Fondo Ministerio de lo Interior y Relaciones Exteriores. Tomo 117.

Bentley, Malcolm. "The British Post Office in Columbia 1821-1881". The Postal History Society, 2010, UK.

Besanzón, José Jacquin. Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional. 1858. Tomo IV.

Cavelier, Germán. Tratados de Colombia. Tomo 1. 1811-1910. Bogotá, Editorial Kelly. 1982.

Codificación Nacional, Tomo XXXI, No 4073.

De Urueta, Luis. Los Virreyes en América del Sur II. Valencia, La Imprenta CG, Paterna, 2018.

Edmund Dummer Packets 1702-1711. Falmouth Packets 1745-1749 and 1756-1841.

Foster, Thomas. Jamaica. The postal history 1662-1860.

Gutiérrez Ardila, Daniel. TOMAS QUINTERO / THOMAS FARMER. Informes del espía de la República de Colombia en la corte de Fernando VII (1825-1830). Bogotá. Universidad Externado de Colombia. Xpress Estudio Gráfico y Digital S.A. 2012.

https://gbps.org.uk/information/sources/acts/1825-06-22_Act-6-George-IV-cap-44.php.

<https://www.westerncoversociety.org/literature/books/emails-of-the-westward-expansion-1803-to-1861/emails-of-the-westward-expansion-1803-to-1861-chapter-6/#.Y8MnjHbMI3v>

<https://www.gbps.org.uk/information/rates/>

Kennedy, John. The History of Steam Navigation. Liverpool. Charles Birchall, Limited. 1903.

Langlais, Louis-Eugene. «Poste Maritime Française. Premier Service Postal du Pacifique Sud 1843-1848 ». Académie de Philatélie, 2006.

Kenton, Phil & Harry G Parsons. "Early Routings of the Royal Mail Steam Packet Company 1842-1879".

Lewis, Geoffrey. The 1836 Anglo-French Postal Convention. Paper presented at the 9th Postal History Symposium. New York. 2016.

Norway, Arthur H. History of the post-office packet service, between the years 1793-1815.

Olenkiewicz, John. British Packet Sailing West Indies. Edmund Dummer Packets. 1702-1711. Falmouth Packets 1745-1749 and 1756-1841. 2018.

Salles, Raymond. La Poste Maritime Française, Tomo VII, Índice Alphabétique des Cachets Postaux et Marques Maritimes. Chipre 1993.

Yanes, F. J. Colección de documentos relativos a la vida pública del Libertador. Caracas, Imprenta de Devisme Hermanos. 1826-29. Biblioteca Nacional Fondo Cuervo 3854.

Zambrano Pantoja, Fabio. La Constitución de 1821. Bogotá, Villegas Editores, 2021.

SYNOPSIS.

Este artículo analiza algunos de los pormenores del correo transoceánico desde y hacia la Nueva Granada, a partir del proceso de independencia, hasta la entrada en funcionamiento de la U.P.U., en 1881. Se examina su evolución a través del tiempo y el desarrollo de los diferentes Tratados Postales celebrados con naciones como Estados Unidos, Francia e Inglaterra, al igual que sus implicaciones en materia de tarifas, rutas y servicios. Las imágenes que explican y adornan este proceso son en su totalidad inéditas, excepto una, por cuanto se conservan en los archivos históricos colombianos, desde donde he tomado sus registros.

This article analyzes some of the details of transoceanic mail to and from New Granada, from the independence process until the U.P.U. came into operation in 1881. Its evolution through time and the development of the different Postal Treaties celebrated with nations such as the United States, France and England are examined, as well as their implications in terms of tariffs, routes and services. The images that explain and embellish this process are all unpublished, except for one, since they are preserved in the Colombian historical archives, from where I have taken their records.

