

A conexión Australia/Europa

Galicia (e Europa) e Australia están nas antípodas. Dous asuntos chaman a atención da biografía de Fr. Rosendo Salvado a este respecto: a súa inxente correspondencia e as súas varias viaxes a Europa. Todo desde o outro lado do mundo no tempo no que non existían os avións e a internet.

Daquela, o correo postal e os viaxeiros non necesariamente seguían os mesmos procedementos e rutas. As valixas transoceánicas de correspondencia eran contratadas polos estados con distintas compañías e formaban parte dos servizos de correos que ofrecían aos seus cidadáns. As xentes viaxaban ás veces nestes vapores correo, outras veces en buques de pasaxeiros e ata en mercantes, segundo as opcións dispoñibles en cada momento e en cada porto.

Os servizos estatais de correos existen desde antigo e en España foron organizados por vez primeira polos Reis Católicos, aínda que inicialmente só para uso da administración real; sería no século XVI que comezaría a desenvolverse un sistema máis amplo. A xestión do servizo foi encomendada a uns irmáns italianos de apelido Tassis que realizaban este tipo de servizos noutros países de Europa; encargábanse do transporte da correspondencia nos reinos de España e, ao ter estafetas noutros lugares, tamén en Europa. Movían só correspondencia e o custo do franqueo establecíase en función da distancia que percorría. A administración borbónica impulsou este servizo que se consideraba vital para o desenvolvemento da España do século XVIII: pasou a ser un servizo do estado, estableceuse unha unificación de tarifas e comeza o reparto a domicilio pero a innovación máis importante foi a creación dos Correos Marítimos para axilizar e facilitar a comunicación de España co seu imperio ultramarino. A Coruña é un dos portos base do servizo, que atendía sobre todo ao Caribe e Mar do Prata; era en certo xeito unha prolongación dos paquebotes que desde o século XVII unían este porto co británico de Falmouth.

A introdución nos estados europeos do franqueo con selos supuxo unha radical innovación: o prezo deixou de depender da distancia e o custo era asumido polo remitente. Funcionan en España desde 1854. Os selos e o nacemento da Unión Postal Internacional en 1874 facilitaron enormemente os envíos internacionais, sobre todo de cartas, xa que os vultos un tanto aparatosos eran complicados de manexar en portes

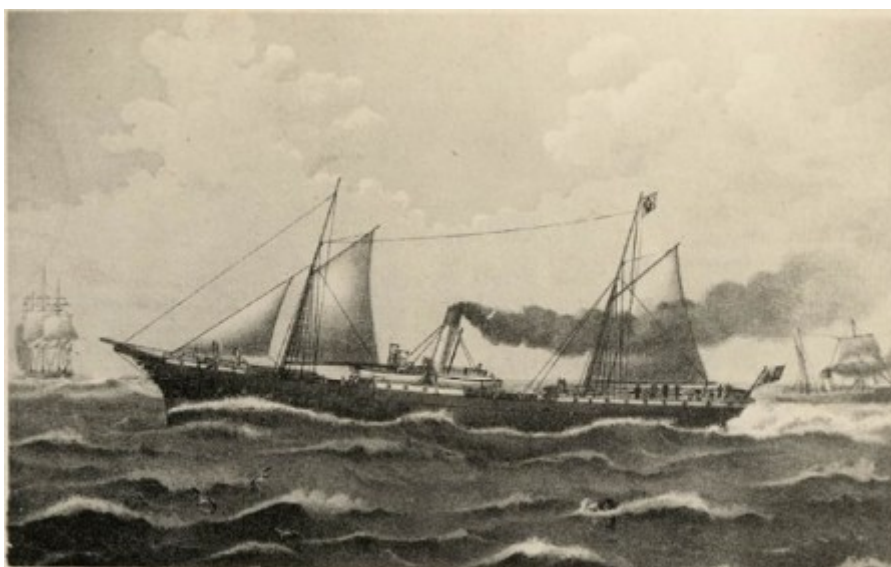


internacionais.

Se a iso unimos a mellora xeneralizada do transporte que sucede no século XIX (ferrocarril, vapores, mellora das estradas) ben pode falarse dunha substancial mellora deste servizo nese século. No entanto, perviviron métodos tradicionais como os recadeiros e mandadeiras, o transporte con dilixencias (os coches correo), os correos a pé ou dacabalo, xa que todas estas melloras afectaban polo xeral ás grandes cidades e zonas situadas nas grandes rutas. No resto a distribución era como sempre, ben porque era máis barato, ben porque era a única forma posible.

Estes fenómenos repítense máis ou menos en todos os países europeos, con diferentes ritmos e intensidades.

Evidentemente, en lugares tan remotos como Nova Nursia as cousas eran diferentes. En primeiro lugar porque non era unha cidade como tal, aínda que a súa proximidade a Perth (está a uns 30Km) era neste sentido unha vantaxe.



Os primeiros vapores que serviron liñas regulares entre Australia e a súa metrópole foron os correos e a verdade é que era unha ruta complicada con só uns servizos ao mes; tardou moito en establecerse unha oferta de servizos directos para o correo entre Londres e as principais cidades. Mentres, os vapores ían recalando nos distintos portos circunvalando o continente.

Boa parte das mercancías circulaban dun modo máis ou menos libre segundo a oferta das diversas compañías. Nos mercantes e, en función do tamaño, nos vapores de pasaxeiros era onde viaxaban os vultos e envíos dun certo volume que mandaban os



cidadáns e negocios, por exemplo, eses paquetes que ían e viñan da misión de Salvado. Do mesmo xeito que sucedía con portes que cruzaban o Atlántico, as diversas compañías, a través dos seus axentes consignatarios, recollían os pedidos nos portos de embarque ou en oficinas abertas nas principais cidades, cruzaban os mares e chegaban aos portos de destino; en distancias tan longas ou, como sucede neste caso, cando non existen liñas directas, as mercancías e paquetes cambiaban de navío ou recalaban nun porto principal (Londres) desde onde eran reenviadas ao seu destino definitivo.

Os viaxeiros tiñan abertas máis opcións: os vapores correo, os buques de pasaxeiros e, en función do traxecto e a ruta, os mercantes. A documentación relacionada con Fr. Rosendo Salvado permítenos facernos unha idea bastante clara dos pormenores dunha das súas viaxes a Europa: a que fixo en 1869 para asistir ao I Concilio Vaticano.

Partiu de Australia Occidental o 18 de setembro dese ano e chegou a Roma o 26 de decembro; embarcou inicialmente no vapor Avoca que en 13 días chegou a Sri Lanka (un núcleo principal, xunto a Singapur e Bombai das rutas asiáticas); alí esperou varios días polo vapor correo francés L'Imperatrice. Podía viaxar máis rápido recorrendo a outras liñas, británicas ou alemás, pero os franceses ofrecían unha importante vantaxe: prezos mais baratos aos eclesiásticos que asistían ao congreso ecuménico.

De Galle, en Ceilán o navío encamiñouse a Suez, cunha pequena parada en Adén. Ata a inauguración da canle de Suez en novembro de 1869 (Salvado aproveitouno á volta) os viaxeiros pasaban do Mar Vermello ao Mediterráneo en tren ata Alexandría, o principal porto da zona.

Desde Alexandría seguiu cara a Marsella, a onde chegou o 20 de decembro; para ir a Roma aínda foi necesario tomar un último barco, ata Civita Vecchia e seguir por terra ata o seu destino.

Unha longa viaxe.