

EL CORREO AÉREO ESPAÑOL EN TÁNGER



José María Ortuondo
(Miembro de la Academia Europea de Filatelia
y Académico de Número)



Cuando envié a la redacción de AcadēmvS un escrito con el título que antecede, con la pretensión de publicarlo en el n.º 3 de nuestra revista, me telefoneó Leoncio Mayo informándome de que otro académico me había precedido enviando un trabajo sobre “El Correo Español en Tánger”. Como es natural, le rogué suspendiera la publicación del mío.

¡También es casualidad que de un asunto del que hacía bastantes años no se había escrito nada, se nos ocurriera a Francisco Aracil y a mí, acaso por telepatía, escribir al alimón!

Pero una vez leída en AcadēmvS n.º 3 la aportación del Sr. Aracil, se me ocurre que, eliminando de mi escrito su parte preliminar que atañe al contexto histórico-geográfico de la Ciudad Internacional de Tánger, con la benevolencia de los lectores, el siguiente número de AcadēmvS pudiera publicar mi visión sobre el Correo Aéreo español en Tánger.

LOS SERVICIOS AÉREOS DE TÁNGER

Pienso que el correo aéreo tangerino ha de contemplarse en función de las tres líneas aéreas básicas que recalaron en Tánger antes de la independencia marroquí de 1956.

Así que delimito tres períodos:

1.º) El servido por la línea francesa de Toulouse a Casablanca –primero– y a Sudamérica, después. Situado entre 1920 y 1936.

2.º) El servido por la primera línea comercial portuguesa de Lisboa a Tánger desde 1934, prolongada a Casablanca en 1937, que solapó los períodos anterior y posterior, evitando su interrupción.

3.º) El servido por la línea española de Iberia, de Madrid a Tánger a partir de 1940, hasta el final de la presencia española en Tánger.

1. La “Ligne Mermoz”

Sintetizo lo que fue la legendaria línea de Francia a América del Sur, después conocida como “Ligne Mermoz”, en recuerdo del gran piloto desaparecido en la 147ª travesía aérea del Atlántico Sur, a bordo del *Late-300* “Croix du Sud”, el 7 de diciembre de 1936.

El sueño de Georges Latécoère empezó a realizarse con la inauguración de la línea Toulouse-Casablanca el 1.º de septiembre de 1919. Pretendía llegar a Sudamérica con aviones comerciales, lo que consiguió por fases: en 1925 se llegó a Dakar. Al otro lado, en 1927 se completó el recorrido Natal-Río de Janeiro-Buenos Aires y en 1929, vencidos los Andes, se llegó a Santiago de Chile. La gran dificultad, la travesía del mar océano entre Dakar y Natal (3.200 km), se solventó mediante rápidos barcos “avisos” que la Marina francesa puso a su disposición desde 1928. La primera travesía completa por el aire la pilotó en 1930 Jean Mermoz a bordo del hidro “Comte de la Vaulx”. Repitió la hazaña en 1933 con el trimotor *Couzinet* “Arc en Ciel”. Y desde 1936 el recorrido Francia-América del Sur se hizo enteramente por avión.

La titularidad de esta línea cambió cuatro veces: de *Lignes Latécoère* en 1919 a *Compagnie Générale d’Entreprises Aéronautiques*; *Cgea* en 1921, y desde 1927, *Compagnie Générale Aéropostale*, para terminar con otras líneas francesas en *Air France* desde 1933.

Esta fue la primera línea aérea que hizo escala en Tánger. Al inaugurarse el servicio Toulouse-Casablanca en 1919, dada la corta autonomía de vuelo de los aeroplanos de entonces, era preciso realizar escalas técnicas para repostar, por lo que necesitaron autorización del Gobierno español para hacer paradas en Barcelona, Alicante y Málaga, en su sobrevuelo de la costa peninsular mediterránea.

La distancia Toulouse-Barcelona era de 380 km y se hacía en 3 horas; Barcelona-Alicante, 480 km en 3 ½

horas; hasta 1928 pernoctaban allí. Al día siguiente, volaban Alicante-Málaga, 505 km en 3 1/2 horas; Málaga-Rabat, 390 km en 3 horas; y Rabat-Casablanca, 90 km en tres cuartos de hora.

No se autorizó al correo aéreo español para que hiciera uso de la Línea hasta abril de 1920. Por otra parte, entre las escalas de Málaga y Rabat estaba la ciudad internacional de Tánger, con capacidad suficiente para hacer rentable una escala aérea. Y tras diversas vicisitudes, la escala de Tánger se inauguró oficialmente el 1.º de enero de 1923, según Collot y Cornu¹.

Sin embargo, parece que en la práctica se anticipó esta escala, remontándose casi al origen de la existencia de la Línea. O, al menos, estaba prevista. Un Real Decreto del Ministerio español de Gobernación de 30/12/1919, entre otras cosas, decía:

“Se autoriza para contratar directamente con la casa francesa Latécoère el transporte de correspondencia por vía aérea entre Barcelona, Alicante y Málaga, y entre esta última y Tánger.

Este Real Decreto nos revela que el primer correo aéreo español estuvo limitado entre las tres escalas

peninsulares y entre Málaga y Tánger. No en servicios dirección Francia o dirección Marruecos.

Por otra parte, nos fijamos en el primer afiche o cartel de las *Líneas Latécoère*, sin fecha, reproducido por un aerograma español de 1995. La mención de Tánger en su itinerario no presupone necesariamente que fuese escala, pues también aparecen Valencia, Gibraltar o Larache que no lo fueron. Pero en su texto leemos:

“1.850 kilometres de parcours en 12 heures de vol. Itinéraire: Toulouse, Barcelone, Alicante, Malaga, TANGER, Rabat, Casablanca.”

Y según señala Martínez-Pinna:

*“En Tánger el Correo español tenía una estafeta que en abril de 1920 elevó a la categoría de Administración Central, con personal del Cuerpo de Correos y dependiendo de la Dirección General.”*²

Recordamos que abril de 1920 fue el mes inaugural del correo aéreo español. Sin embargo, la escala tangerina se suspendió poco después de esa primera fecha de 1923, por desavenencias con el Gobierno español, según se desprende de este recorte de prensa:



Afiche Latécoère de 1920.



El recorte no señala de qué periódico se trata ni revela su fecha que suponemos cercana al 8/3/1923. Esta es su traducción:

EL CORREO AÉREO DE TÁNGER SUSPENDIDO

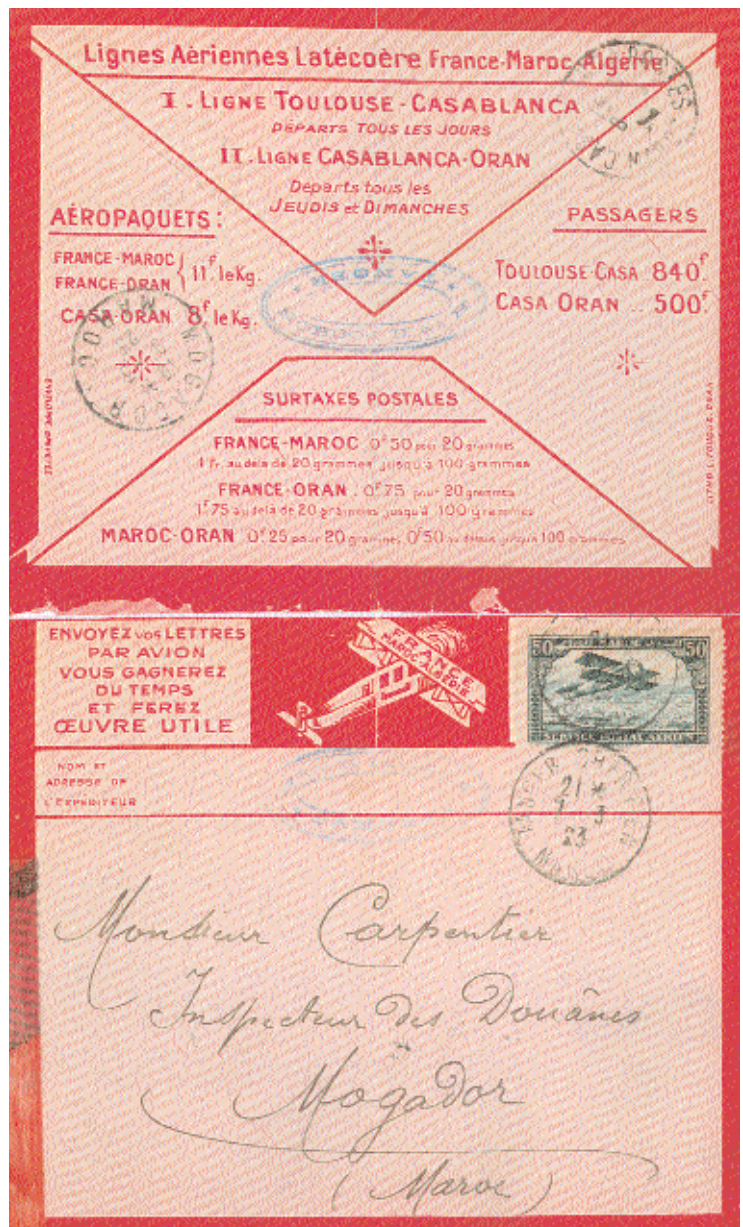
Se recuerda que hace algunos meses las Líneas Latécoère incluyeron a Tánger en el tráfico postal aéreo en su línea Francia-España-Marruecos. Nos enteramos de que este servicio ha de suprimirse hoy mismo. La razón sería: España no se ha adherido aún al Convenio Aéreo Internacional firmado entre los principales países que utilizan la vía postal aérea y que rige las relaciones transcontinentales. El Correo español no puede, pues, confiar su correo aéreo a una compañía internacional, ni recibirlo.

Así la cortesía del Gobierno español ha autorizado el paso de la Línea Latécoère por su territorio, sin aceptar

beneficiarse. Se creía, sin embargo, que se iba a contar con su adhesión al Convenio Internacional para el mes pasado, pero no se ha resuelto esta cuestión y el Correo aéreo español no utiliza el correo aéreo de Tánger.

En estas condiciones, tal correo se reduce al correo de Francia y de Marruecos, así como al inglés, lo que no constituye un tráfico suficiente para compensar los costos de una escala postal. Y la Línea Latécoère, que debía soportar este déficit, ha decidido suprimir de momento el correo de Tánger. En consecuencia, pues, de la negativa de los P.T.T. españoles de unirse a los correos francés y británico, ha decidido suspender provisionalmente la aceptación de correspondencia aérea que provenga o se destine a Tánger.

Este recorte de prensa se incluía en la carta que se reproduce en anverso y reverso:



Sobre-aviación de las líneas Latécoère franquizado con sello de 50 c de la primera serie aérea del Marruecos francés y mat. TANGER-CHERIFIEN/MAROC 7/3/23.

Voló por la Línea hasta CASABLANCA/MAROC 8/3/23 y siguió viaje por superficie a MOGADOR/MAROC 9/3/23 según fechadores al dorso, que lleva propaganda de vuelos y precios.

Este conflicto tangerino parece que se solucionó pronto, pero esta y otras razones dieron lugar a que el incipiente correo aéreo español por la Línea se suspendiese, según Real Orden de 6/12/1924:

“Se dé por terminado el contrato que en 12 de enero de 1920 concertó la D. G. de Correos con la casa Latécoère... a partir de 31 de marzo de 1925...”

La escala de Tánger perjudicó a la de Málaga que se suprimió a los pocos años. De Málaga a Tánger sólo había 193 km. Así que quedaron como tramos definitivos, Alicante-Tánger y Tánger-Rabat.

Cinco años después de la supresión del correo aéreo español por la Línea y como consecuencia de los acuerdos de la Conferencia de La Haya de 1927 y del Convenio hispano-francés de 22/3/1928 una Real Orden de 17/8/1929 recomponía las relaciones:

“...Para hacer uso de las líneas aéreas pertenecientes a la Compagnie Générale Aéropostale y cursar por ellas correspondencia... a partir del 25 del corriente...”

Y en Circular de la D. G. de Correos de 20/12/1929:

“Se inserta cuadro de servicios aéreos utilizables... América del Sur: Oficinas de Cambio: Las oficinas encargadas de cursar la correspondencia-avión son las de cambio de Madrid, Barcelona, Alicante, Tánger, y los Ambulantes del Norte (expreso y correo) y Barcelona-Port Bou, en sus expediciones diarias...”

Así que la *Aéropostale*, después *Air France*, mantuvo la escala de Tánger y a finales de 1935 la Administración francesa comunicó a la Dirección de Correos que a partir del viaje correspondiente al domingo 5 de enero de 1936, el servicio semanal en la línea Francia-Marruecos-América del Sur, con escalas en Barcelona, Alicante y Tánger, se efectuará totalmente por vía aérea³.

Para enlazar con el servicio sudamericano desde Gibraltar, se creó la *Gibraltar Airways S. Ltd.* que con un hidroavión “Saunders” llegó a realizar 222 travesías del Estrecho en 1931/32, antes de suspenderse. Y los enlaces Gibraltar-Tánger siguieron haciéndose por mar.

Al inicio de la guerra civil española, en julio de 1936, se varió el itinerario de la Línea desde Alicante, evitando sobrevolar zonas que ocupaban los sublevados. Según Collot y Cornu:

*“A partir du 5 Août 1936, les avions assurant la ligne Paris-Casablanca sont détournés par Oran et Rabat à cause des événements d’Espagne.”*⁴

Esta información parece contradecirse con el texto de la Circular de la D. G. de Correos de 6/12/36 sobre correspondencia-avión a Gibraltar que dice:

“La vía utilizada será la de Barcelona-Alicante-Tánger, siendo reexpedida desde esta última oficina a la de Gibraltar...”

Pero la realidad fue que a partir de 5/8/1936 los aviones de *Air France* no volvieron a tocar suelo tangerino.

2. La línea portuguesa

La primera línea comercial portuguesa la explotó la *Companhia Aero Portuguesa*, filial de *Air France*, que puso en servicio en 1934 la línea Tánger-Lisboa, asegurando el enlace portugués con América del Sur, sobre todo Brasil, tan relacionado con su antigua metrópoli, al tiempo que aproximaba la conexión con las posesiones africanas de Guinea, Angola y Cabo Verde.

Un trimotor “Fokker” fletado por *Air France* con asientos para seis pasajeros hizo el primer vuelo de Tánger a Lisboa, el domingo 14 de octubre, en 2 horas y 45 minutos. El retorno Lisboa-Tánger despegó del aeródromo de Alverca, el sábado 20 de octubre de 1934⁵.



Hexagonal de Tánger 31/7/1933, la fecha más antigua que conozco, dirigido a Orleans.

Franqueo insuficiente con valores bajos de la serie tangerina de 1933 (56c).

Diferentes cuños de “certificado”. Al dorso, ORLÉANS-LOIRET 2/8/33. Parece que voló por *Air France*, Tánger-Toulouse-París.



Carta circulada en el primer vuelo de la Companhia Aero Portuguesa Tânger-Lisboa. Salida Tânger 13/10/34-18h. y al dorso, la llegada LISBOA 15/10/34-09h. Franqueo de 2,50 fr. del Marruecos francés. (Cortésia de D. Francisco Lemos da Silveira.)

Al suspenderse la escala de *Air France* en Tânger por causa de la guerra en España, cesó el servicio Lisboa-Tânger en los últimos meses de 1936, pero ya en enero de 1937 se reanudaron los vuelos ampliando su recorrido hasta Casablanca, para no perder el enlace con los aviones franceses hacia Dakar y Sudamérica⁶.

Asegurado por esta línea el tramo Tânger-Casablanca ("Casa" en lenguaje coloquial), permitió la comunicación con España durante la Guerra Civil: *Air France* volaba por Barcelona, Alicante, Orán, Fez a Casablanca, y *Aero Portuguesa* completaba Casa-Tânger.

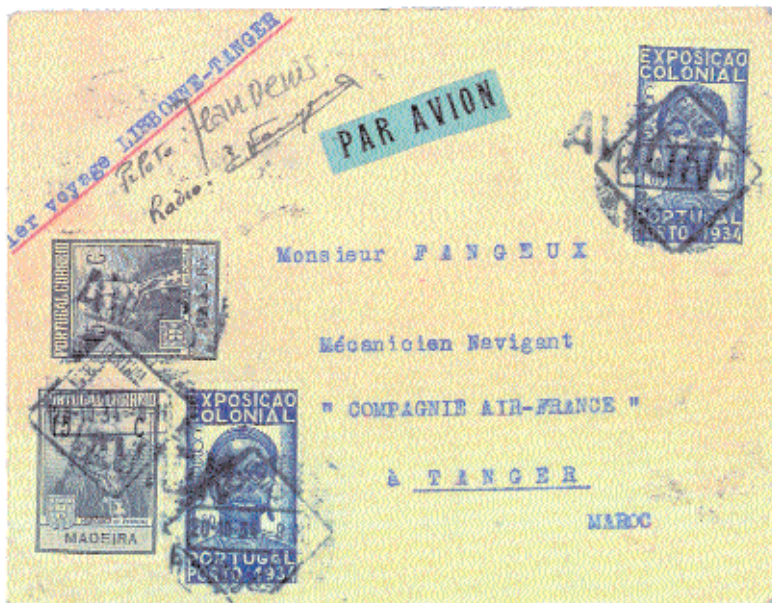
Aumentó el interés de esta línea Lisboa-Tânger-Casablanca en la II Guerra Mundial, permitiendo la unión Marruecos-Lisboa en una época en que la capital lusitana era sede del aeropuerto más importante de Europa, única salida hacia América que en parte o toda la duración de la guerra enlazó con New York (*Panam*), Río de Janeiro (*Lati*), Londres (*Boac*), Berlín (*Lufthansa*), Roma (*Ala Littoria*), Madrid (*Tae* o *Iberia*) y Casablanca y Tânger (*AP*).

Tras 19 años de servicios semanales, esta línea portuguesa cesó de volar en 1953.

3. La Guerra Civil española

Durante nuestra Guerra Civil el correo español de Tânger siguió dirigido desde el Consulado General de la República española. Pero la ciudad no quedó aislada de la España de Franco. La Circular n.º 22 de la D. G. de Correos del Gobierno de Burgos, de 5 de enero de 1938 que normalizaba el cambio de correspondencia con las Posesiones del Norte de África, decía textualmente:

"En Tânger tenemos establecida una estafeta dependiente de Tetuán, considerándola como una Agencia Postal no estando autorizada para recibir ni expedir despachos, por lo que toda la correspondencia para Tânger debe dirigirse a la Oficina de Tetuán, convenientemente separada de la propia de esta ciudad, hasta tanto que las circunstancias permitan el establecimiento en Tânger de la Oficina de Correos dependiente de la Dirección del Ramo."



Carta circulada en el primer vuelo de la Aero Portuguesa Lisboa-Tânger. Salida LISBOA 20/10/34-08h. y llegada al dorso, TANGER 20/10/34-15,30h. el mismo día. (Cortésia de D. Francisco Lemos da Silveira.)



Hexagonal de Tánger 23/1/1936 a Hamburgo. Para un peso señalado de 50 grs. franqueo correcto de 50c + 2x30c de exceso y 3 fracciones de 75c de sobreporte avión = 3,35 pts. Etiqueta azul PAR AVION. Tánger-París por Air France.

En 1937 el Gobierno republicano habilitó y envió una nueva serie de sellos con una nueva sobrecarga “TANGER” que se agotó en 1938. Y desde los últimos meses de 1938 hasta la terminación de la guerra en 1.º de abril de 1939, se dio tal avalancha de nuevas emisiones sobrecargadas “in situ”, incluso específicas para el correo por avión, que resulta difícil justificar, por lo que recurriré a lo que al respecto nos cuenta Michel Colas en “Censures et Marques de la Guerre Civile d’Espagne” y José Manuel Pérez Mosquera en “La Guerra Civil y los sellos de Tánger”.

Tánger ofrecía una posición privilegiada para cambiar noticias, alimentos, etc. entre familiares y amigos separados en ambos bandos contendientes: los de la “Zona Nacional” a través de Tetuán y los de la “Zona Roja” mediante el servicio aéreo combinado de *Air France* y *Aero Portuguesa*.

Narra Michel Colas en su tomo I:

“Los servicios postales del despacho español de Tánger conocieron una actividad extraordinaria... La venta de sellos que en condiciones normales no sobrepasaba la cifra de 1.000/2.000 pesetas por mes, llegó en algunos meses a 50/60.000 pesetas... Los sellos los suministraba ya sobrecargados la D. G. de Correos desde Madrid (y después desde Valencia), pero las dificultades derivadas de las hostilidades causaron grandes retrasos en los envíos y los sellos se agotaron en Tánger. Debido al traslado de los talleres de impresión a Barcelona o Valencia, la D. G. de Correos se vio desprovista de sellos sobrecargados y envió a Tánger sellos de curso normal en la España republicana, sin sobrecargar. Pero al poner estos sellos a la venta en Tánger se constató, aunque el número de

cartas y —sobre todo— paquetes de víveres crecía sin cesar, que la venta de sellos disminuía continuamente.

La explicación estaba en que los sellos sin sobrecarga se vendían al mismo precio que los sobrecargados (un franco = una peseta). En cambio los billetes de banco republicanos se cotizaban de 5 a 15 céntimos de franco cada peseta. Y era fácil procurarse directamente sellos republicanos que llegaban a Tánger en gran cantidad a un precio menor... Para que cesara el fraude, el Cónsul ordenó sobrecargar todos los sellos en existencia en la Administración española...”

Y el mismo Michel Colas en su tomo II nos amplía:

“...Se hizo obligatorio el empleo de sellos sobrecargados, lo que explica las numerosas emisiones que se sucedieron en 1938/39 y las justifica. Y el correo aéreo fue muy utilizado...”

Por su parte las autoridades de la Zona Nacional que necesitaban relaciones postales con Tánger, pero no habían sido aún reconocidas por las autoridades francesas y cherifianas, abrieron un “bureau clandestin’ aunque conocido por todo el mundo. Allí se llevaban las cartas destinadas al territorio enemigo...”⁸

Para mejor comprensión de este enredo, leamos a Pérez Mosquera:

“... Como las líneas aéreas extranjeras hacían escala allí y seguían a Valencia y Barcelona, los residentes enviaban paquetes con alimentos por vía aérea, lo que originó el agotamiento en el Consulado de los sellos republicanos con sobrecarga TANGER procedentes de la FNMT. Para entonces la descomposición en la Zona Republicana era grande y la FNMT se había trasladado a Valencia y funcionaba muy mal. Por ello enviaron a Tánger sellos sin sobrecarga... Pero como se pusieron a la venta en Tánger a base de 1 peseta = 1 franco y por aquella época la peseta se cambiaba de 15 a 20 pesetas rojas por franco, pronto los pilotos empezaron a llevar a Tánger sellos republicanos desde Barcelona o Valencia y el Consulado no vendía ni un sello. A causa de esto el Consulado decidió sobrecargarlos...”

El hecho de que se vean poco en uso es que circularon en paquetes y se perdieron casi todos, y si abundan más en nuevo es porque comerciantes establecidos en Tánger, sobre todo los Farache que tenían estrecha relación con la Casa Behr de París, los enviaban a Francia...

En 1939, en plena descomposición la Zona Roja, no se recibieron sellos... Se procedió a sobrecargar pólizas de derechos consulares y por último, ya en los últimos días de guerra, a finales de marzo de 1939, llegó de Valencia una remesa de sellos, que es lo que se llama la emisión póstuma...

Y aunque la guerra terminó el 1 de abril, el Cónsul y los funcionarios no entregaron la embajada hasta mucho más tarde...”



*Fechador circular TANGER * 17 ABR 38 en carta aérea a Madrid en plena Guerra Civil. Etiqueta verdosa ESPAÑA/CORREO AEREO. Franqueo con 6 sellos de 15c de la serie de 1937 y 5c de la de 1933, en total, 95c (45+50). Censurada en Barcelona. Vuelos de Aero Portuguesa Tánger-Casablanca y de Air France, Casablanca-Orán-Alicante-Barcelona, antes de seguir por tierra a Madrid.*

Este texto de Pérez Mosquera habría que matizarlo un poco, en el sentido de que “las líneas extranjeras” que hacían escala en Tánger no “seguían a Valencia y Barcelona”: para dejarlo en su sitio justo, señalo los servicios de *Air France* durante nuestra Guerra Civil afectando a España:

Línea 491: París-Toulouse-Barcelona-Alicante-Orán-Fez-Rabat-Casablanca.

Línea 492: Continuación de la anterior, Casablanca-Dakar-Sudamérica.

Línea 493: Marsella-(Fornells)-Argel.

Línea 495: Marsella-Barcelona.

Línea 497: París-Toulouse-Barcelona-Valencia (de febrero 1937 a enero 1939).

Al terminar nuestra Guerra Civil *Air France* dejó de tocar en suelo español. Ni siquiera fue autorizada a sobrevolarlo. Hasta el punto de que para acceder a Lisboa, *Air France* hubo de inaugurar el 16/12/1939 un servicio Marsella-Orán-Tánger-Lisboa. Fue efímero ya que por razones bélicas hubo de suspenderse en mayo de 1940.

El Gobierno de Franco no perdonó a *Air France* sus servicios a la República, pese a las conversaciones que mantendrían en 1939/1942 sin resultado positivo. *AF* solicitaba sobrevolar e incluso escalar en la Península y el Sahara español así como utilizar el aeródromo de Tánger, de cuyas instalaciones se consideraba propietaria. España necesitaba sobrevolar el Marruecos francés en sus vuelos a Canarias y alguna otra concesión respecto a Guinea Ecuatorial.

La realidad fue que las últimas escalas de *AF* se realizaron, en Barcelona, el 23/1/39, en Alicante, el 7/4/39 y en Tánger, el 5/8/36. Para la continuidad de la “Ligne Mermoz” hubieron de utilizar aviones *Dewoitine 338* de mayor autonomía de vuelo, en el recorrido de Toulouse a Lecignan y Orán¹⁰.

4. La línea española de “Iberia”

Cuando el 14 de junio de 1940 se consumó la ocupación española de Tánger, sólo escalaba allí la línea portuguesa Casablanca-Tánger-Lisboa. El correo aéreo español se cursaba desde la vecina Tetuán. A partir de entonces, la línea 1201 de *Iberia* que volaba Palma-Barcelona-Madrid-Sevilla-Tetuán, intercaló entre Sevilla y Tetuán la nueva escala de Tánger. En 1941/42 *Iberia* reorganizó varias veces sus líneas y el recorrido de la 1201 quedó Madrid-Sevilla-Tánger-Tetuán-Melilla.

Al suspender *Iberia* todos sus vuelos en 1943 por falta de combustible (concretamente en esta línea el 23 de marzo), seguía con el mismo itinerario. Tras facilitar los Estados Unidos gasolina de aviones, hacia noviembre siguiente se reanudó el servicio de carácter diario, Madrid-Sevilla-Tánger-Tetuán¹¹.

Este enlace con Madrid fue de gran trascendencia. Tánger, con legaciones de todos los países en guerra, generaba continuos viajes de diplomáticos, espías, negociantes, etc.

Para ponernos en aquella situación he acotado algunos párrafos de lo que cuenta el profesor Carlton J. Hayes, que fue embajador de los EE. UU. en Madrid de 1942 a 1945, en su “Misión de guerra en España”¹²:

“Las líneas de IBERIA nos eran de gran utilidad. La de Madrid a Lisboa la empleaban constantemente nuestros correos para hacer los enlaces con el Clipper trasatlántico de la Pan American. La importancia de la línea Madrid-Sevilla-Tánger también era grande; reducía de 48 a 5 el número de horas entre la Embajada y la Legación de Tánger, y era imprescindible mantener este estrecho contacto...” (Pág. 178)

“Añadí como condición adicional para que nosotros proporcionásemos gasolina a la Compañía Iberia, que España nos facilitase el control del tráfico de pasajeros en la línea entre Tánger y la Península. Tenía el Eje numerosos agentes en Tánger que informaban sobre nuestras operaciones militares en África del Norte, efectuando viajes a Sevilla o Madrid para comunicarse con la Embajada alemana o con la Gestapo. Permitiéndoles venir a la Península y no dejándoles regresar, nos sería fácil contrarrestar y detener el espionaje e influencia del Eje en Marruecos.” (Pág. 200)



Tarjeta postal con hexagonal VALENCIA 17/5/42 dirigida a Tánger. Lleva 95c de porte y sobreporte completado al dorso. Tránsito MADRID 18/5/42 y estrella cherifiana de 6 puntas con media luna central, que Heller da como censura de Tetuán. Vuelos de Iberia, Valencia-Madrid y Madrid-Tánger.



Hexagonal de Tánger 4/4/1944 a Barcelona. Franqueo de 40c + 50c + 10c de sobretasa en sellos del Protectorado. Censurada en Barcelona, donde llegó el 6/4/44. Vuelos de Iberia, Tánger-Madrid y Madrid-Barcelona.



Hexagonal Tánger 25/6/1950. Franqueo + sobreporte = 1,75 pts. con sellos de España y de Tánger, en sobre-avión dirigido a Connecticut, EE. UU.

Y con carácter anecdótico cito la narración que nos hace Hayes de un viaje de regreso de New York a Madrid en 1944:

“Despegué del aeródromo de La Guardia en un avión de transporte militar el 16 de agosto y, tras las paradas consabidas de Terranova y las Azores, llegué a Casablanca la tarde siguiente... En coche hasta Larache y nuestra Legación de Tánger... Tomé pasaje para el avión de la Iberia del día 19. En dos horas cruzamos el Estrecho y llegamos a Sevilla, y en otras dos nos plantábamos en Madrid...” (Pág. 317)

5. Sellos y matasellos aéreos españoles en Tánger

Tanto el catálogo *Yvert* como los españoles venían referenciando los sellos de exclusivo uso en Tánger, mezclados con los del Protectorado español. El Catálogo Unificado de *Edifil*, con buen criterio, estableció la separación creo que a partir de su 21.^a edición, el Especializado de 1996.

Antes de 1938 no hubo sellos españoles específicamente aéreos para Tánger. El correo por avión se franqueaba con los sellos ordinarios habilitados para Tánger, primero mediante la sobrecarga bilineal en diagonal “CORREO ESPAÑOL/MARRUECOS” y, desde 1933, con “MARRUECOS” como única mención. Hemos mencionado ya la sobrecarga “TANGER” de 1937. Todas ellas realizadas en la FNMT de Madrid. Y se aplicaron las tarifas españolas, tanto de franqueo como de sobreporte-avión.

Respecto a las sobrecargas realizadas en Tánger en 1938/39, según el mencionado Catálogo Unificado y sin tener en cuenta la “emisión póstuma” a que se refería Pérez Mosquera¹³, totalizan seis emisiones con 55 valores. Todas con tiradas ridículas y sobrecargas distintas. Eso sí, con una gran cantidad de variedades que benévolutamente supondremos causadas por las dificultades de impresión. Entre esas seis emisiones, tres son las primeras de Tánger para el correo aéreo:

SERIE	VALORES	SELLOS	SOBRECARGA	CATALOGACIÓN	
1. ^a	6	Republicanos	CORREO AÉREO/TÁNGER	<i>Unificado</i> 108/113	<i>Yvert</i> A11/A16 de Marruecos español
2. ^a	14	Republicanos	Vía/Aérea/Tánger	<i>Unificado</i> 128/141	<i>Yvert</i> A17/A28 de Marruecos español
3. ^a	4	Consulares	Correo/Aéreo/Tánger	<i>Unificado</i> 147/150	<i>Yvert</i> A29/A32 de Marruecos español

Al terminar la guerra y hacerse cargo del correo español de Tánger el vencedor Gobierno de Franco, se franqueaban las cartas con sellos de España. Durante la “ocupación española” de 1940/45 se usaron los sellos del Protectorado marroquí. Y desde 1945 volvieron a emplearse los sellos españoles.

Las últimas emisiones de sellos españoles para Tánger se emitieron en 1948, tanto para el correo ordinario como para el aéreo. Fueron las únicas con diseño propio, sin sobrecargas (con la excepción de una serie benéfica de 1937). La serie aérea de 1948 muestra distintos aviones y consta de 6 valores catalogados, *Unificado* n.º 166/171 e *Yvert* n.º A65/A70 del Marruecos español.

Después de 1948 se franqueaba, bien con sellos españoles, bien con sellos de las nuevas emisiones de Tánger y, frecuentemente, mezclando sellos de España y de Tánger en franqueos mixtos.

Es preciso mencionar algunas disposiciones oficiales que hacían referencia a Tánger.

Una Circular de la D. G. de Correos de 3/11/42 recordaba:

“La Administración de Correos de Tánger pasa a depender del Protectorado de Marruecos. No deben dirigirse directamente comunicaciones a Tánger, sino a través de Tetuán.”

Y una O. M. de 11/10/45 creó la Administración Especial de Correos de Tánger, independizándola del Protectorado.

En el Diario Oficial de Correos y Telecomunicaciones de 22/1/46 se fijaban los sobreportes aéreos internacionales a partir de 1/2/1946 y, entre otras cosas, establecía que las cartas dirigidas a Argelia, Mauritania, Níger y Túnez se cursarían vía Tánger.

Y en el mismo Diario Oficial de fecha 20/1/1947 leemos:

“SERVICIO DE CORRESPONDENCIA AÉREA: Las oficinas de Madrid, Barcelona, Sevilla, Las Palmas y Tánger, formarán los despachos-avión. Las demás, les remitirán. Las oficinas de Tetuán, Larache y Nador, la remitirán a Sevilla o Madrid. Las oficinas de Cabo Juby y Sidi Ifni, la remitirán a Las Palmas.”

En cuanto a matasellos específicos del correo aéreo español en Tánger, sólo conozco los tres de formato hexagonal idéntico a los españoles, que aquí se representan:



El normal, que tengo registrado desde 1933 y se mantiene en servicio hasta el final de la presencia española en Tánger. Y las dos variantes del de CERTIFICADO: el tipo I, de h. 1946/52, con una raya horizontal que separa las inscripciones CORREO AÉREO y CERTIFICADO. Y el que denominé tipo II, de h. 1953/56, sin esa raya horizontal y sin mención de la hora en el bloque fechador.

Recientemente, Francisco Aracil ha publicado en “Crónica Filatélica”¹⁴ un artículo en el que dice:

“Tánger: Existe el matasellos normal de correo aéreo que reproduce bajo el n.º 81, pero con la leyenda PROTEC.ESPAÑOL/MARRUECOS, como el tipo 83, y que se utilizó entre 1941 y 1945, durante la época de la ‘ocupación española’ de Tánger.”

(Nota mía: hace referencia al trabajo que yo mismo publiqué en AcadēmvS n.º 2, “Catálogo de Marcas Aéreas de España y Dependencias de África, de 1920 a 1945”).

No lo reproduce Francisco Aracil y yo no lo he visto nunca. Pero sí he visto bastantes cartas aéreas de Tánger del período en cuestión, 1941/1945, siempre con el matasello hexagonal de 1933.

Por supuesto que mis datos están sujetos a revisión.

NOTAS

¹ Gerard Collot y Alain Cornu, "LIGNE MERMOZ 1918-1940". Editions Bernard Sinais, París, 1990. Casi toda la información que se da de la "Ligne Mermoz" procede de esta fuente.

Véase también: Cap. Francisco Lemos da Silveira, "A resultante do eficiente binario AERO PORTUGUESA - AIR FRANCE". Revista "Selos e Moedas" de Vitor Falcao, Aveiro, 1990.

² Álvaro Martínez-Pinna, "Manual de las Emisiones de los sellos de España". Años 1901/31. Revista "RF" de *Edifil*. Madrid, 1992-94.

³ Álvaro Martínez-Pinna, "Manual de las Emisiones de los sellos de España". Años 1931/39. Revista "RF" de *Edifil*. Madrid, 1994-96.

⁴ Collot y Cornu, "Ligne Mermoz 1918-1940", *op. cit.*

Véase también: Robert Esperou, "AIR FRANCE et la Guerre d'Espagne". Revista "Icare", n.º 169, París, sin fecha.

⁵ Cap. Francisco Lemos da Silveira, "Retrocedendo a 1934, nasceu a AERO PORTUGUESA". Catálogo de LUBRAPEX'86, Río de Janeiro, 1986. También en revista portuguesa "A Filatelia", n.º 11, de julio 1987.

⁶ Cap. Francisco Lemos da Silveira, "Ainda a AERO PORTUGUESA, suspenção e reabertura em 1937". Revista portuguesa "A Filatelia", n.º 14, de abril 1988.

⁷ Michel Colas, "Censures et Marques de la Guerre Civile d'Espagne et de ses suites (1936/45)". Tomo I. Nantes, 1969.

⁸ Michel Colas, "Censures et Marques de la Guerre Civile d'Espagne et de ses suites (1936/45)". Tomo II. Nantes, 1970.

⁹ José Manuel Pérez Mosquera, "La Guerra Civil y los sellos de Tánger". Revista "Porteo", n.º 9. La Coruña, 1978.

¹⁰ Robert Esperou, "AIR FRANCE et la Guerre d'Espagne", *op. cit.*

Véase también: Félix Gómez-Guillamón, "El Correo Aéreo en la Posguerra española", *Edifil*. Madrid, 2000.

¹¹ Félix Gómez-Guillamón, "El Correo Aéreo en la Posguerra española", *op. cit.*

¹² Carlton J. H. Hayes, "Misión de guerra en España". *Epesa*. Madrid, 1946.

¹³ José Manuel Pérez Mosquera, "La Guerra Civil y los sellos de Tánger", *op. cit.*

¹⁴ Francisco Aracil, "Algunas marcas aéreas más". Revista "Crónica Filatélica", n.º 191. Madrid, 2001.



SPANISH AIR MAIL TO TÁNGER

By JOSÉ MARÍA ORTUONDO

According to the author, there were three periods. The first one was served by the French airline Toulouse to Casablanca initially, and later on to South America, between 1920 and 1936. The second one was provided by the first Portuguese Lisboa-Tánger commercial airline operating since 1934, which extended to Casablanca in 1937, overlapping the previous and following periods, thus avoiding any service discontinuity. The last one was served by the Spanish airline Iberia from Madrid to Tánger, from 1940 till the end of the Spanish presence in the Moroccan city.