

LOS AGENTES ENCAMINADORES CON BASE EN ESPAÑA



Jesús Sitjà Prats
(Académico de Número)

1. Introducción



El encaminamiento de la correspondencia no oficial en España es un campo casi virgen en el cual todavía no se han hecho surcos. Hasta ahora casi todos los estudios que conocemos hacen referencia al correo oficial, ¿pero qué pasa con el correo no oficial?, ¿ha existido? Ahora coincidimos en que la mayoría de los países tienen libertad de regulación de la correspondencia, pero en el pasado no siempre fue así. Sin embargo, ha habido múltiples casos en que la correspondencia se ha conducido por personas o entidades ajenas al servicio oficial. El que mencionamos en este artículo es una de estas formas de correo privado, si bien con unas características especiales, que lo llevaron a suplir o complementar en muchas ocasiones al oficial. Tal como se ha adelantado no conocemos estudios sobre el encaminamiento no oficial de la correspondencia en España; aquí nos atreveremos a iniciar una monografía sobre ellos, con el convencimiento de su limitación y de su más que probable futura expansión.

Por la limitación de espacio en los artículos de la revista *Academvs* se fragmentará este trabajo, de forma que el presente incluirá las primeras ciudades de España en orden alfabético y en los próximos las siguientes.

2. Los agentes encaminadores

En realidad la palabra con que encabezamos el artículo –encaminador– no está registrada por la RAE, aunque esto no es ninguna novedad en lo referente a las palabras relacionadas con el correo o la filatelia, pero si existe el verbo –encaminar– como la acción de transportar un bien de un lugar a otro, total o parcialmente. En nuestro caso el sustantivo encaminador sería la persona

o entidad no dependiente del correo oficial que transporta correspondencia ajena de forma remunerada de un lugar a otro ¿Pero todos los que transportaban correspondencia de forma privada eran agentes encaminadores? Es curioso que los que transportaban correspondencia en una misma población, como el Postal Express en Barcelona, o entre poblaciones, caso de los recaderos o *traginers* de Catalunya, o los cosarios de la bahía de Cádiz, no han recibido este apelativo. La expresión que utilizaremos es la de «agente encaminador», que en realidad es una derivación en los términos filatélicos o de historia postal de la expresión inglesa: *forwarding agent*, que se puede traducir como *la persona, agencia o empresa dedicada comercialmente a la recogida, envío y entrega de bienes y correspondencia de un puerto de mar a otro*¹. Una vez que hemos intentado definir al *encaminador*, veamos cómo actuaba: en las rutas donde el correo oficial no tenía empleados destacados para transportar correspondencia, o para evitar los excesivos portes exigidos por el correo oficial, o bien en las rutas internacionales donde concurrían varias administraciones postales, era más factible o económico encargar a una agencia este servicio, total o parcialmente. Por ello, los particulares encomendaban el servicio a unos agentes de confianza para que realizaran esta función. Entonces ¿quiénes eran? La frontera entre estos agentes y otros servicios postales no oficiales no está muy bien definida, pero de la observación de la mayoría de las cartas que llevan esta denominación u otras sinónimas, deducimos que la correspondencia de los «*forwarding agents*» o agentes encaminadores estaba muy ligada al transporte marítimo, con contadas excepciones. Incluso una gran mayoría de los encaminadores recibían la denominación de «*Ship*

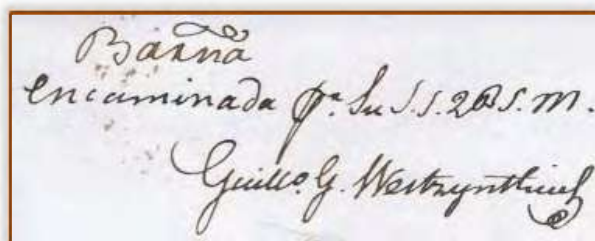
agents». La razón de ello es bastante evidente: en las rutas terrestres el correo se encontraba adecuadamente regulado, y si se contravenía podía ser fuertemente sancionado como un correo fuera de valija. En el caso del marítimo, debido a las confrontaciones navales, o falta de intercambio entre administraciones postales, rapidez en la entrega o economía, los remitentes encomendaban su correspondencia a estos agentes en lugar del servicio oficial. Pero lo más evidente es cuando en las cartas o misivas se refleja claramente esta actividad. También debemos citar el caso de que consulados de diversos países, como Estados Unidos, Francia o Inglaterra, hicieron un servicio parecido, o sea, el de recoger correspondencia y enviarla por sus medios a sus respectivos países.

Pero no todos los agentes encaminadores transportaban de forma exclusiva la correspondencia entre dos puntos; la mayoría de ellos, y así lo veremos al mostrar las cartas con marcas, lo hacían de forma parcial, bien introduciendo en el correo oficial una misiva recibida en un lugar ajeno al servicio postal, y que por sus medios habían llevado hasta otro lugar donde sí había una administración postal, bien recogiendo una carta dirigida a ellos para que con sus medios la condujesen a un lugar donde el correo oficial no hacía el reparto, o también reencaminando la correspondencia, esto es, en el caso de una correspondencia extravagante volverla a introducir en el correo oficial hasta su destino final.

La mayoría de las veces las definiciones que empleamos para determinar los términos filatélicos están consensuadas, pero no siempre es así, y este es un caso de ellos. Este preámbulo pretende señalar que en la bibliografía inglesa el término *forwarding agent* está claramente descrito como el agente comercial que opera en o para llevar una misiva a puertos marítimos², o de ellos al interior, aunque incluya una parte terrestre. Esta definición es válida en gran medida debido a la insularidad de Gran Bretaña y el comercio con las Antillas y puertos de Estados Unidos. Ahora bien, ¿cómo debemos denominar a los agentes que conducen una correspondencia a través de las fronteras de países vecinos, o que la conducen por vía terrestre entre uno o varios países?, ¿siguen siendo agentes encaminadores? En un principio podríamos opinar que sí: estos agentes se encargan de conducir, encaminar o reencaminar correspondencia de forma privada. Pero ¿son agentes encaminadores los recaderos, los *traginers*, los cosarios...? Aquí está el dilema y la necesidad de aclarar, o mejor dicho de definir, unos términos que permitan un entendimiento biunívoco de estas expresiones. Sin querer ser dogmáticos y concluyentes en estas expresiones, en este artículo se va a denominar a los agentes que conducen correspondencia por vía terrestre entre dos o más países, como *agentes encaminadores terrestres*, mientras que mantendremos los nombres utilizados hasta el presente para aquellos que lo hacen en el interior del país.

3. Operativa de los agentes encaminadores

Antes de continuar hacemos la observación que en el título de este artículo se indica «*Agentes encaminadores con base en España*»; con ello queremos matizar que en España actuaron agentes no españoles; y al mismo tiempo en el extranjero lo hicieron españoles, en ciudades como Londres, París, o Panamá. En este escrito nos referiremos solamente a los que operaban en España.



(Ilustración 1). Marca manuscrita del encaminador con base en Barcelona, Guill^o (Guillermo) G. Westryntius.

Generalmente encontramos señalados en las cartas los nombres de los encaminadores y las diversas expresiones que han utilizado. Hasta la década de los años 1830 estas indicaciones eran manuscritas, y a partir de entonces solían estamparse con un cuño de forma oval o circular.

Las expresiones manuscritas principalmente utilizadas han sido:

- *Encaminada por s. s. q. b. s. m* (encaminada por su seguro servidor que besa su mano). Ver ejemplo en la ilustración 1.
- *Encaminada por s. ats s.s.* (encaminada por sus atentos seguros servidores).
- *Dirigida por s. af s.s.* (dirigida por su afectísimo seguro servidor).
- *Recibida y dirigida por....*

Lo mismo en inglés:

- Forwarded by... (encaminada por..)
- Forwarded by your obt. servant... (Forwarded by your obedient servant.) Encaminada por su obediente servidor.
- Forwarded by y. H. S... (encaminada por su humilde servidor).
- To the care of... (a la atención de ...)

Las marcas de cuño, ovaladas mayormente, suelen indicar el nombre del agente, la ciudad y el título: *encaminada*, *forwarded*, o *ship agent*, tal como se muestra en la ilustración 2 del encaminador de Barcelona Vidal Quadras Hermanos.



(Ilustración 2). Marca de cuño del encaminador con base en Barcelona, Vidal Quadras Hermanos.

La utilización de los agentes encaminadores para el transporte de la correspondencia estaba asociada con la actividad del comercio. Allí donde había mayor actividad comercial, mayor era el intercambio de correspondencia, y por tanto mayor número de encaminadores que operaban en ese lugar. A nivel mundial, el siglo XIX ha sido el siglo de oro en cuanto a este tipo de correspondencia: las ciudades/puertos de Nueva York, Liverpool, La Habana, Saint Thomas, Panamá, Hamburgo, La Habana, Ámsterdam, etc. han tenido múltiples *forwarding agents*, según se puede comprobar con el magnífico estudio de Kenneth Rowe. En España ha ocurrido lo mismo: los puertos de Cádiz, Barcelona, Alicante, Málaga, Bilbao o Valencia han sido por este orden los más importantes, o por lo menos, los que tenemos constancia de tener un mayor número de agentes encaminadores. También ha jugado un papel destacado el puerto de Gibraltar, como nexo de unión entre las metrópolis europeas, Asia y una parte de África. El transporte de correspondencia mediante agentes encaminadores se prolongó hasta la entrada en vigor de los acuerdos de la UPU. Después de la adhesión se derribaron las barreras proteccionistas, y al mismo tiempo se abarataron en conjunto los costes de franqueo.

4. Bibliografía sobre agentes encaminadores

En el estudio de agentes encaminadores no partimos de cero. si bien la bibliografía existente es relativamente escasa, a nivel mundial se tienen los estudios del mencionado Kenneth Rowe, que ha recopilado en su última revisión del año 1996 unos tres mil trescientos agentes encaminadores mundiales. Esta enorme cifra da una idea aproximada de la extraordinaria importancia de este tipo de correo; sin embargo, la información referente a la parte española es más bien escasa. Por ejemplo, de Barcelona se cita a cuatro encaminadores, cuando nosotros tenemos contabilizados unos veinte, y lo mismo ocurre con otras ciudades de España. Otra publicación que nos ayuda a conocer mejor estos agentes es el libro titulado «*A History of the forwarding agents of Gibraltar*» de Ricky Richardson, que ofrece una lista muy

completa de los que operaron en el Peñón, y que a su vez tenían implicación con el correo español, dado que una vez recibida en Gibraltar esta correspondencia encaminada desde otros lugares del mundo, una parte de ella era depositada en la estafeta de correos de San Roque o enviada a otros lugares de España mediante navíos. Otra publicación, en este caso muy reciente, es la titulada «*Catálogo de agentes reencaminadores de Cuba*», de Adolfo Sarrias, donde se señalan todos los agentes conocidos que funcionaron en la isla durante el siglo XIX, y que tiene la gracia o particularidad de que en esos años Cuba era una colonia española y gran parte de este correo era transportado por agentes encaminadores entre la isla y los puertos de Cádiz (principalmente), Barcelona, Santander u otros contraviniendo las disposiciones oficiales del Correo español.

En cuanto a los artículos sobre esta temática, recordamos el de Danilo Mueses sobre los agentes encaminadores de la Republica Dominicana publicada en un pasado *Academvs*³, donde señalaba el poco relieve que se había dado en el libro de K. Rowe a los encaminadores de la R. Dominicana y al mismo tiempo señalaba cómo estos eran fruto del liberalismo económico imperante en el siglo XIX, sobre todo en el mundo anglosajón. Otro artículo firmado por José María Sempere fue el publicado en el número de junio de 2009 de *Revista de Filatelia*, bajo el título de «*Los encaminadores españoles*». En él se describían varias cartas de la colección de Francisco Lecha Luzzati. De este mismo coleccionista se publicó póstumamente en el catálogo de la Exposición Filatélica Nacional EXFILNA, celebrada en Barcelona en el año 1998, un pequeño artículo donde relacionaba los principales agentes encaminadores catalanes, destacando a Joseph Molins como el primero conocido del Principado. Paralelamente el número de colecciones de esta temática que se han exhibido en exposiciones filatélicas se reduce solamente a una: la nombrada colección sobre agentes encaminadores de Francisco Lecha Luzzati, el coleccionista español más prolífico en temas prefilatélicos. Su colección ha sido dispersada en estos últimos años y ahora es muy difícil su remontaje.

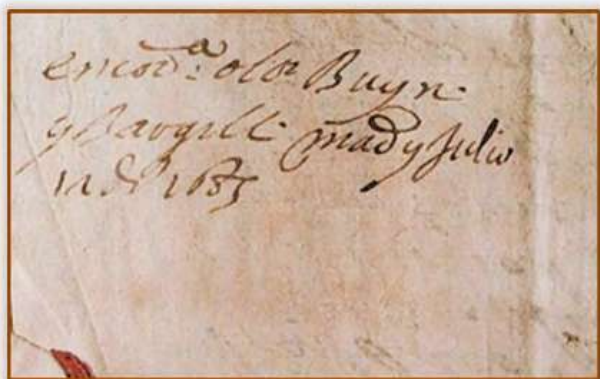
5. Primeras cartas conocidas con marcas o indicaciones de agentes encaminadores

Como siempre hay una excepción que confirma la regla, en este caso es la primera carta que conocemos con una posible marca de encaminamiento. Esta carta (ilustraciones 3 y 4) tiene su origen en Lisboa y va dirigida a Livorno con paso por Madrid, donde se pone la siguiente frase manuscrita: «*encor^a a los Buyni y Barguilli Madrid y julio 12 de 1685*». La primera palabra se ha asimilado como *encaminada*⁴, cuando nosotros leemos «*encomendada*». Pero casi son sinónimos: en realidad encomendar significa poner algo al cuidado o a la atención de otra persona, en este caso debería ser

llevar la carta a su destino, y que sin ser sinónimos exactos coincidiría con la otra expresión. También es una excepción que la carta circule por vía terrestre y por Madrid, dado que esta es una de las pocas que se conocen de la capital.



(Ilustración 3). 12 de julio de 1658. Anverso de la envuelta con texto de Lisboa a Livorno con paso por Madrid. En el frente una indicación de valor que intuimos pone 32. Seguramente la cantidad que el encaminador recibió por su servicio.



(Ilustración 4). Detalle de escritura del encaminador Buyni y Barguilli de la carta de la ilustración 3, con la fecha de 12 de julio de 1658.

No conocemos más cartas con indicaciones de encaminamientos hasta un siglo más tarde, en que a finales de la década de los años 1760 y principios de 1770 aparecen en Barcelona y Cádiz.

6. Agentes encaminadores de Alicante

Hasta finales del siglo XVIII el puerto de Alicante no tenía la consideración de un puerto de primer orden; su volumen de intercambios de mercaderías era más bien escaso, si bien su inmejorable situación le hacía tener



(Ilustración 5).¹ Puerto de Alicante a mediados del siglo XIX. En él se observan algunos vapores, pero la mayoría siguen siendo embarcaciones a vela.

cierta ventaja operativa respecto de otros puertos del Mediterráneo. Es a raíz de la gran epidemia de 1804 y el consiguiente cierre del puerto, cuando el gobierno de Carlos IV decide potenciarlo, en parte también porque los puertos de A Coruña, Vigo y Cádiz estaban en constante amenaza por los asedios de la marina británica y las continuas batallas navales por la supremacía de los mares. Este potenciamiento venía motivado también por dar salida a los productos producidos en La Mancha, vino principalmente, y proveer de artículos a la capital, dado que el trayecto era más corto que desde Cádiz. Madoz⁶ señala que en los 1843 y 1844 la segunda mercancía más exportada del puerto de Alicante era el vino⁷, mientras que las más importadas eran cacao y azúcar. Otro hecho relevante que cambiará de forma notoria el tráfico de mercancías del puerto será la comunicación mediante ferrocarril con la capital de España, con la inauguración de la línea del Mediterráneo el 25 de mayo de 1858. A partir de esta fecha en volumen de mercancías que manejará el puerto crecerá de forma notable.

1. Uno de los agentes encaminadores más importante de Alicante fue **Dahlander & Co.**, que empezó a operar en la década de los años 1860 según consta por dos cartas que tienen estampada la marca de cuño de este agente. Posteriormente esta sociedad estuvo en manos de los alicantinos Amando Alberona Martínez y Primitivo Carreras⁸, cuya actividad principal era la importación y exportación de maderas y carbones vegetales. La ilustración 6 muestra una carta del año 1862 con la marca del agente Dahlander y Co., dirigida desde Alicante hasta Dinamarca. En un primer momento podría pensarse que la carta estaba remitida por el mismo agente; sin embargo, tenemos dos cartas del mismo tipo con diferentes remitentes, lo que nos indica la actividad de este agente como encaminador al recibir esta correspondencia y mandarla más tarde por el correo oficial.



(Ilustración 6). 16 de septiembre de 1862. Carta recibida por el agente Dahlander y puesta en el correo español en Alicante.

2. **James Raymundo** fue otro agente encaminador de Alicante, del que no se tiene una información precisa, aunque suponemos era inglés, tanto por el nombre como por la indicación de «*forwarded by*» manuscrita

en una de sus marcas (ilustración 6a).

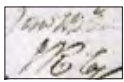
De este agente conocemos una carta fechada a bordo el barco *Ocean Star* de fecha 1 de febrero de 1855, que una vez recibida por el encaminador fue entregada al correo español en Alicante, y enviada a Cádiz, donde se recibió el día 14 del mismo mes. Es curioso el texto de la carta, donde el remitente desde el barco *Ocean Star* anclado en Alicante le comenta al destinatario Joseph Bensuan de Cádiz asuntos de la carga a transportar, y al mismo tiempo le indica que tiene un mal resfriado con reumatismo en sus extremidades y que no tiene mucha fe en los médicos españoles.



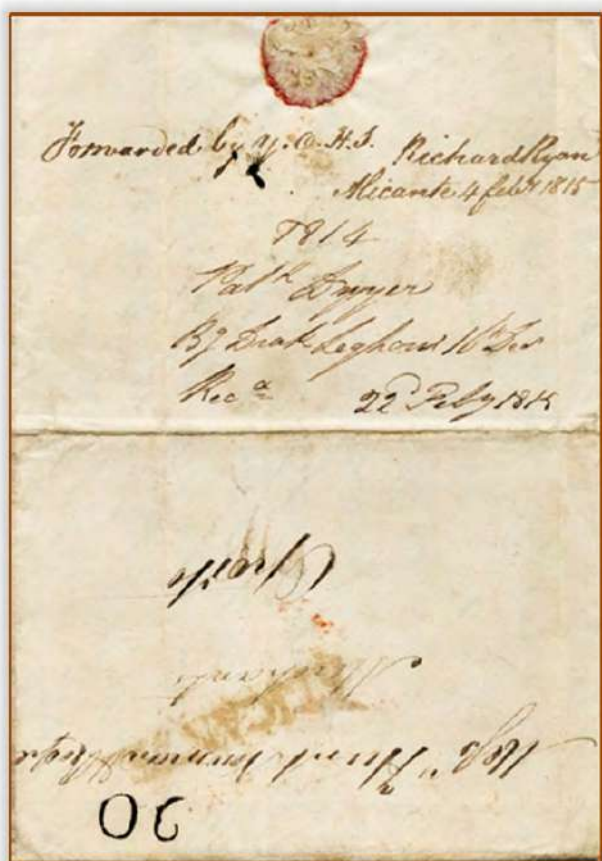
(Ilustración 6a). 1 de febrero de 1855. Carta de Alicante a Cádiz, encaminada por el agente James Raymundo

3. En la ilustración 7 se muestra una carta de Livorno a Oporto, encaminada desde la primera ciudad a Alicante y allí puesta en el correo español, donde estampó la marca de Alicante nº 13 de la clasificación de Manuel Tizón y se recibe en Oporto, donde se tasa en 90 *reais*. La carta sale de Livorno (Leghorn en inglés) el 16 de diciembre de 1814, el agente encaminador **Richard Ryan** indica en el reverso la fecha de 4 de febrero de 1815 y el siguiente texto: *Forwarded by y. o. H.S. Richard Ryan* (encaminada por su obediente humilde servidor Richard Ryan). La carta se recibe en Oporto el 22 del mismo mes. Hay que tener presente que en estos meses todavía tenían lugar las guerras napoleónicas.

Tabla 1

Agentes encaminadores de Alicante	Tipo	color	Primera fecha conocida	última fecha conocida	Núm.
John Carey	man		1812		(*)
Dahlander & Cº	Oval	N, A	16.09.1862	06.11.1862	2
A. López y Cía.	Oval	A	29.01.1864		1
Robert Montgomery	man		06.08.1814		1
James Raymundo	Oval	A	01.02.1814		1
Richard Ryan	man		16.12.1855		1
Ant. Sánchez e Hijos ⁹	man/Oval	-/A	18.08.1840	15.09.1840	2
	man (**)		27.07.1815		1

(*) Encaminador descrito por K. Rowe pero no es conocido por nosotros
 (**) Nombre no descifrado

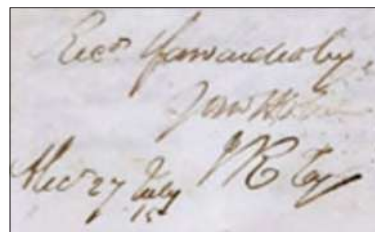


(Ilustración 7). 16 de diciembre de 1814. Carta de Livorno a Oporto, encaminada por el agente Richard Ryan.

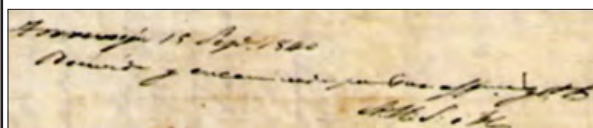
Tabla 2. Manuscritos de los encaminadores de Alicante



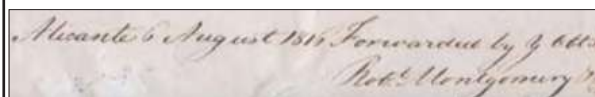
Richard Ryan



No identificado ¿J. Klerman?



Antonio Sánchez e Hijos



Robert Montgomery.



Dahlander & Co.



James Raymundo



Antonio Sánchez e Hijos



Antonio López y Cía

4. Otro encaminador de Alicante es el mostrado en la carta de la ilustración 8, de la cual somos incapaces de descifrar su nombre, por lo que reproducimos completamente su firma en la tabla 1. La única carta conocida tiene su origen en Nápoles el 1 de febrero de 1815, es encaminada hasta Alicante y allí puesta en el correo oficial el 27 de julio. Hay una marca tenue en el frente de la envuelta que señala ALICANTE, que según la clasificación de Manuel Tizón corresponde a la número 13. La carta se recibe en Oporto el 10 de agosto con paso previo por Lisboa, donde se aplican las marcas «HESPAÑA» y la cifra de porte 90 reais.



(Ilustración 8). 1 de febrero de 1815. Carta de Nápoles a Oporto, encaminada por un agente no descifrado.

5. Las guerras napoleónicas provocaron un corte en la correspondencia a través de Francia y ello motivó la búsqueda de otras rutas no oficiales para el tránsito de la correspondencia. Otra carta afectada por ello es la encaminada por **Robert Montgomery** (tabla 2), procedente de Baltimore el 18 de enero de 1814 y recibida en Alicante el 6 de agosto, y que en este caso fue puesta en el correo español similarmente a las anteriores el 6 de agosto del mismo año y enviada a Oporto.
6. El agente **Antonio Sánchez e Hijos** es conocido por dos cartas procedentes de Orán (Argelia) y que fueron objeto de un artículo en RF por parte de Esteve Domenech¹, donde se indicaba la coincidencia de ambas y de esta forma se podía identificar la abreviatura en una de ellas del nombre del encaminador. El texto de esta carta dice:

Torrevieja 15 Sept 1840 // Recibida y encaminada por su affmo y s.s. // Ant. S e H (Recibida y encaminada por su afectísimo y seguro servidor // Antonio Sánchez e Hijos).

Esta interpretación pudo ser posible gracias al hallazgo de la otra carta con el mismo origen y con la marca oval en color azul que dice: ANT Y H. SANCHEZ & HIJOS // TORREVIEJA. De esta forma quedaba resuelta la incógnita del manuscrito de la primera carta¹¹.

7. La marca de cuño de la ilustración 9 corresponde a la sociedad del famoso empresario Antonio López y López, marqués de Comillas, **Antonio López y Cía.**, establecida inicialmente en Barcelona, pero que posteriormente la trasladó a Alicante. Este controvertido empresario fue el dueño de una gran

variedad de empresas. Una de la más importante fue la Compañía Transatlántica Española. Suponemos que su empresa hacía las veces de agente encaminador en los lugares donde no había correo regular o aprovechaba sus viajes para la conducción de correspondencia. En este caso solo conocemos la carta de la ilustración 9 con marca de encaminamiento. Esta tiene su origen en Marsella el 18



(Ilustración 9). 18 de enero de 1864. Carta de Marsella a Madrid, encaminada por la sociedad A. López y Cía.

de enero de 1864, circulando de forma privada hasta Alicante y allí es detectada como conducida fuera de valija y se le obliga a pagar el porte de 21 cuartos en la administración de cambio, y se franquea posteriormente con un sello de 4 cuartos, según tarifa nacional hasta Madrid.



(Ilustración 10). Vista parcial de Barcelona de mediados del siglo XIX con el puerto protegido solamente por el dique de la zona de la Barceloneta, a la izquierda de la imagen.

El puerto de Barcelona, que había tenido una gran importancia en la Edad Media y en la primera parte de la Edad Moderna, tuvo un decrecimiento en su actividad comercial en los siglos XVI a XVIII como consecuencia de la preferencia de los reyes de la Casa de Austria por los de Sevilla, Cartagena y Cádiz. No fue hasta la abolición del monopolio del comercio con América del puerto de Cádiz en 1765 y posteriormente con el *Reglamento para el comercio libre* de 1778 cuando volvió a adquirir una importancia que le llevó a ser uno de los principales del Mediterráneo. Fruto de esta actividad comercial fue el relativo gran número de agentes encaminadores instalados en esta ciudad en el siglo XIX y que se describen en la tabla 3.

7.1. Marcas manuscritas de Barcelona

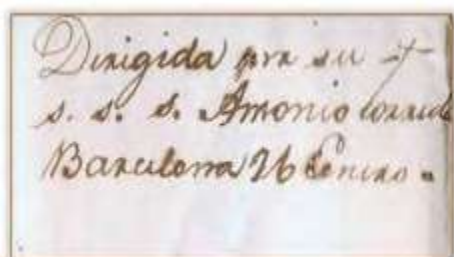
1. El primer agente encaminador de Barcelona del que se tiene constancia de conducir correspondencia es **Joseph Molins**. En la ilustración 11 se muestra una envuelta con texto de Rotterdam a Palma de Mallorca con paso por Barcelona, que indica «*per adressa... /Barcelona 20 Agost 1771 /Joseph Molins*». El texto del encaminamiento de esta carta comercial está escrito en catalán, dado que la expresión: «*per adressa...*» significa «*para dirigir a ...*». Esta pieza la incluyó Francisco Lecha Luzzati en el artículo citado del catálogo de la Exposición Filatélica Nacional celebrada en Barcelona en 1998, resaltando su importancia como pieza cumbre de la Historia Postal¹ del encaminamiento, y quizás por ir dirigida a la ciudad donde vivió la mayor parte de su vida. Esta pieza es una de las primeras conocidas de España con este tipo de indicación.
2. La ilustración 12 muestra una envuelta con texto y origen en Livorno el 26 de diciembre de 1782 del comerciante Athanasio Elia, que fue encaminada hasta Barcelona por el agente Antonio Torrida, según se describe en el texto que él escribió en el reverso: «Dirigida por/ su



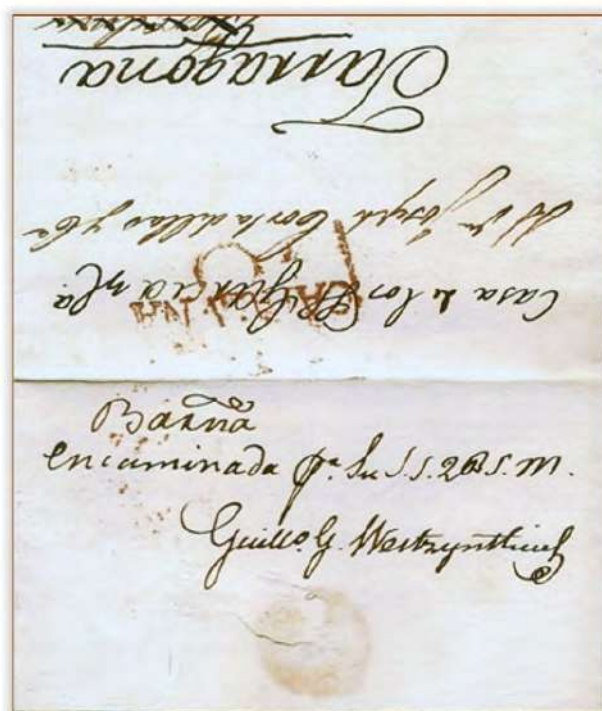
(Ilustración 11). 20 de agosto de 1771. Envuelta con texto de Rotterdam a Palma de Mallorca, encaminada por Joseph Molins.

s.s.s. Antonio Torrida /Barcelona 26 de Enero». La marca de origen de Barcelona puesta en el frente es la nº 44 de la clasificación de Manuel Tizón. La duración del trayecto de la carta de Livorno a Barcelona fue exactamente de un mes. De este agente encaminador Antonio Torrida solo conocemos esta carta.

3. Otra envuelta sin fecha, pero que por la marca de origen de Barcelona podemos situar sobre la década de los años 1830 a 1840, es la que mostrada en la ilustración 13, que va dirigida a Tarragona, con paso por Barcelona, donde el encaminador indica: «*Barna / encaminada por Su s.s. q b. s. m. /Guillo G. Weztryntius*» y que ya hemos explicitado en un apartado anterior. De este agente encaminador **Guillermo G. Weztryntius** solo conocemos esta carta. y después de efectuar una serie de indagaciones hemos podido localizarle en *El Consultor /Nueva guía de Barcelona* del año 1857 como Guillermo Westzynthius, de profesión comerciante, viviendo en la calle Basca, 15; además figura como accionista del Banco de Barcelona bajo el nombre de Guillermo Gabriel y con el cargo de cónsul de Suecia y Noruega¹³.



(Ilustración 12). 26 de diciembre de 1782. Anverso y parte del reverso de la envuelta de Livorno a Mahón.



(Ilustración 13). ca. 1830. Al dorso escrito manuscrito del agente encaminador Guillermo G. Westryntius.

4. Al final de las guerras napoleónicas se produjo un corte de las comunicaciones a través de Francia, lo que motivó su sustitución por otras nuevas vías, como se deduce de la observación de varias cartas que tienen su origen en los estados italianos y que van dirigidas a Portugal o a España. Uno de los puntos de comunicación postal más importante del sur de Francia era sin lugar a dudas Marsella. Las comunicaciones entre Italia y España pasaban por esta ciudad, y si por causa de la guerra esta ciudad permanecía incomunicada, los correos oficiales no tenían momentáneamente solución a esta situación y era el momento de buscar alternativas al comercio: los agentes encaminadores, que con la ayuda de navíos que salían de los puertos italianos llegaban al litoral peninsular español, Barcelona principalmente, que era el más importante y mejor situado del Mediterráneo occidental después de Marsella. Por ello, gran parte de la correspondencia fue encaminada por diversos agentes que la condujeron hasta la administración de Barcelona, y de aquí se mandaban por el correo oficial a sus destinos. Este es el caso de la presente envuelta con texto (ilustración 14) que con origen en Génova el 18 de septiembre de 1815 de la sociedad Worthington and Darby fue encaminada por un agente apellidado **Galpó** (¿Galpo?) hasta Barcelona y el 17 de septiembre fue puesta en la administración de correos de esta ciudad, donde se le estampó la marca B/ CATALUÑA de la



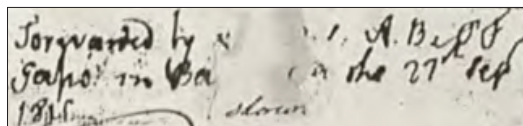
(Ilustración 14). 18 de septiembre de 1815. Envuelta recibida en Barcelona y dirigida a Oporto vía Lisboa. El primer tramo conducida por el agente encaminador Galpó.



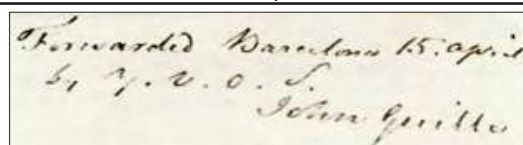
(Ilustración 15). 4 de marzo de 1815. Envuelta de Nápoles a Oporto encaminada hasta enteramente por John Guillo.

Tabla 4

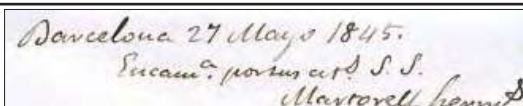
Manuscritos de los encaminadores de Barcelona

Arabet Gautier Marniny y C^a

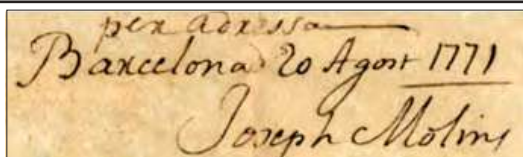
Galpó



John Guillo



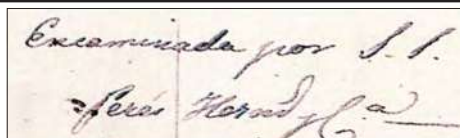
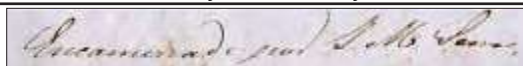
Martorell hermanos



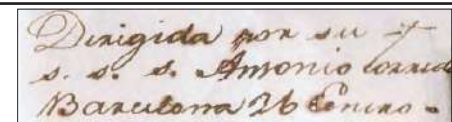
Joseph Molins



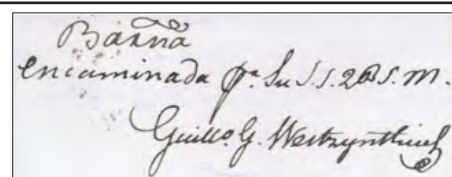
Gio G. Montablero

Perez y Hernandez y C^a

J. M. Serra



Antonio Torrida



Guillo G. Wetzynthius

clasificación de Manuel Tizón nº 47, y circula hasta su destino, Oporto, a la sociedad Hurt Newman and Rope del famoso comerciante Hurt, recibíéndose el 12 de octubre, y en el frente se indica el porte 90 reais a pagar por el remitente, porte sencillo, además del cuño HESPANHA estampado en Portugal para indicar su origen. El texto escrito en inglés por el agente dice: *Forwarded by y. (indescifrable) Galpó in Barcelona the 27th Sep 1815.*

Tabla 3

Agentes encaminadores de Alicante	Tipo	color	Primera fecha	última fecha	Núm.
Arabet Gautier Marniny y Cia	man		20.04.1815		1
E. Astier	Oval	A	18.05.1857	06.09.1858	5
Hijo de Comas Salitre y Co.	R/2		1854		(*)
Garcia & Casals	Oval	V, A	03.10.1854	03.01.1855	3
Fratini & Garcia	Oval	A	05.01.1853		1
Canadell y Villavechia	man	V, A	1870		2
Galpó	man		27.09.1815		1
John Guillo	man		15.04.1815		1
R. Hopkins	man				(*)
C. H. Lassen	oval	V	26.11.1864		1
Juan Bautista Montablero	man		27.12.1837		1
Martorell Hermanos	man		27.05.1845		1
V ^{da} de Mataró e Hijos	oval	A	27.12.1837		1
Miralles Lassen & Co	oval	A	08.09.1857		1
Molins, Joseph	man	N	20.08.1771		1
Oliveras, Ambrosio	oval	A	22.07.1858		1
R.J. Ortenbach	oval	N	30.01.1838		1
Plandolet Hermanos	oval	N	17.07.1841		1
Perez Hern y C ^a	man		15.05.1829		1
J. M. Serra	man/oval	V	18.01.1845	18.03.1845	2
Vidal y Quadras Hermanos	oval	A	02.07.1856		1
Antonio Torrida	man		21.01.??		1
Guillo G. Wetzynthius	man		???		1

(*) Citados por Kenneth Rowe pero no es conocidos por nosotros

5. Al igual que en otros puertos de España, un número importante de agentes encaminadores de Barcelona no eran españoles, como es el caso de **John Guillo** (¿Guilla?), que lo tenemos registrado en una carta de Nápoles a Oporto del archivo Hurt. Esta pieza, con salida el 4 de marzo de 1815, debió ser conducida totalmente por el encaminador desde Barcelona (ilustración 15) hasta esa ciudad portuguesa, donde

llega el 29 de abril, en un tiempo relativamente corto, 55 días, dadas las adversas condiciones de guerra en estos años. En el Consultor / Nueva guía de Barcelona del año 1857 figura un tal *Guilla y Compañía* de profesión comerciante y que vivía en la calle Ciudad nº 9, que bien podría ser este agente o sus descendientes. Esta es una de las pocas cartas que han sido encaminadas en su totalidad.

6. La ilustración 16 muestra una envuelta con texto dirigida al vicecónsul de Prusia en Palma de Mallorca desde Alicante por segunda vía, y llevada por el correo oficial hasta Barcelona (porteo B9) y de allí encaminada por **Arabet, Gautier, Marning y Cia** a Palma de Mallorca. El texto de la carta da instrucciones del barón de Werther sobre cómo deben trasladarse los regimientos prusianos a Madrid al final de la contienda con las tropas napoleónicas. Al mismo tiempo lamenta que no se le haya contestado a su anterior carta. Esta envuelta se manda por segunda vía, esto es, por una ruta diferente a otra carta idéntica mandada al mismo tiempo por otro conducto. Esta era una práctica habitual cuando se quería una seguridad adicional para que la misiva fuera recibida. El texto que indicó el agente en el reverso de la envuelta de la carta puede verse en la tabla nº 3 y señala: «Encaminada por de



(Ilustración 17). 27 de mayo de 1845. Envuelta recibida en Barcelona y dirigida a Cádiz del agente encaminador Martorell Hermanos.



(Ilustración 16). 20 de abril de 1815. Envuelta con texto encaminada por Arabet Gautier Marning y Cia.

Arabet Gautier Marning y C^a de Barcelona, 3 de mayo de 1815». No nos ha sido posible obtener información adicional de este agente; lo que sí parece claro es que

operaba en Barcelona, tal como él mismo indica es su manuscrito.

7. Un agente encaminador seguramente de origen italiano establecido en Barcelona (ilustración 18) es el que firma como «**P^r ½ di Gio B^a Montableró di Barcelona**» (por medio de Giorgio Bautista Montableró de Barcelona). Se le conoce por una carta con origen en Gibraltar de fecha 22 de diciembre de 1837 que viajó con el vapor Mercurio de la Compañía Catalana del Vapor, que en 1837 hacía la ruta entre Cádiz y Marsella, con escala en varios puertos del Mediterráneo, entre ellos Barcelona. Esta carta fue encaminada hasta Barcelona, y entregada en la administración de correos de esta ciudad. Posteriormente fue conducida por ruta terrestre en lugar de marítima, según se deduce por la marca ESPAGNE/POR PERPIGNAN puesta en la frontera francesa, hasta la ciudad de Marsella, donde llega el 3 de enero del año siguiente. En Barcelona se había aplicado la marca de origen según la clasificación de M. Tizón nº 50. Portes manuscritos 18 y 23 décimas, puestas en Francia. Este encaminador no figura en el Consultor / Guía de Barcelona de 1857.

8. Otro agente encaminador con indicación manuscrita de Barcelona es **Martorell Hermanos**, empresa marítima que estaba al cargo de Miquel Martorell Peña junto con sus hermanos, y que con el tiempo se fusionó con su cuñado Juan Manuel Bofill Pintó para crear la naviera Bofill Martorell y Cia¹ (imagen 17), figurando en El Consultor / Nueva guía de Barcelona del año 1857 como Martorell y Bofill de profesión comerciante, viviendo en la Calle Ancha



(Ilustración 18). Envuelta con texto de Gibraltar con paso por Barcelona hasta Marsella, conducida en el primer tramo por el agente Montablero.



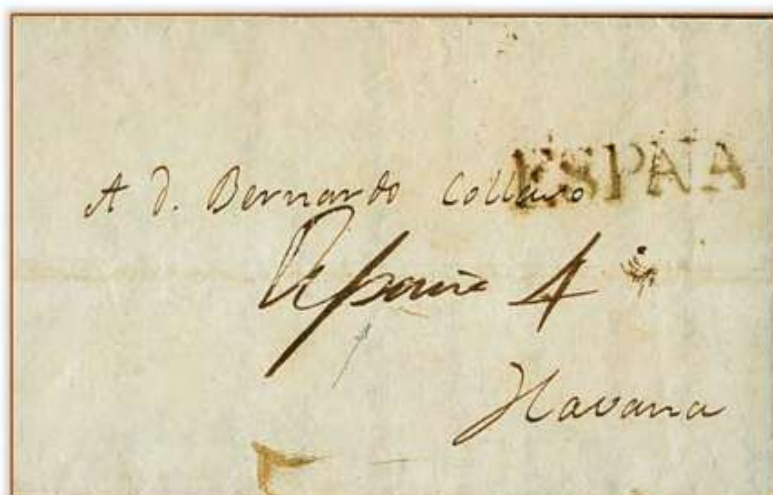
(Ilustraciones 19 y 20). 18 de enero 1845. Anverso y reverso de la envuelta recibida en Barcelona por el agente encaminador J. M. Serra, y dirigida primero a Valencia y luego a Madrid.

nº 9, al igual que en El Consultor de 1863, como Bofill Martorell y Compañía, una de las sociedades más importantes de navegación de mediados de siglo XIX en el Mediterráneo. La indicación manuscrita de la carta de la ilustración 17 señala: Barcelona 27 Mayo 1845/ Encam^a, por sus at^s S.S. / Martorell herm^s» (encaminada por sus atentos seguros servidores). La envuelta se recibe encaminada hasta Barcelona y se pone en el correo oficial de esta ciudad el 27 de mayo, tal como señala el fechador Baeza de esta administración, y se recibe en Cádiz el 6 de junio; la carta pagó un franqueo de 13 cuartos.

9. En el Consultor / Nueva guía de Barcelona del año 1857 figura una entrada con un tal **José María Serra**, de profesión comerciante, que vivía en la calle Barra de Ferro, 6, 4º; que bien podría ser este encaminador. Sin embargo, más información nos la proporciona el estudio de Yolanda Blasco y Carles Sudrià¹ sobre el Banco de Barcelona; en él se comenta que Josep María Serra Muñoz era oriundo de Chile, pero de familia de Palafurgell (Girona), que a raíz de los disturbios independentistas de 1817 su familia se trasladó a Barcelona contando él seis años de edad y manteniendo lazos afectivos con su país de origen. Por este motivo fue nombrado cónsul de este país en Barcelona a partir del año 1846, conservando la nacionalidad chilena hasta el año 1857, en que para poder dirigir la entidad bancaria se nacionalizó español². Su actividad principal era la de comerciante naviero nacional e internacional, siendo uno de los principales consignatarios de la ciudad con una docena de barcos a su disposición como propietario o consignatario. Se le conocía como uno de los principales comerciantes de algodón en flor y también de harina. Asimismo, fue uno de los mayores accionistas del Banco de Barcelona, además de otros muchos negocios. Murió en Barcelona en el año

1882. La envuelta que tiene la firma manuscrita de este agente (ilustraciones 19 y 20) ha tenido un trayecto muy curioso: con salida de Londres el 18 de enero de 1845 circula por correo oficial hasta Barcelona, vía Perpignan, donde se recibe y se anota el pago 10 reales de franqueo. Como el destinatario no se encuentra, este encaminador seguramente la reexpide a Valencia y se estampa la marca de transito Tizón nº 77. A su llegada a Valencia tampoco se encuentra el destinatario y se vuelve a reexpedir para Madrid, donde se recibe y se estampa el porte de 9 reales.

10. Uno de los encaminamientos más interesantes de Barcelona es el mostrado en la ilustración 21 (la marca del agente se muestra en la tabla 4). Se trata de una carta con origen en Barcelona el 15 de mayo de 1829 y dirigida a La Habana, que fue conducida por el agente



(Ilustración 21). 15 de mayo de 1829. Envuelta de Barcelona a La Habana encaminada por Pérez Hernández y Cia. (en el reverso).

Pérez Hernández y Cia, el cual anotó la siguiente inscripción en el reverso: «Encaminada por S.S. Perez Hernd y C^a». La carta, por la razón que fuera, a pesar de estar encaminada no escapó al control del correo español en la capital cubana y se tasó con 4 reales, según la tarifa de cartas procedentes de la Península, y anotándose en el frente: «España 4» en forma manuscrita, y al mismo tiempo se estampó la marca ESPAÑA de esa administración postal. Esta carta es la única conocida con una marca España manuscrita y además tiene la particularidad de estar en conjunción con otra de cuño. Formó parte de la colección de encaminadores del nombrado Francisco Lecha, siendo descrita por él mismo en el artículo

mencionado del catálogo de la EXFILNA de 1998. Posteriormente se incorporó a la colección de Correo Marítimo de las Colonias Españolas en América, consiguiendo una importante distinción en la Exposición Mundial de Nueva York del año 2016.

7.2. Marcas de cuño de agentes encaminadores de Barcelona

En un apartado anterior ya se ha comentado que a partir de finales de la década de los años 1830 se empezaron a utilizar en España marcas de cuño en lugar de indicaciones manuscritas, siendo la primera que conocemos la de Ottenbach que veremos más adelante. La forma de las mismas es casi siempre oval en colores azul, verde y negro, con predominio del primero.

1. De las piezas conocidas una es **E. Astier** (ilustración 22) que empleó un cuño muy sencillo: el nombre y Barcelona en un color azul verdoso, y que en la mayoría de las veces ha estampado la marca en el reverso de las cartas, aunque como observamos en la ilustración 22 también lo ha realizado en el frente. Este agente es para nosotros un enigma. A pesar de haber localizado varias cartas con su marca de encaminador, no hemos sido capaces de encontrar referencias suyas en las publicaciones de la época. En realidad, el apellido Astier es de ascendencia francesa, y bien cabe la posibilidad de que no se afincase oficialmente en Barcelona, si bien tuviera negocios en esta capital. La carta es una envuelta con texto con origen en Barcelona, que debió ser entregada por Astier para ser encaminada por el correo oficial. Está franqueada con un



(Ilustración 22). Carta franqueada en Barcelona por el agente E. Astier y dirigida a Cádiz.

sello de 4 cuartos de la emisión de 1857 sin filigrana, puesta en la administración de Barcelona, según delata el sello de fechas en el frente de esta administración y dirigida a Cádiz.

Tabla 4
Marcas de cuño de los encaminadores
conocidos de Barcelona



E. Astier 24 x 45

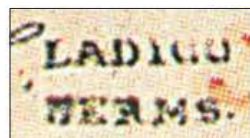
Canadell y Villavechia



García & Casals



Fratini & García



Ladigo Hermanos



C. H. Lassen



Miralles Lassen & C°



Ambrosio Oliveras



J. Ortenbach



Plandolit Hermanos



J. M. Serra



Vidal Quadras Hermanos

- El cuño de la marca del agente **García & Casals** de Barcelona indica GARCIA & CASALS // SHIP AGENTS // BARCELONA, con el error de faltar la «N» en «agents». La marca de este agente solo la hemos visto en una carta (ilustración 23) con destino a Helsingor (Dinamarca), que fue puesta en el correo oficial de Barcelona el 3 de enero de 1855 por este encaminador y que la debió recibir en el puerto de Barcelona. La carta circula vía La Junquera (marca España cursiva y azul en el frente), paso por Perpiñán (sello de fechas del 4 de octubre), paso por Hamburgo el 8 de octubre y fue expedida el 9. La carta debió franquearse como de simple porte, 38 rigsdaler, moneda de Dinamarca (1 rigsdaler = dos coronas) y 9 décimas, que corresponden a una carta de peso sencillo en Francia.



(Ilustración 23). 3 de enero de 1855. Envuelta con texto de Barcelona a Helsingor con marca del agente GARCIA & CASALS.

El texto del interior de la envuelta está escrito en danés y en su encabezamiento figura: «Skib Bellona for Barcelona @ 1 jan 1855», que suponemos significa «El barco Bellona para Barcelona 1 de enero de 1855». Seguramente un barco ballenero, del cual un miembro de su tripulación ¿su capitán? escribe a su país informando de su cometido.

- Otro agente encaminador de Barcelona es **Fratini García**, que figura en una carta de Barcelona a Helsingor, al igual que el de García & Casals visto anteriormente. En El Consultor de 1857 figura un tal Antonio Fratini, comerciante de alquiler de carros que vivía en la calle San Carlos, que seguramente se unió con un García para formar la compañía de agentes marítimos. La marca del agente Fratini García de Barcelona indica SHIP AGENTS, e incluye dos anclas para indicar el carácter marítimo de su actividad. La marca de este agente (ilustración 24) solo la hemos visto en otra carta con destino a Helsingor (Dinamarca), que fue puesta el 5 de enero de 1853 en el correo oficial de Barcelona (6 de enero de 1853) por este encaminador, y que la debió recibir este agente en el puerto de Barcelona. Esta carta circula vía La Junquera (fechador Baeza de este punto fronterizo del 7 de enero), paso



(Ilustración 24). Envuelta con texto y con el cuño del agente encaminador FRATINI & GARCIA.

por diversas ciudades de los estados alemanes, y por último paso por Hamburgo el 13 de enero y llegada el 14 del mismo mes. La carta debió franquearse como de porte sencillo, y en Aachen (Aquisgrán), frontera de Prusia con Bélgica, se estampa el cuño SPANIEN indicadora de su origen y el sello de fechas del día 12 de enero.

En este artículo se han descrito varias cartas dirigidas a Helsingor (Dinamarca) desde Barcelona. Estas cartas tienen un denominador común: se trata de un barco ballenero danés nombrado *Bellona*, en que algunos de sus tripulantes escriben a sus familiares, o a su empresa, y además todas ellas se escriben desde finales de noviembre a enero, cuando las ballenas emigran a lugares más cálidos como el mar Mediterráneo en los meses de invierno.

4. El agente encaminador **Canadell y Villavechia** de Barcelona (tabla 4) lo vemos escrito de dos formas diferentes: uno como Ganadell y otra como Canadell; de las dos nos inclinamos en dar por buena esta última. De las investigaciones realizadas, lo hemos visto

referenciado en varias publicaciones: una en *La Convicción* del sábado 13 de mayo de 1871, donde se señala en la sección de partes telegráficas las ventas de balas de tejidos en varios puntos de Inglaterra y Francia. También en el periódico *La Dinastía* del 22 de febrero de 1891, donde se publicitan como agentes de la compañía de navegación «*Navegación General Italiana PO*», con domicilio en calle Merced, 40, principal, propietaria del vapor de 5.500 tm *Regina Margherita*, que hacía el viaje de Barcelona a Montevideo y Buenos Aires en 18 días. Otra en *La Vanguardia* del primero de febrero de 1884, anunciándose en el despacho de pasajes y mercancías a Cagliari con las corbetas italianas *Armonía* y *Agretti*, de 250 toneladas cada una, y una duración del viaje de 8 días.

La carta (ilustración 25) con origen en Esmirna (Turquía) el 16 de septiembre de 1870 va dirigida a Manresa, y fue raspada seguramente por un barco de la compañía de la que Canadell y Villavechia eran agentes, la *Navegación General Italiana PO*, y encaminada hasta Barcelona, donde después de haber sido franqueada con un sello de 50 milésimas de Isabel



(Ilustración 25). Dos cartas encaminadas por Canadell y Villavechia con dos tipos diferentes de marcas.

Villavechia y alguno de los hermanos Canadell, Juan y Jaime, que habían formado la sociedad Canadell Hermanos, con domicilio en calle San Pablo, 89¹ de Barcelona. Luis Villavechia tenía una ascendencia interesante que vamos a resumir²: su padre Ignacio era sobrino y heredero de un comerciante genovés del mismo nombre que se había instalado en Barcelona en el año 1774. Este, a la muerte de su tío, monta una nueva sociedad y participa activamente en la fundación de la importante empresa Talleres Nuevo Vulcano en la década de los años 1830, y en 1841 contribuye asimismo a la creación de la Sociedad Anónima de Navegación e Industria. Forma parte del grupo fundador del Banco de Barcelona, pero tiene que

abandonar la dirección dado que, con la nueva ley de Bancos de 1856, los extranjeros no podían tener cargos en las entidades bancarias. Ignacio Villavechia decidió mantener su nacionalidad italiana en lugar de la dirección del Banco de Barcelona. En el año 1860 decide incorporar a su tres hijos varones en los negocios, destacando Luis que formó parte de la dirección del banco. Sin embargo, años más tarde los reveses económicos de la empresa familiar le hacen renunciar a todos los cargos. En estos años debió unirse con un Canadell para formar Canadell y Villavechia y aprovechando su ascendencia italiana se encargaron de las comunicaciones marítimas entre Barcelona y diversos puertos italianos. En el año 1874 muere el patriarca Ignacio Villavechia.

5. Una enigmática envuelta es la mostrada en la ilustración 26, puesta en la administración de Mahón el 15 de noviembre de 1850, según indica el fechador Baeza de esta población en el anverso. La carta va dirigida a Génova, y seguramente pasó por la administración de Barcelona, de la que dependía la de Mahón, circula por Francia (Via di Nizza) y sigue hasta la oficina de intercambio franco-italiana de Antibes (6 de diciembre), y se tasa con 26 décimas. Lo interesante es la marca mixta manuscrita y de cuño del encaminador

en el reverso, que indica: «Encaminada por S.S. LADIGO HERMS» (esto último estampado en cuño). Esta pieza formaba parte de la colección de Francisco Lecha, y él mismo la describía en el ya mencionado catálogo de la Exfilna de Barcelona 1998 como un agente encaminador de Barcelona, y para



(Ilustración 26). 15 de noviembre de 1850. Envuelta con texto de Mahón a Génova, con la marca mixta del encaminador Lodiga Hermanos.

forzosamente debía ser de Barcelona, y además añadía que las administraciones de Mahón y Mallorca enviaban sus correspondencias a la principal de Barcelona. Nosotros no tenemos elementos de juicio para defender estas argumentaciones, por lo que dejamos en suspenso la procedencia de este agente. Lo que si podemos afirmar es que no está listado en El Consultor de Barcelona del año 1857, ni figura como accionista del Banco de Barcelona, donde están incluidos la mayoría de los agentes marítimos que hacían encaminamiento de correspondencias en las décadas de los años 1850 y 1860.

6. Otro encaminamiento habitual es el mostrado en las ilustraciones 27 y 28, en la que una envuelta con texto



procedente de Génova, fechada el 17 de abril de 1841, es encaminada por el agente **Plandolit Hermanos** de Barcelona hasta la administración de correos de esta ciudad, donde se estampa el cuño de origen Tizón nº 77 y se envía a Tarragona, porteándose con 10 cuartos. Este agente encaminador figura en El Consultor /Nueva guía de Barcelona del año 1857 como **Plandolit Hermanos**, de profesión comerciante, viviendo en el Pasaje de Madoz nº 6. Además, el primogénito José Rafael Plandolit i Matamoros fue uno de los tres socios fundadores del Banco de Barcelona¹ y estuvo al frente de la dirección del banco hasta su prematura muerte. Provenía de una familia liberal que se había exiliado a Chiapas (México) en desacuerdo con la monarquía absolutista de Fernando VII. En esta ciudad mexicana nacieron él y su hermano Pedro José, y ambos, ya en España, formaron la sociedad Plandolit Hermanos a principios de 1840, dedicada al comercio al por mayor de algodón, azúcar, añil, etc.

7. Otro agente de nombre foráneo que operaba en Barcelona es C. H. Lassen, del que desconocemos cuál era su vinculación con la ciudad. Este apellido tiene una raíz danesa y estaría en consonancia con las diversas cartas remitidas desde Barcelona hasta Dinamarca por diversos tripulantes de barcos balleneros que debían operar en el Mediterráneo en los meses de invierno. Cabe la posibilidad de que, debido este creciente tráfico danés, algún comerciante de este país se estableciera en la ciudad condal. Este agente tiene estampada su marca de cuño en una envuelta (ilustración 29) con origen en Barcelona el 28 de noviembre de 1864 y enviada sin franquear a Helsingor (Dinamarca), con paso por París y porteada como de doble porte, un «2» en la esquina superior izquierda y «16» décimas francesas y «77» rigsdalers daneses.

8. La envuelta de la ilustración 30 tiene coincidencias con la de la ilustración 29; mismo origen y mismo destino, y además el nombre del agente es **Miralles y Lassen & Cº**. ¿Es posible que el agente apellidado Lassen sea el mismo C. M. Lassen de la envuelta anterior? Estamos casi convencidos de ello. El tal Lassen debió unirse a Miralles para formar una

(Ilustraciones 27 y 28). 17 de abril de 1841. Anverso y reverso (ampliado) de una envuelta de Genova a Tarragona del agente Plandolit





defender su tesis argumentaba que no se conocían encaminadores de las Islas Baleares, por lo que

sociedad en Barcelona y así operar inicialmente en esta ciudad, pero una vez conocidos todos los entresijos legales de los consignatarios españoles, se estableció por su cuenta, tal como se deduce por las cartas de la ilustración 30: en el año 1857 operando como Miralles & Lassen Co y más tarde en 1864 como simplemente C.M. Lassen. La primera carta tiene fecha de entrada en la administración de correos de Barcelona del 21 de septiembre de 1857 y va dirigida igualmente a Helsingor, Dinamarca.

Tal como se ha visto en este artículo, se conocen varias cartas de este archivo de Helsingor, mandadas desde Barcelona con diferentes agentes encaminadores. Este conjunto permite realizar un estudio histórico de cómo una sociedad ballenera danesa se estableció temporalmente en Barcelona.



(Ilustración 30). 21 de septiembre de 1857. Envuelta con texto de Barcelona a Helsingor, con la marca del encaminador Miralles Lassen.

9. La ilustración 31 nos muestra una carta con origen en Barcelona el 23 de julio de 1856, franqueada con el sello de 4 cuartos de la emisión sin filigrana del 11 de abril de 1856, en la que en reverso se encuentra estampada la marca del agente Ambrosio Oliveras con la fecha del día 22.

Tras unas indagaciones realizadas en El Consultor / Nueva guía de Barcelona del año 1857, se ha encontrado un Ambrosio Oliveras de profesión comerciante que vivía en la calle Caputxas, nº 6.



(Ilustración 31). 22 de julio de 1856. Anverso y reverso de la envuelta con texto de Barcelona a Palma de Mallorca, con la marca del encaminador Ambrosio Oliveras.

10. La primera marca de cuño que conocemos de un agente encaminador en España es la que corresponde a la sociedad P. J. Ortembach y Compañía, que se estableció en calle Merced nº 10, según datos extraídos de El Consultor / Guía de Barcelona de 1857. Esta marca de cuño se conoce aplicada en una carta con origen en Cádiz el 30 de junio de 1838 y que circuló hasta Barcelona con el vapor Balear, según indica el manuscrito en el anverso de la envuelta (ilustración 32), y conducida por el agente encaminador. Una vez en Barcelona se lleva a la administración de correos y se estampan las marcas nº 51 de la clasificación de Manuel Tizón y PP (portes pagados), ambas en color rojo. Circulación terrestre por Perpignan (ESPAGNE /PAR/ PERPIGNAN), y suponemos que en Niza se condujo por mar (VIA DI NIZZA) hasta Voltri (Génova), donde se tasó en 27 décimas.



(Ilustración 32). 30 de junio de 1838.
Envuelta con texto de Cádiz a Génova,
con la marca del encaminador
P.J. Ortembach.

11. En la parte descriptiva de los encaminadores de Barcelona con marcas manuscritas se ha incluido un pequeño historial del comerciante y agente naval Josep María Serra, que años más tarde tuvo su marca de cuño tal como muestra la ilustración 33. En este caso se trata de una envuelta originaria de Londres que, con paso por Francia, llega a la administración de Barcelona y está dirigida a Miguel Biada, que fue uno de los promotores principales del primer ferrocarril de la Península, el de Barcelona a Mataró, inaugurado

(Ilustración 33). 17 de enero de 1840.
Envuelta con texto de Londres a Valencia y paso por Barcelona, con la marca de cuño del encaminador J.M. Serra.



en octubre de 1848. Miguel Biada había regresado a Barcelona el año 1840 desde Cuba, donde había participado en la inauguración del primer ferrocarril de la isla en 1837. La carta de 17 de enero de 1840 se recibe en Barcelona, donde se tasa en 13 reales. Estaba dirigida a Nicolás Garcés y en su defecto al cuidado de Miguel Biada, que al no encontrarse se reencamina a Valencia a la atención de Nicolás Garcés al cuidado de D. S. Campo e Hijo (en el reverso), seguramente encaminada por Josep María Serra que estampa su marca de cuño en el reverso de la misma.

12. La sociedad **Vidal Quadras Hermanos** estaba formada por Manuel y Aleix Vidal Quadras, que regresaron a Barcelona en los años 1850 después de amasar una fortuna en Cuba. Su sociedad tenía un capital en el año 1846 de 30.000 duros¹, y en diez años lo habían multiplicado por ocho. Uno de sus negocios más importantes era el descuento de letras, de tal forma que llegaron a competir en capitalización con el



Banco de Barcelona. La sociedad Vidal Quadras y Hermanos figura en el Consultor /Nueva guía de Barcelona del año 1857 como de profesión comerciante, viviendo en la calle Isabel II, 2, 1º. Esta calle se encontraba al lado del puerto y era la calle por excelencia de los comerciantes de Barcelona de mediados del siglo XIX. Otro de sus negocios era como agente naval y así figura en la envuelta de la ilustración 34, donde este encaminador conduce una carta fechada el 2 de julio de 1854 por el vapor *Tharsis* de la compañía Bofill Martorell y Cia hasta Marsella; allí se recibe y se tasa con 16 décimas. La marca de cuño en azul de este encaminador figura en el reverso de la misma.



(Ilustración 34). 2 de julio de 1854.. Envuelta con texto de Cádiz a Marsella y paso por Barcelona, con la marca del encaminador Vidal Quadras Hermanos.

NOTAS

- ¹ Kenneth Rowe en su libro define los forwarding agents (agentes encaminadores) como *comerciantes que se hacían cargo de dirigir o enviar mercancías de un puerto de mar a otro. También dirigieron correo antes de 1875*. Bajo esta definición se encuentran excluidos los particulares que transportaban correspondencia fuera de valija.
- ² Kenneth Rowe, opus cit, pp 1.
- ³ Mueses, Danilo. Los agentes encaminadores de la Republica Dominicana. *Academvs*, número 11. Madrid: RAHF e HP, 2007.
- ⁴ Sempere, José María. Los encaminadores españoles. *Revista de Filatelia*, junio de 2009. Madrid: Edifil, 2009.
- ⁵ Visto en <http://www.redjaen.es/francis/?m=c&o=49175&letra=&ord=&id=51039>, consulta realizada el 2 de enero de 2018.
- ⁶ Madoz pp 650-660.
- ⁷ Curiosamente la primera y con diferencia eran las monedas de oro y plata, así como plata en pasta. Seguramente eran para pagar las importaciones de materias primas de cacao y azúcar.
- ⁸ Visto en <http://www.benaluense.es/PaginasPueblo/PaginasGeneral/FichaExplicacionGeneral.asp?Id=8698>, consulta realizada el 3 de enero de 2018.
- ⁹ Domenech Esteve: Un alto en la Posta: Agradables coincidencias. *Revista de Filatelia*, febrero de 2016. Edifil: Madrid, 2016.
- ¹⁰ Esteve Domenech, opus cit.
- ¹¹ Con permiso del autor.
- ¹² Catálogo de la Exposición Nacional Filatélica de Barcelona 1998, páginas 39-43.
- ¹³ El Banco de Barcelona, opus cit. pp 108.
- ¹⁴ Rodrigo, M.: Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, número 13. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra, 2006.
- ¹⁵ Castro, Yolanda y Sudrià, Carles: El Banc de Barcelona, 1844-1874. *Historia d'un banc d'emissió*. Generalitat de Catalunya, 2009, Universitat de Barcelona.
- ¹⁶ Los primeros directores del Banco de Barcelona fueron Manuel Girona, Josep Rafael Plandolit y Josep María Serra.
- ¹⁷ El Consultor/Guía de Barcelona año 1857, página 135.
- ¹⁸ Banco de Barcelona, opus cit, pág. 134.
- ¹⁹ Ibídem, pág 126.
- ²⁰ Ibídem, pág.77.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTRO, YOLANDA Y SUDRIÀ, CARLES. *El Banc de Barcelona, 1844-1874. Historia d'un banc d'emissió*. Generalitat de Catalunya, 2009, Universitat de Barcelona.
- DE ZANCHE, LUCIANO. *I Corrispondenti Postali: Italia e Area Mediterranea*. Padova: Benetton Editore, 1988.
- MADOZ, PASCUAL. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. A-Al*. Madrid: P. Madoz, 1845.
- RICHARDSON, RICKY. *A History of «The Forwarding agents of Gibraltar»*. Londres: Vera Trinder Ltd., 1991.
- ROWE, KENNETH. *The Postal History of the Forwarding Agents*. Louisville: Leonard H. Hartman, 1996.
- SARRIAS, ADOLFO. *Catálogo de Agentes Reencaminadores de Cuba*. Arenys de Mar: Filatelia de la Habana, 2016.
- TIZÓN, MANUEL. *Manual de Prefilatelia Española*, tomo I. Madrid: Edifil, 2004



FORWARDING AGENTS BASED IN SPAIN

Jesús Sitjà

This is the first part of an article that studies the forwarding of non-official correspondence in Spain. Up to this date there were no significant studies or research about the forwarding agents based in Spain. For this reason only the Spanish-based forwarding agents are included. This article's goal is to describe them, the preferred routes in which they operated, as well as the circumstances that led individuals and businesses to utilize their services. Spanish agents operating abroad are not included in this work.

Given how extensive is this subject, this part only describes the forwarding agents based in Alicante and Barcelona, and those agents in other cities and ports will be covered in future articles.