

EL USO DE LAS MARCAS «ESTRANGERO / CADIZ»



Yamil H. Kouri, Jr.
(Académico de número)



A finales de 1853 una serie de cuños de dos líneas con formato uniforme fueron distribuidos a ocho puertos marítimos españoles para ser usados en la correspondencia extranjera de llegada a la Península. Su línea superior lee ESTRANGERO y debajo tiene el nombre del puerto. Se desconoce el motivo para la creación de estas marcas. Las mismas aparecen durante un período de rápido aumento en la correspondencia internacional y de reformas postales en España.

Estas marcas fueron aplicadas al correo recibido en puertos españoles, predominantemente transportado por vapores desde Europa. Sus períodos de uso y el tipo de correspondencia en la que fueron empleados dependieron en gran medida de cada puerto en particular y de las dos principales rutas marítimas extranjeras a la Península durante la época.

Su idéntico diseño sugiere que fueron fabricados simultáneamente, aunque sus períodos de usos variaron bastante. La altura de las letras es de 4 mm y el ancho de la palabra ESTRANGERO es de aproximadamente 31.5 mm. El tipo de tinta variaba y dependía de los años y los lugares en las que fueron usadas. Se conocen estampadas en tinta negra, azul y roja.

Se conocen usadas, en orden alfabético, en Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, La Coruña, Málaga, Valencia y Vigo. Las marcas de Cádiz y Barcelona son bastante comunes, la de Valencia es relativamente escasa, y todas las otras son raras.

En este breve artículo trataremos exclusivamente la marca aplicada en Cádiz, cuyo uso fue el más variado de todos los ocho tipos de este cuño. La marca ESTRANGERO / CADIZ se conoce estampada en rojo de 1853 a 1854, en negro durante parte de 1854, y en diferentes tonos de azul desde 1854 hasta 1858¹. La mayoría

de la correspondencia que recibió esta marca fue enviada a España desde o por vía de Gran Bretaña o desde Portugal.

Correo desde o por vía de Gran Bretaña

El correo entre Gran Bretaña y España fue principalmente enviado por la vía de Francia. En la era del buque de vapor, el número y frecuencia de los viajes directos entre y Gran Bretaña y la Península Ibérica aumentó sustancialmente, pero la ruta francesa seguía resultando más económica y continuó siendo utilizada extensamente.

A partir de enero de 1813, la tarifa británica de Gran Bretaña a España era de dos chelines y dos peniques (2/2) por cada ½ onza, independientemente de la distancia en el interior del país, pero sólo cubría el porteo hasta la frontera con España². El pago previo en Gran Bretaña e Irlanda era obligatorio. No fue posible pagar por completo el porteo entre el Reino Unido y España hasta más de cuatro y media décadas más tarde. Esta tarifa fija estuvo en efecto hasta la implementación del Tratado Postal Anglo-Español, el 1 de octubre de 1858³.

A mediados de 1853 las tarifas españolas para la correspondencia enviada directamente desde Gran Bretaña a los puertos españoles fueron simplificadas. Las escala de tarifas previa estuvo en vigor desde 1808, y a partir de los primeros cuatro adarmes, requería complicados incrementos por cada adarme adicional. Las nuevas tarifas se muestran en la Tabla 1. Para los destinos en el sur de España, como Cádiz, las islas adyacentes a la Península y al Norte de África, las tarifas fueron reducidas un real de vellón por cada categoría de peso. Las tarifas para los demás lugares en España siguieron siendo las mismas (para las cartas sencillas), o aumentaron levemente (para las cartas múltiples). La disparidad entre las escalas de tarifas británicas y españolas se debe a que las primeras seguían incrementos iniciales de ½ onza, y a partir de una onza, se duplicaba el costo por cada onza, mientras que los últimos en un principio se basaban en incrementos de 4 adarmes, y posteriormente de ¼ de onza.

Tabla 1.

Tarifas para la Correspondencia Recibida de Gran Bretaña, a cobrar en España, y las Islas Canarias y Baleares (29 de junio de 1853)

PESO	REALES DE VELLÓN
Hasta 4 adarmes	10
Hasta 8 adarmes	20
Hasta 12 adarmes	30
Hasta 16 adarmes	40

En efecto hasta el 30 de abril de 1855

Gran Bretaña

El uso más frecuente de la marca ESTRANGERO / CADIZ es sin duda en el correo proveniente de Gran Bretaña e Irlanda con destino a Cádiz. Cádiz era el puerto más importante para el embarque de jerez de la cercana región de Jerez de la Frontera, entre otras cosas. Casi todas las cartas de Gran Bretaña a Cádiz mostradas a continuación fueron conducidas por los vapores de la *Peninsular & Oriental Steam Navigation Company* (P&O). Éstos solían seguir la ruta Southampton - Vigo - Oporto - Lisboa - Cádiz - Gibraltar, y de regreso en el sentido contrario hasta Southampton. En muchos de los viajes al sur no hubo escalas en Oporto⁴.



Fig. 1.

La Figura 1 muestra una cubierta enviada en agosto de 1854 de Londres al capitán de un navío cuyo arribo se esperaba en Cádiz. Una carta sencilla de no más de 4 adarmes, su remitente pagó 2/2 y al destinatario se le cobró 10 reales⁵. Fue llevada a bordo del vapor *Candia*. Este es el tipo de uso más común de la marca ESTRANGERO / CADIZ.

La cubierta de la Figura 2 fue detenida por falta de franqueo en Hull, Inglaterra, en diciembre de 1853, hasta que el remitente efectuó el pago de 2/2. Entonces fue encaminada por Londres y Southampton hasta Cádiz, donde fue tasada 10 reales. Fue conducida por el vapor *Tagus*.



Fig. 2.



Fig. 3.

Un ejemplar de la marca ESTRANGERO / CADIZ en azul se muestra en la Figura 3. Esta carta fue enviada en noviembre de 1854 desde Irlanda a Jerez de la Frontera por vía de Londres, Southampton y Cádiz. Fue transportada en el vapor *Euxine*.

La carta de la Figura 4 fue enviada en octubre de 1854 de Londres a Cádiz, con peso sobre los 4 adarmes pero no más de ½ onza, o alrededor de 8 adarmes. Por ser de doble peso, en España, fue tasada 20 reales, pero al empleado de correos se le olvidó ponerle la R para indicar «reales.» Las



Fig. 4

cifras de porteo sin indicación del tipo de moneda usualmente significaban que se trataba de cuartos. Fue llevada por el vapor *Tagus*.

Una carta de doble peso para los británicos, pero de triple peso en España, aparece en la Figura 5. Enviada en febrero de 1855 de Londres a Cádiz, fue franqueada 4/4 en Gran Bretaña y tasada con 30 reales en España. Fue conducida por el vapor *Iberia*. La marca ESTRANERO / CADIZ y el 30 R fueron estampados en diferentes colores, demostrando que la identificación de la correspondencia y su tasación se llevaba a cabo en dos pasos separados. El gran borrón sobre el 0 probablemente indica un porteo corregido.



Fig. 5

A partir de mayo de 1855, las tarifas para el correo del extranjero de llegada a España fueron reducidas y simplificadas grandemente, como lo demuestra la Tabla 2.

Tabla 2. Tarifas para el Correo del Extranjero Recibido en España (1 de mayo de 1855)

PESO	REALES DE VELLÓN
Hasta 4 adarmes ($\pm \frac{1}{4}$ onza)	4
Hasta $\frac{1}{2}$ onza	8
Hasta $\frac{3}{4}$ onza	12
Hasta 1 onza	16



Fig. 6



Fig. 7

Para el correo de Gran Bretaña, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 30 de septiembre de 1858

La Figura 6 muestra una carta enviada en octubre de 1855 de Liverpool a Cádiz, reflejando las nuevas tarifas españolas para la correspondencia del extranjero. Pagada 2/2 en Gran Bretaña, fue tasada tan sólo 4 reales en España. Fue llevada a bordo del vapor *Sultan*. No hubo cargos británicos adicionales para la correspondencia de las islas británicas adyacentes, como lo demuestra la cubierta en la Figura 7. La misma fue enviada en enero de 1856 desde Dublín, Irlanda, a Jerez de la Frontera. Fue conducida por el vapor *Tagus*.



Fig. 8

Una carta doble para los españoles, pero sencilla para los británicos, se muestra en la Figura 8. Enviada en mayo de 1858 de Birmingham a Cádiz, debió de haber pesado entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{2}$ onza. Fue transportada en el vapor *Alhambra*.

La cubierta en la Figura 9 fue enviada en julio de 1855 de Liverpool a Cádiz. Era una carta doble para los británicos pero triple para los españoles, con franqueo de 4/4 y tasa de 12, respectivamente. Al igual que a la cubierta de la Figura 4, no se le puso la letra R para indicar el porteo en reales en lugar de cuartos. Fue llevada por el vapor *Iberia*.



Fig. 9

Otros Países del Norte de Europa

La Figura 10 muestra una cubierta enviada en enero de 1857 de Amberes, Bélgica, a Sevilla, por vía de Francia, Inglaterra y Cádiz. El remitente pagó 32 *decimes*, de acuerdo con la circular del 20 de octubre de 1852 que estipulaba las tarifas hasta España por vía de Gran Bretaña. La tarifa interna en Bélgica era de 20 *centimes* y la tarifa hasta Gran Bretaña era de tres francos, equivalente a 2/6, todas escritas el reverso. La tarifa extranjera en moneda británica (2.6) también aparece en el frente⁶. A pesar de tener el pequeño cuño enmarcado PD (pagado hasta el destino), esta carta solamente iba pagada hasta la frontera española. Viajó a bordo del vapor *Madrid*, que arribó a Cádiz el 2 de febrero. En Cádiz fue tasada 4 reales y luego fue enviada por tierra hasta Sevilla.

La cubierta en la Figura 11 ilustra como el correo que entraba por otros puertos españoles no recibían la marca ESTRANGERO de Cádiz, aunque se enviara por vía marítima dentro de España. Esta carta fue enviada en 1857



Fig. 10

desde Le Havre a Cádiz, endosada por el barco *Almogavar*. Entró al correo español en Santander, donde fue tasada 5 reales, la tarifa doble (hasta 8 adarmes) para la correspondencia de Francia desde el 15 de julio de 1849. La marca negra «5 R^s.» es típica de Santander. El reverso de esta cubierta tiene la curiosa marca MP que se le aplicaba al correo marítimo de llegada a Cádiz durante finales de la época prefilatélica y principios de la era del timbre adhesivo. El significado y propósito de esta marca no se conoce bien, aunque algunos interpretan las iniciales como «Medio Porte.» Este autor y otros investigadores del correo marítimo español no estamos convencidos de esta explicación. Pudo haber sido utilizada como una marca de intervención.



Fig. 11

Estados Unidos

El Tratado Postal de 1848 entre Gran Bretaña y los Estados Unidos permitió el envío de cartas completamente pagadas desde los Estados Unidos hasta la frontera española por vía de Gran Bretaña. Desde Gran Bretaña, la correspondencia podía enviarse hasta España por medio de vapores de la P&O partiendo de Southampton o en valijas cerradas por vía terrestre a través de Francia. La primera ruta resultaba mucho más costosa porque los ingleses cobraban 2/2 por ½ onza si viajaba por vapores de la P&O hasta España.

Desde mediados de 1849 la tarifa de los Estados Unidos a España mediante vapores peninsulares británicos por vía de Gran Bretaña fue fijada a 73 centavos, pagaderos de antemano. Esto se componía de la tarifa interna americana de 5 centavos, más 16 centavos por el cruce oceánico, y otros 52 centavos por la pata de Gran Bretaña a España. Esta es la tarifa que nos concierne, porque las marcas ESTRANGERO parecen haber sido usadas solamente en la correspondencia de llegada por vapores y no en la

terrestre. Estas tarifas, incluyendo la opción del tránsito por Francia, se resumen en la Tabla 3⁷. Ya que la tarifa por Francia era sustancialmente más barata, 32 ó 22 centavos menos, la mayoría del correo de los Estados Unidos a España fue enviado por esta ruta.

La correspondencia de los Estados Unidos hasta Gran Bretaña podía ser enviada abiertamente en el correo, o privadamente, mediante el uso de un agente encaminador.

del franqueo se escribía en el frente del sobre. Tanto el Departamento de Correos inglés como el americano, normalmente indicaban la cantidad pagada en tinta roja y la debida en tinta negra. En tránsito a través de Londres el 13 de septiembre, fue llevada por el vapor *Madrid* de la P&O (Southampton - 18 de septiembre, Cádiz - 25 de septiembre). En Cádiz fue tasada 10 reales por una carta de no más de ¼ onza, o 4 adarmes.

Tabla 3. Tarifas de los Estados Unidos a España en Centavos Americanos (julio de 1849)

RUTA	PESO	CRÉDITOS A.G.B.	TOTAL
Vía Gran Bretaña y Southampton			
por Vapor Británico hasta G.B.	1/2 onza	68	73
por Vapor Americano hasta G.B.	1/2 onza	52	73
Vía Gran Bretaña y Southampton			
por Vapor Británico hasta G.B.	1/4 onza	36	41
por Vapor Británico hasta G.B.	1/2 onza	46	51
por Vapor Americano hasta G.B.	1/4 onza	20	41
por Vapor Americano hasta G.B.	1/2 onza	30	51

Para el correo vía Francia, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 31 de diciembre de 1856

Para el correo vía Southampton, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 31 de septiembre de 1858

Las cuatro cubiertas siguientes fueron transportadas abiertamente en el correo por vía de Gran Bretaña. La Figura 12 muestra una carta enviada el 29 de agosto de 1854 desde Boston a Cádiz. Franqueada 73 centavos⁸, la tarifa sencilla por vapor británico vía Southampton, viajó a bordo del vapor *America* de la compañía Cunard (Boston - 30 de agosto 30, Liverpool - 11 de septiembre). El crédito a Gran Bretaña por el cruce trasatlántico y el transporte hasta la Península era de 68 centavos (73 centavos menos 5 centavos para los Estados Unidos). La contabilidad de la cantidad pagada y la repartición

La carta de la Figura 13 fue enviada en abril de 1856 de Nueva York a Jerez de la Frontera. El remitente pagó 74 centavos (73 a España más un centavo por la conducción local hasta el correo, o «carrier fee»). Fue transportada por el vapor americano *Baltic*, reflejando los 52 centavos de crédito a Gran Bretaña. Entonces viajó de Southampton a Cádiz en el vapor *Madrid* de la P&O. La tarifa española para el correo del extranjero había sido reducida en mayo de 1855, por lo cual en Cádiz esta carta de no más de ½ onza fue tasada 8 reales.



Fig. 12



Fig. 13



Fig. 14

Las dos próximas cubiertas muestran ejemplos de correo enviado vía Gran Bretaña con la intención de ser conducido a través de Francia en vez de por un vapor de la P&O. Aunque solamente fueron franqueadas 41 centavos para las cartas enviadas por vía de Francia, un ahorro de 32 centavos en comparación con la ruta directa por vapor británico hasta España, la presencia de la marca ESTRANGERO / CADIZ sugiere que fueron llevadas por vapores directamente hasta el puerto de Cádiz. Ninguna de ellas tiene marcas de tránsito por Francia.



Fig. 16

La Figura 14 muestra una cubierta enviada en septiembre de 1854 de Boston a Cádiz. Pagada 41 centavos (en lápiz), se indica el crédito a Gran Bretaña de 36 centavos en rojo. Fue llevada por el vapor Cunard *Europa*, pero en lugar de viajar por vía de Francia probablemente fue desde Southampton a Cádiz en el vapor *Tagus* de la P&O. Al destinatario se le cobró 10 reales por una carta de hasta $\frac{1}{4}$ de onza.



Fig. 15

La cubierta en la Figura 15 fue enviada en junio de 1856 de Boston a Cádiz, conducida hasta Gran Bretaña a bordo del vapor Cunard *Niagara*. Al igual que la cubierta previa, fue pagada de antemano 41 centavos, con un crédito de 36 centavos a Gran Bretaña. En vez de ir por Francia probablemente viajó desde Southampton a Cádiz en el vapor *Tagus* de la P&O. Al destinatario se le cobró 4 reales por una carta de no más de $\frac{1}{4}$ de onza.

Comenzando en enero de 1857 Francia redujo el costo del tránsito del correo que viajaba en valijas cerradas de Gran Bretaña a España, como lo demuestra la Tabla 4, que incluye dos rutas adicionales.

La Figura 16 muestra una carta a Cádiz, con origen en La Habana el 20 de febrero de 1857. Fue llevada por un vapor americano operando bajo contrato con el correo de los Estados Unidos hasta Nueva York, al cuidado del agente encaminador Galivry, Casado & Teller, quien pagó la tarifa de llegada a los Estados Unidos de diez centavos y encaminó la carta hasta Gran Bretaña a bordo del vapor Cunard *Asia*. La carta fue franqueada 38 centavos en Nueva York, que representaba 37 centavos por la tarifa a España vía Gran Bretaña y Francia (escrito en lápiz), más un centavo por su conducción hasta el correo («carrier fee»). El 32 era el crédito a Gran Bretaña. En vez de viajar a través de Francia, probablemente fue llevada desde Southampton a Cádiz en el vapor de la P&O, *Tagus*. El correo de Cuba a España por vía de los Estados Unidos durante este período es muy poco usual.



Fig. 17

Tabla 4. Tarifas de los Estados Unidos a España en Centavos Americanos (1857)

RUTA	FECHA	PESO	CRÉDITOS A.G.B.	TOTAL
Vía Gran Bretaña y Francia	1/57			
por Vapor Británico hasta G.B.		1/4 onza	32	37
por Vapor Americano hasta G.B.		1/2 onza	38	43
Vía Francia	4/57	1/4 onza	N/A	21
		1/4 onza	N/A	42
Vía Bremen o Hamburgo (y Francia)	7/57	1/2 onza	N/A	30
		1/2 onza	N/A	42

Para el correo vía Gran Bretaña, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 30 de septiembre de 1858

Para el correo vía Bremen o Hamburgo, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 31 de enero de 1867

Para el correo vía Francia, estas tarifas estuvieron en efecto hasta el 31 de diciembre de 1870

Una gran cantidad de correo durante este período era enviado, tanto privadamente como abiertamente, al cuidado de algún agente encaminador en Gran Bretaña quien pagaba la tarifa hasta España, y a veces también el porte trasatlántico. El siguiente grupo de cuatro cartas fue encaminado en Gran Bretaña.

La cubierta en la Figura 17 fue enviada sin pagar en mayo de 1854 desde Boston a Cádiz, al cuidado del agente encaminador de Londres, Thurn & Co., quien pagó 1/- por el cruce trasatlántico al igual que la tarifa de 2/2 hasta España. Hubo un débito de cinco centavos a los Estados Unidos. Esto resultó ser un poco más caro que si la carta hubiese sido pagada y enviada directamente de los Estados Unidos. Fue llevada por el vapor Cunard *Canada* hasta Liverpool. El encaminador tachó su nombre y la palabra «Canada,» y escribió «Steamer via Southampton.» Entonces fue enviada por el vapor *Tagus* de la P&O a Cádiz donde fue tasada 10 reales por una carta de hasta 4 adarmes. La marca ESTRANGERO / CADIZ y la tarifa están en diferentes colores, ilustrando nuevamente los procesos separados de sortear y pesar las cartas.



Fig.18

La Figura 18 muestra un cubierta tratada exactamente de la misma forma que la previa pero tasada 20 reales en España por pesar hasta 8 adarmes. Fue enviada el 14 de junio de 1854 de Nueva York a Cádiz. Salió por Boston para Liverpool a bordo del vapor Cunard *Niagara* y desde Southampton a Cádiz en el vapor P&O *Iberia*.



Fig.19



Fig.20

Una carta similar se muestra en la Figura 19. Fue enviada privadamente en diciembre de 1853 de Boston al agente encaminador Baring Brothers & Co. en Liverpool, probablemente en el vapor Cunard *Europa*. El encaminador pagó 2/2 y la carta fue enviada por vía de Londres y Southampton en el vapor P&O *Tagus* hasta España. En Cádiz fue tasada 20 reales por una carta de hasta 8 adarmes.



Fig. 21

En la Figura 20 aparece otra cubierta enviada privadamente desde Boston en 1854, probablemente en el vapor Cunard *Canada*, y manejada por Baring Brothers & Co. Es de la misma correspondencia y del mismo peso que la cubierta previa pero enviada tan solo un mes más tarde, la misma demuestra la aplicación inconsistente de la marca ESTRANGERO, aunque esto no ocurrió frecuentemente. Fue llevada desde Southampton en el vapor P&O *Tagus*.

El sobre en la Figura 21, enviado el 12 de agosto de 1856 de Nueva York a Cádiz, no tiene la marca de un agente encaminador ni su dirección, pero fue llevada privadamente hasta Londres donde entró al correo por primera vez. Probablemente cruzó el Atlántico en el vapor Cunard *Arabia* vía Liverpool. Fue pagada 2/2 hasta España donde se tasó 8 reales por un peso de no más de ½ onza. Fue transportada desde Southampton en el vapor P&O *Aden*.



Fig. 22

Canadá

Las cartas de Canadá son mucho más escasas y estuvieron sujetas a tarifas postales muy diferentes en el lugar de donde se despacharon. La Figura 22 muestra una cubierta enviada en julio de 1856 desde Montreal a Cádiz. La tarifa hasta Gran Bretaña por un vapor de la compañía Cunard era ocho peniques (8d) en plata esterlina, equivalente 10d en moneda local. La tarifa de Gran Bretaña a España por vía de Francia era 11d en plata esterlina, o 1/2 en moneda local. El total del pago previo ascendía a 1/7 en plata esterlina, o 2/- en moneda local⁹. El remitente probablemente tenía una cuenta en la oficina de correos, evidenciado por la anotación en la esquina inferior izquierda «Paid drawer No. 3.» El número 8 tachado indica la tarifa trasatlántica en plata esterlina. A pesar haber sido franqueada por la ruta más económica, a través der Francia, evidentemente fue enviada por «paquete» (Packet) directamente a Cádiz. Fue llevada Liverpool en el vapor Cunard *Asia* y desde Southampton en el vapor P&O *Sultan*. En Cádiz fue tasada 4 reales por una carta de hasta ¼ de onza.



Fig. 23

La carta siguiente, en la Figura 23, también va dirigida a Cádiz. Con origen en Calais, estado de Maine, en los Estados Unidos, fue enviada privadamente a St. Stephen, New Brunswick, Canadá, en mayo de 1857, donde se pagó el porteo de 2/8 en plata esterlina, equivalenta 3/4 en moneda local. Esto se desglosaba en 6d para Gran Bretaña más 2/2 por paquete inglés hasta España (en moneda local, 7,5 + 2/8,5 = 3/4). Enviada a Halifax para conectarse con el vapor Cunard *Europa* para Liverpool, después pasó vía Londres y Southampton en el vapor P&O *Tagus* hasta Cádiz, donde fue tasada 4 reales por una carta de hasta ¼ de onza.

Como hemos demostrado previamente en este trabajo, Cádiz ocasionalmente no le puso su marca ESTRANGERO a este tipo de correspondencia marítima. La cubierta de la Figura 24 es de la misma correspondencia que la carta previa. Enviada en diciembre de 1857 desde Calais, Maine, a Cádiz por vía de St. Stephen, fue franqueada 1/8, o 2/-



Fig. 24

en moneda local. Fue llevada a Liverpool en el vapor Cunard *Canada* y desde Southampton en el vapor P&O *Alhambra*. Cádiz aplicó la cifra de tasa pero no la marca ESTRANGERO. Por motivos desconocidos, Cádiz dejó de usar este tipo de marca durante 1858. Otros lugares, como Barcelona, continuaron usando este cuño hasta la década de 1870.

En febrero de 1859 los vapores de la P&O dejaron de hacer escala en Cádiz. Los mismos continuaron parando en Vigo durante, tanto en sus viajes al norte como al sur, hasta que la compañía terminó su servicio peninsular de forma abrupta a principios de julio de 1862.

Antillas

Las cartas del Caribe a España con marcas ESTRANGERO son sumamente raras. El 16 de marzo de 1846 la Administración General de Correos en Puerto Rico llegó a un acuerdo con el correo británico en el cual se permitía que los vapores ingleses condujeran la correspondencia a España por vía de Gran Bretaña. Las cartas tenían que franquearse en efectivo de antemano en el consulado británico en San Juan. La tarifa por carta de no más de $\frac{1}{4}$ de onza enviada en valija cerrada a través de Francia era 2/1. Aunque se trataba de correo de un territorio español, este tipo de correspondencia sólo iba pagada hasta



Fig. 25

la frontera española, por lo que en España se le cobraba una tasa adicional, que aparece en la Tabla 2. Es decir, se trató como una carta no pagada proveniente del extranjero. La Figura 25 muestra un ejemplar de esta correspondencia. Fue enviada el 11 de octubre de 1856 de San Juan a Cádiz. De casi un centenar de cartas que hemos visto de Puerto Rico a España enviadas por esta ruta, esta es la única que tiene una marca ESTRANGERO. Fue llevada hasta Gran Bretaña en un vapor de la Royal Mail Steam Packet Company y desde Southampton a Cádiz viajó en el vapor P&O *Madrid*.

Correo de Portugal

La mayoría de la correspondencia de Portugal a Cádiz que recibió la marca ESTRANGERO / CADIZ fue transportada por vapores de la P&O desde Lisboa. Nuevas tarifas españolas para la correspondencia de Portugal, tanto por tierra como por mar, fueron implementadas el 30 de agosto de 1850. Las mismas aparecen en la Tabla 5.

Tabla 5. Tarifas Postales para el Correo de Portugal, a Cobrar en España,

Incluyendo las Islas Canarias y Baleares, en Reales de Vellón (30 de agosto de 1850)

PESO	POR TIERRA	POR MAR
Hasta 4 adarmes	1	3
Hasta 8 adarmes	2	4
Hasta 12 adarmes	3	5
Hasta 16 adarmes	4	6

En efecto hasta el 1 de febrero de 1863

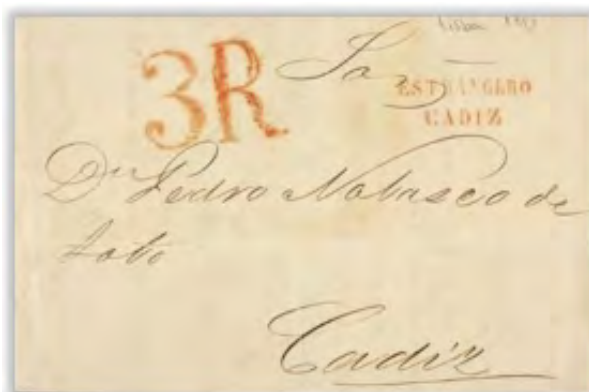


Fig. 26

La cubierta en la Figura 26 muestra uno de los ejemplares más tempranos conocidos de la marca ESTRANGERO. Fue enviada en octubre de 1853 de Lisboa a Cádiz. El remitente la puso directamente en un buque mercante y no en un vapor de la P&O, evadiendo el correo portugués. En España fue tasada 3 reales por una carta sencilla. Una carta un poco más temprana que ésta, enviada el 23 de septiembre de 1853 por el vapor *Tagus* de

Lisboa a Cádiz, donde fue recibida el día siguiente, no tiene la marca ESTRANGERO, por lo que es posible que el uso de este cuño en Cádiz no haya comenzado hasta finales de octubre de 1853.



Fig. 27



Fig. 28

La Figura 27 muestra una carta enviada el 22 de febrero de 1854 de Lisboa por vapor británico hasta Cádiz. La marca ovalada en el reverso, en la Figura 28, lee PAGOU DE FRANQUIA PELO PAQUETE (porteo pagado por paquete), indica que el remitente pagó 240 reis por una carta entre $1\frac{1}{2}$ oitavas (octavos de onza) y $\frac{2}{8}$ de onza. Este cuño ovalado casi siempre se encuentra en este tipo de correspondencia. Al destinatario se le cobró 3 reales por una carta sencilla de no más de 4 adarmes. Fue transportada por el vapor de la P&O *Madrid*.



Fig. 29

La cubierta en la Figura 29, enviada el 12 de octubre de 1854 de Lisboa a Cádiz, es similar a la previa excepto por los diferentes colores de la marca ESTRANGERO y el 3R, algo poco usual. Fue llevada por el vapor P&O *Tagus*.

Otro sobre como los dos previos, en la Figura 30, tiene la marca ESTRANGERO y el cuño de tarifa en el mismo color azul. Fue enviada el 14 de enero de 1857 por vapor británico de Lisboa a Cádiz. Fue conducida por el vapor *Alhambra* de la P&O.

Es evidente que la marca ESTRANGERO / CADIZ no se le puso consistentemente a todas las cartas llevadas en esta ruta durante el período en el cual los vapores de la P&O hicieron escala en este puerto. La carta en la Figura 31 fue enviada el 3 de marzo de 1858 de Lisboa a Cádiz «per Packet.» La marca ovalada en el reverso indica que el remitente pagó 180 reis, por una carta entre $\frac{1}{8}$ de onza y $1\frac{1}{2}$ oitavas de onza. Viajó a bordo del vapor P&O *Alhambra*.



Fig. 30

La cubierta de la Figura 32, enviada el 22 de julio de 1857 de Lisboa a Cádiz, fue transportada por el vapor P&O *Tagus*. EL óvalo en el reverso indica que el remitente pagó 300 reis, por una carta entre $\frac{2}{8}$ de onza y $2\frac{1}{2}$ oitavas de onza, el equivalente de una carta de no más de 8 adarmes en España. En Cádiz fue tasada 4 reales por una carta de doble peso (ver la Tabla 5).

Correo por vía de Gibraltar

La carta de la Figura 33 fue enviada el 24 de agosto de 1857 de Hong Kong al Puerto de Santa María en la Bahía de Cádiz, endosada «via Gibraltar.» En el anverso tiene el círculo coronado PAID AT HONG KONG y la cantidad pagada, $\frac{1}{10}$, la tarifa sencilla de Hong Kong al sur de España por vía de Gibraltar. La correspondencia de Asia a Europa en esta época solía ser transportada por tres diferentes vapores de la P&O. El primero salía de Hong Kong a Galle, Ceylán (hoy Sri Lanka), el segundo iba hasta Suez, y el último iba de Alejandría hasta Southampton. Todas estas líneas hacían varias escalas. La línea del Mediterráneo paraba en Malta y Gibraltar, donde se dejó

esta carta, que probablemente viajó a bordo del vapor *Indus*.

La carta fue recibida el 29 de octubre en Gibraltar, el 31 de octubre en Cádiz y el 7 de noviembre en Santa



Fig.31



Fig.32



Fig.33

María. Tiene las marcas MP y ESTRANGERO de Cádiz. Fue tasada 4 reales en España. Su destinatario fue la antigua y famosa casa productora de jerez, Duff Gordon.

Correo Trasatlántico Directo

El uso de marcas para el correo de llegada a Cádiz durante mediados del siglo XIX fue inconsistente. En las cartas de México, como la cubierta en la Figura 34, los cuños que se utilizaban típicamente eran YNDIAS, NUEVA ESPAÑA, o ISLAS DE BARLOVENTO si iban encaminadas a través de Cuba. Es fácil imaginarse el paso frenético al que los empleados del correo tuvieron que trabajar tras la llegada de un vapor con cientos, o posiblemente miles de cartas, que tenían que ser pesadas, sorteadas y tasadas rápidamente. Los empleados probablemente agarraban cualquier cuño que tuvieran a mano estampando varios tipos de marcas diferentes. Sin embargo, si una carta ya tenía alguna otra marca que identificara su origen, usualmente no se le aplicaba un cuño adicional en Cádiz. Lo importante era aplicar la tarifa postal correcta.



Fig.34

La cubierta de la Figura 34 fue enviada en 1855 de la ciudad de México a Cádiz. En lugar de una marca típica de correo marítimo de llegada, recibió el cuño ESTRANGERO / CADIZ y un 7R grande en el mismo color verde azul. Este es un uso anómalo de una marca ESTRANGERO. La tarifa sencilla para una carta de México de no más de 5 adarmes era siete reales.



Conclusiones

Aunque la pequeña marca ESTRANGERO / CADIZ tan solo fue utilizada por aproximadamente cinco años, el tipo de correspondencia que recibió este cuño es sumamente variado e interesante. Parece que esta marca se usó principalmente, si no exclusivamente, en la correspondencia marítima recibida en España, predominantemente transportada por vapores que habitualmente recorrían alguna ruta entre la Península y el extranjero.

AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento a los siguientes individuos por su ayuda en la preparación de este trabajo: Luis y Eduardo Barreiros, Carlos Celles, David D'Alessandris, Esteve Domenech, Andrés García Pascual, José Antonio Herráiz, Geoffrey Lewis, Rafael Ángel Raya, Mark Schwartz, Jesús Sitjà, Paul Wijnants y Dick Winter. También obtuve información e imágenes de las siguientes casas de subasta: Cavendish, Cherrystone Auctions, Delcampe, Filatelia Llach, Christoph Gärtner, Iberphil, Marsanoux Philatélie, Pardy & Son, Siegel Auction Galleries, Soler y Llach y Subastas Sevilla.

NOTAS

¹ Las fechas conocidas de las marcas ESTRANGERO se obtuvieron de las piezas de correspondencia examinada y de Tizón, Manuel. *Prefilatelia Española*. Tomos I-III, EDIFIL, Madrid, 2004.

² De aquí en adelante el porteo británico se expresa solamente con guarismos en chelines/peniques. Un chelín estaba formado por doce peniques.

³ Muchas de las tarifas se obtuvieron de Moubray, Jane and Michael. *British Letter Mail to Overseas*

Destinations 1840 to UPU. (Second Edition) The Royal Philatelic Society of London, 2017.

⁴ La información de las salidas y muchos de los nombres de los vapores se tomaron de los libros de Kirk, R. *The Postal History of the P&O Service to the Peninsula*. Royal Philatelic Society, London, 1987 y de Hubbard, Walter & Winter, Richard. *North Atlantic Mail Sailings 1840-75*. U.S. Philatelic Classics Society, Inc., 1988.

⁵ Todos los reales mencionados en este artículo se tratan de reales de vellón.

⁶ Información facilitada por Paul Wijnants en base a un artículo titulado «Mail traffic between Belgium and Spain from the accession of King Leopold I up to the GPU (1830-1874)» y Celles-Aníbarro, Carlos. *El Correo entre España y Gran Bretaña 1579-1858*. Discursos Académicos XXXI, Real Academia Hispánica de Filatelia, 2014.

⁷ Starnes, Charles J. *United States Letter Rates to Foreign Destinations 1847 to GPU-UPU*. (Revised Edition) Leonard H. Hartmann, Louisville, KY, 1989, p. 39.

⁸ A partir de 1855 se hizo obligatorio el uso de sellos de correo para pagar el porteo de la correspondencia interna de los Estados Unidos, pero la mayoría del correo al extranjero continuó pagándose en efectivo.

⁹ El autor queda agradecido con David D'Alessandris por su análisis de las tarifas canadienses.



THE USE OF THE POSTAL MARKS «ESTRANGERO / CADIZ»

Yamil H. Kouri, Jr.

In 1853 several Spanish ports started using two-line markings with identical format reading ESTRANGERO (foreign) on top and the name of the city below. They were generally applied to incoming mail from abroad carried by steamship. In Cadiz, one of the most important Spanish ports, this marking was used until 1858 on a wide range of foreign correspondence. This article describes the interesting uses of this postmark and analyses the rates and routes of the letters to which it was applied.