

DE TENERIFE A FRANCIA VÍA INGLATERRA

Estudio exhaustivo de una carta que pasó por las
manos de tres administraciones postales diferentes



José Antonio Herráiz
(Académico de Número)



uando se afirma que el camino más corto entre dos puntos es la línea recta, no se dice nada que no sea fácil comprobar según las reglas más elementales de la geometría. Sin embargo, es posible que dicho camino no sea siempre el más rápido o el más conveniente para nuestros intereses. En

consecuencia, en ocasiones es mejor seguir otro que, aun siendo aparentemente más largo, asegure el mejor cumplimiento de nuestras necesidades.

Esta es la cuestión que subyace en el fondo del presente trabajo, donde se analizará en profundidad una carta que circuló al descubierto por una vía conocida, aunque no la más usual, con tres administraciones postales implicadas. El estudio abarcará todos aquellos aspectos relacionados con la conducción hasta su destino: franqueo, normativa aplicada, tarifas, ruta seguida y medios de transporte utilizados, con especial atención a las marcas de salida, llegada y tránsito. Afortunadamente, las costumbres del correo de la época (segunda mitad del siglo XIX) permiten abordar este tipo de trabajos, donde una carta podía incorporar las señales que hacen posible el seguimiento del recorrido realizado. Y, sin más preámbulo, se presenta a continuación la pieza a estudiar.

1. La carta. Origen, destino y vía de transmisión elegida

La carta inició su viaje en Santa Cruz de Tenerife el 22 de junio de 1867. Su destinataria era *Madame Denans*, que residía *à la campagne, près la Seyne sur mer*, es decir,

en el campo, cerca de la Seyne-sur-Mer, localidad de la costa mediterránea del departamento de Var (sur de Francia) no lejos del conocido puerto de Tolón (*Toulon*). Se desconoce el nombre del remitente, que con gran probabilidad era de nacionalidad o expresión francesa, pues esa es la lengua utilizada en el anverso del sobre (figura 1) donde se ven con claridad las anotaciones referidas al país de destino, «*France*» y la vía por la que deseaba que se dirigiera, la «*voie anglaise*» (vía inglesa).



Figura 1. Carta circulada el 22 de junio de 1867 desde Santa Cruz de Tenerife con destino a Madame Denans, residente en el campo, cerca de La Seyne-sur-Mer (Francia). La indicación «*voie anglaise*» (vía inglesa) aparece anotada en la parte superior izquierda. (Colección Marc Peyrecave).

La llegada a La Seyne-sur-Mer se produjo el 5 de julio siguiente. El reverso del sobre (figura 2) muestra numerosas marcas que nos permitirán identificar el recorrido y otros detalles de interés. Una vez vistas estas informaciones básicas, el paso siguiente es la revisión del franqueo y las marcas de salida.



Figura 2. Reverso del sobre con diversas marcas de tránsito y el fechador de llegada a la localidad de La Seyne-sur-Mer el 5 de julio de 1867.

2. El franqueo y las marcas de salida

La carta se franqueó con un ejemplar del sello de 2 cuartos de color castaño con la efigie de la reina Isabel II entonces reinante (figuras 3 y 4). Antonio Fernández Duro, en su *Reseña histórico-descriptiva de los sellos de correo de España*⁽¹⁾ indicaba que el color del sello era «pardo claro» y hacía los siguientes comentarios sobre este y el resto de valores que le acompañaron en su emisión:



Figura 3. Sello de 2 cuartos utilizado en la carta y válido para el franqueo de la correspondencia desde el 1 de enero al 30 de junio de 1867.



Figura 4. Ejemplo de sello nuevo de 2 cuartos de 1867.

«Impresión en colores sobre papel blanco, busto de la Reina con diadema, a la derecha dentro de un óvalo en cinta, con la leyenda: arriba CORREOS DE ESPAÑA; abajo como sigue: PARDO CLARO: 2 cuartos; AZUL: 4 cuartos; AMARILLO ANARANJADO: 12 cuartos...».

...Estos sellos tienen en los cuatro ángulos dibujos distintos para cada precio. La emisión, compuesta de seis tipos variados, fue grabada en la Fábrica Nacional del Sello por D. José Pérez Varela y D. Bartolomé Coromina. En virtud de orden de 20 de diciembre de 1866 circularon desde 1º de Enero a 30 de Junio de 1867 los sellos de 2 y 4 cuartos, siendo suprimidos por decreto de 15 de mayo del mismo año...».

Desde el 1 de julio de 1867, y a consecuencia de la reforma monetaria por la que el escudo sustituyó al real como unidad de referencia, los sellos con valor expresado en cuartos fueron reemplazados por otros con valores en milésimas de escudo, con excepción de los de 12 y 19 cuartos utilizados en las cartas para Francia y Bélgica, respectivamente.

El fechador utilizado el día de entrada de la carta en la oficina de correos de Santa Cruz fue del tipo «doble corona» con la fecha de 22 de junio de 1867 (figura 5), visible con aceptable nitidez y el número 42 en la base, correspondiente a esa administración principal. De forma concordante, el sello se canceló con el matasellos del conocido tipo «rueda de carreta» con el mismo número 42. Lamentablemente, y a diferencia del fechador, la calidad del matasellos es muy deficiente, por lo que se muestra (figura 6) un modelo tipo para su mejor percepción.



Figura 5. Fechador de Santa Cruz de Tenerife (número 42 al pie) del tipo «doble corona» con fecha 22 de junio de 1867.

Figura 6. Modelo de matasellos del tipo «rueda de carreta» con el número 42 de Santa Cruz de Tenerife.



1 FERNÁNDEZ DURO, ANTONIO. *Reseña histórico-descriptiva de los sellos de España*. Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, Madrid 1881.

3. Normativa y tarifa de franqueo

En 1867, el uso habitual de los sellos de 2 cuartos era el franqueo de las cartas para el interior de las poblaciones de cualquier dimensión y peso, así como para la correspondencia interior de las islas Canarias, 2 cuartos por cada cuatro adarmes (un cuarto de onza). Los importes habían sido establecidos por Real Decreto de 1 de septiembre de 1854 (publicado en la *Gaceta de Madrid* de 3 de septiembre) que modificó la tarifa general de la correspondencia del Reino. Es evidente que no estamos ante ninguno de esos dos casos, puesto que se trata de una carta dirigida al extranjero, concretamente a Francia, país con el que existía un convenio postal en vigor desde el 1 de enero de 1860. Si se revisan el convenio y su reglamento⁽²⁾, no se contemplaba la posibilidad de intercambiar correspondencia a través de un tercer país, en este caso Gran Bretaña. Para los envíos de Canarias a Francia, la vía habitual era la marítima hasta Cádiz y de allí a Madrid, en cuya administración de cambio se organizaban los despachos hacia el país vecino. El precio de franqueo de una carta sencilla a Francia era de 12 cuartos por cada 4 adarmes de peso, y en el caso de Canarias no había prevista ninguna excepción.

Por su parte, el convenio postal con Gran Bretaña, firmado el 21 de mayo de 1858 (*Gaceta de Madrid* de 11 de julio) y que había entrado en vigor el 1 de octubre de aquel año (*Gaceta de Madrid* de 15 de septiembre) contemplaba el franqueo de las cartas a ese país en 2 reales por cada 4 adarmes (un cuarto de onza) o fracción y la posibilidad de envíos a numerosos países de Ultramar, con un franqueo de 4 reales por los mismos tramos de peso. En el texto no se indicaba la posibilidad de envíos a Francia u otros países europeos por mediación británica. No obstante, es aquí donde hubo excepciones, limitadas exclusivamente a la correspondencia con origen en Canarias y que explican un franqueo reducido de 2 cuartos. Estas quedaron reflejadas en sendas órdenes, remitidas por la Dirección General de Correos al administrador de Santa Cruz de Tenerife, a saber:

a) La primera lleva la fecha de 18 abril de 1859 y se refería a la correspondencia dirigida a Gran Bretaña por buques particulares británicos. Fue recogida en los Anales de Correos de aquel año⁽³⁾ y su texto era el siguiente:

«Esta Dirección general, de acuerdo con la de Postas de la Gran Bretaña, ha resuelto prevenir a usted que en los sucesivos esa Administración principal, además de remitir la correspondencia para Inglaterra por los paquetes-correos contratados por el Gobierno británico en la forma estipulada en el Convenio de 21 de Mayo último y prescrita por las instrucciones, debe igualmente formar paquetes y despachos, por conducto de los buques particulares de dicho Reino, de las cartas en cuyos sobres se exprese su dirección por medio de estos, siempre que se hallen franqueadas por el porte interior de estas islas...».

b) La segunda, de 7 de julio de ese mismo año, se refería a la correspondencia enviada a países europeos mediante barcos británicos. No se incluyó en los Anales de Correos de 1859, pero el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*⁽⁴⁾ informó de ella en su edición del día 22 de julio, en una nota (figura 7) firmada el día 16 por el administrador de Santa Cruz:

«Por la Dirección general del Ramo se previene a esta Administración en orden de 7 del corriente, que la correspondencia para las Naciones de Europa vía de Inglaterra, sea remitida por conducto de los Paquetes Británicos siempre que en el sobre se exprese este medio de transmisión y haya sido franqueada previamente al respecto de un sello de dos cuartos por cada media onza o fracción de ella. La demás correspondencia dirigida a los Estados de Ultramar y a que la nación Inglesa sirve de intermediaria, continuará franqueándose como hasta ahora con dos sellos de dos reales por cada cuarto de onza o parte de él. Lo que se anuncia al público para su conocimiento. Santa Cruz de Tenerife 16 de Julio de 1829. Víctor Laguna».

Puesto que la carta fue enviada a Francia y su remitente anotó con claridad «voie anglaise», es la segunda orden la que dio cobertura al envío. No obstante, es importante resaltar algunas diferencias entre ambas órdenes. Mientras que, en la primera, se alude exclusivamente a barcos particulares británicos, en la segunda no se hace distinción, hablando solo de «Paquetes Británicos». Asimismo, en la primera se señala el franqueo «por el porte interior de estas islas» (por entonces 2 cuartos de vellón por cada cuarto de onza), mientras que en la segunda se indica claramente que el franqueo será «al respecto de un sello de dos cuartos por cada media onza o fracción de ella». En consecuencia, el

2 *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, publicados por la Dirección General de Correos y Telégrafos, 1859, págs. 115 a 135. Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, Madrid 1881.

3 *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, publicados por la Dirección General de Correos y Telégrafos, 1859, pág. 93. Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, Madrid 1881.

4 *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, 22 de julio de 1859, pág. 4. Disponible en el Archivo de Prensa Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, <https://jable.ulpgc.es/>

peso de nuestra carta no pudo superar la media onza (algo más de 14 gramos), que era la fracción de peso cubierta por los 2 cuartos.

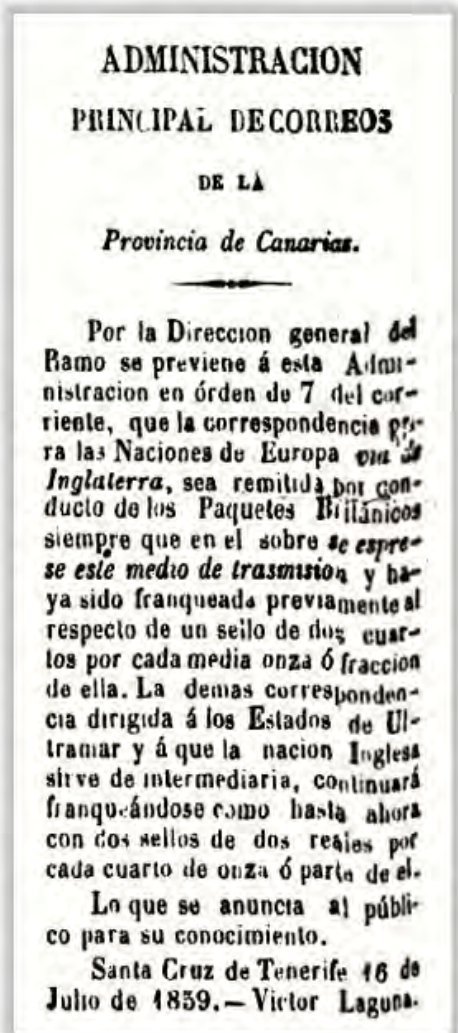


Figura 7. Reproducción de la nota informativa de la Administración Principal de Correos inserta en el Boletín Oficial de la Provincia de Canarias del día 22 de julio de 1859, sobre la orden de la Dirección General de 7 de julio para el franqueo de las cartas dirigidas a las naciones de Europa por medio de paquetes británicos.

El detalle de mayor coincidencia en las dos órdenes es que el remitente debía indicar claramente en el sobre la vía inglesa como modo de transmisión.

Una vez justificado el importe del franqueo, es necesario explicar la razón por la que el remitente utilizó la vía inglesa, al ser esta (con toda probabilidad) la que mejor podía ajustarse a sus necesidades, tal como se podrá comprobar a continuación.

4. Las razones del remitente para el envío a Francia «vía Inglaterra»

Cuando un usuario del correo envía una carta, la lógica hace pensar que su deseo es que llegue cuanto antes a su destinatario. Ya se ha dicho que la vía frecuente para la correspondencia de Canarias a Francia en 1867 era la de Cádiz y Madrid; sin embargo, el remitente de nuestra carta prefirió otra ruta.

El servicio de correos entre Cádiz y Tenerife (y viceversa) se realizaba mediante vapores contratados por el Estado tras la pertinente subasta. La frecuencia establecida por el último pliego de condiciones (*Gaceta de Madrid* de 11 de septiembre de 1860) era de dos viajes al mes, labor que había estado a cargo de la empresa Bofill y Martorell. Pero, en el mes de junio, el contrato ya había vencido sin que el servicio hubiera sido de nuevo adjudicado a otra empresa. El periódico *«El Guanche»* ya había alertado de la situación en su edición del día 11 de marzo⁽⁵⁾ con esta reseña:

«En este mes termina la contrata del servicio de vapores correos de Canarias, entre Cádiz y estas islas, que se halla a cargo de la casa Bofill y Martorell, de Barcelona. Tenemos el sentimiento de que no se haya anunciado a tiempo una nueva subasta, lo cual nos hace creer que el gobierno habrá adoptado sus medidas para evitar los males que tanto al servicio público como al particular debe precisamente originarse de la suspensión de dichos vapores correos, únicos que cada quince días nos ponen en comunicación con la Península española y con las demás naciones de Europa...».

A pesar del erróneo comentario del redactor sobre los «únicos» vapores correos para las naciones de Europa (ignorando la vía inglesa), es cierto que los barcos de la Armada aseguraron el transporte de la correspondencia a la Península hasta la firma de una nueva contrata. Al revisar los movimientos de buques del puerto de Santa Cruz en junio, se observa que las dos salidas de vapores correos rumbo a Cádiz fueron las de los buques de guerra *Favorita* el día 14⁽⁶⁾ y *Edetana* el 29⁽⁷⁾ (figura 8). Entre ambas transcu-

5 *El Guanche*, Santa Cruz de Tenerife, 11 de marzo de 1867, pág. 3. Disponible en el Archivo de Prensa Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, <https://jable.ulpgc.es/>

6 *El Eco del Comercio*, Santa Cruz de Tenerife, 15 de junio de 1862 página 2. Disponible en el Archivo de Prensa Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, <https://jable.ulpgc.es/>

7 *El Eco del Comercio*, Santa Cruz de Tenerife, 6 de julio de 1862 página 4. Disponible en el Archivo de Prensa Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, <https://jable.ulpgc.es/>

Movimiento marítimo.	
SALIDAS DE BUQUES.	
Junio 18.	Para el Puerto de la Orotava goleta inglesa PAUSILLA, en lastre.
19	Para la isla de Cuba bergantín goleta español ATAURO, carga frutos del país.
"	Para el Puerto de la Orotava bergantín español AMALIA, en lastre.
21	Para Idem bergantín goleta oldemburgués EICKE, con mercaderías.
"	Para las islas del Cabo Verde fragata francesa HEMIONE, con 38 cañones.
22	Para Idem fragata de hélice de guerra italiana PRINCIPES UMBERTO, de 60 cañones.
"	Para las Antillas fragata francesa MONT BANC, carga frutos del país.
23	Para Montevideo vapor italiano AGNES, carga general. Pasajeros 333.
"	Para Liverpool vapor correo inglés CALABAR, carga cochinilla pas. 50.
"	Para las Antillas bergantín goleta americano J. M. VISWELL, carga frutos y losetas de Tenerife.
"	Para la Palma vapor inglés GRATHAM HALL, carga general pasajeros 3.
24	Para Fernando Póo vapor de guerra español SAN ANTONIO.
25	Para Londres vapor inglés GRATHAM HALL, carga cochinilla pasajeros 18.
26	Para la Habana bergantín español JÓVEN FRANCISCA, carga papas y cebollas.
"	Para las Antillas bergantín goleta inglés ALEXANDER, carga vino, losetas y frutos del país.
"	Para el Puerto de la Orotava bergantín goleta español PROVIDENCIA, en lastre.
27	Para Canaria vapor de guerra español EDETANA, con la correspondencia.
28	Para la Habana fragata española ANGELINA, carga papas y cebollas del país y frutos del reino.
29	Para Cádiz vapor (correo) de guerra español EDETANA, con la correspondencia de esta provincia.

Figura 8. Listado de salidas de buques del puerto de Santa Cruz de Tenerife publicada por *El Eco del Comercio* el 6 de julio de 1867. El vapor correo inglés Calabar partió hacia Liverpool el 23 de junio y el Edetana hacia Cádiz el 29.

rrieron quince días, una espera demasiado larga para cualquier persona con necesidad de comunicación con el exterior.

En consecuencia, no es extraño que, entre ambas fechas, nuestro remitente buscara la primera vía alternativa para la expedición de su carta. Esta no fue otra que el vapor correo *Calabar*, de la African Steam Ship Company, adjudicataria del Royal Mail para el correo entre Gran Bretaña y el África Occidental con sus escalas intermedias y una periodicidad de dos veces al mes desde abril de 1867, tal como se indicó en la circular de la Dirección General de 4 de abril de ese año⁽⁸⁾. Consultando de nuevo las salidas de barcos de Santa Cruz de Tenerife en junio de 1867 (de nuevo figura 8) se aprecia que el *Calabar* zarpó hacia Liverpool el 23 de junio, al día siguiente del franqueo en la oficina de Correos. Para ello, se cumplieron las condiciones estipuladas en la ya citada orden publicada en el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* el 22 de julio de 1859, es decir, indicar de forma clara la vía inglesa y utilizar un sello de 2 cuartos.

5. El trayecto previo hasta Tenerife del vapor correo *Calabar*

Si retrocedemos en el tiempo algunos días antes de su llegada a Tenerife, es posible reconstruir el trayecto completo del *Calabar* desde su punto de inicio. Había salido el 28 de mayo de la localidad de Old Calabar (actual Nigeria), realizando numerosas escalas a lo largo de la costa de África. El día 30 llegó a la española isla de Fernando Poo. En los días siguientes continuó su ruta (figura 9), de la que ha quedado constancia en los periódicos británicos de la época⁽⁹⁾, que solían indicar todo el itinerario realizado cuando se publicaba la noticia de su llegada. El 18 de junio arribó a Bathurst (Gambia), última escala antes de Tenerife, donde llegó el 23 tras cinco días de viaje. El diario *El Eco del Comercio* así lo reflejó en su parte de entradas de buques (figura 10).

Tal como era costumbre en los barcos de la African Steam Ship Company, su paso por Tenerife fue fugaz, el tiempo justo para embarcar el correo, algunos pasajeros y cochinilla, insecto utilizado por la industria para la fabricación de tinte de color rojo. La carta destinada a Madame Denans, franqueada el día 22 anterior en la estafeta de Santa Cruz, tuvo que ser llevada al barco junto con el resto de la correspondencia. El mismo día 23, tal como ya se ha comentado con anterioridad, el *Calabar* salió con dirección a Madeira (figura 11) última escala antes de llegar a su destino en Liverpool.

8 *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, publicados por la Dirección General de Correos y Telégrafos, 1867, pág. 620. Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, Madrid 1881.

9 *The Daily Post*, Liverpool, 3 de julio de 1867, pág. 5. *Evening Citizen*, Glasgow, 3 de julio 1867. *The Western Daily Press*, Bristol, 3 de julio de 1867, pág. 3. Disponibles en The British Newspaper Archive (British Library) <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>



Figura 9. Ruta del vapor correo Calabar por la costa de África. Salió de Old Calabar el 28 de mayo de 1867, con escalas en Camerún, Fernando Poo, Bonny, Brass, Benin, Lagos, Jellah Coffee, Accra, Cape Coast Castle, Cabo Palmas, Monrovia, Sierra Leona y Bathurst, última escala antes de Santa Cruz.

Movimiento marítimo.	
ENTRADAS DE BUQUES.	
Junio 22.	De Génova y Gibraltar en 4 días vapor de hélice italiano <i>Agnes</i> , de 848 tons. fuerza de 300 caballos, cap. Solité, 40 trips carga general a su Consol. Pasajeros 333.
23	De Fernando Pó y Río Gambia en 5 días vapor correo inglés <i>Calabar</i> , de 1300 tons. fuerza de 275 cabs. cap. Mr. Croft, 54 trips. carga general a los Sres. Bruce H. y C. ^a Pasajeros 52, (2 de ellos para este puerto.)
25	De Santa Cruz de la Palma en 10 horas vapor inglés <i>Greatham Hall</i> , de 464 tons. fuerza de 90 caballos cap. T. Waite 95 trips. carga general a D. Guillermo Davidson y Comp. pas. 4.

Figura 10. Fragmento de la edición del día 3 de julio de 1867 de *El Eco del Comercio de Tenerife*, con el resumen de las últimas entradas de buques en el puerto de Santa Cruz. El Calabar entró el día 23 de junio tras cinco días de viaje desde su última escala en Bathurst (Gambia).

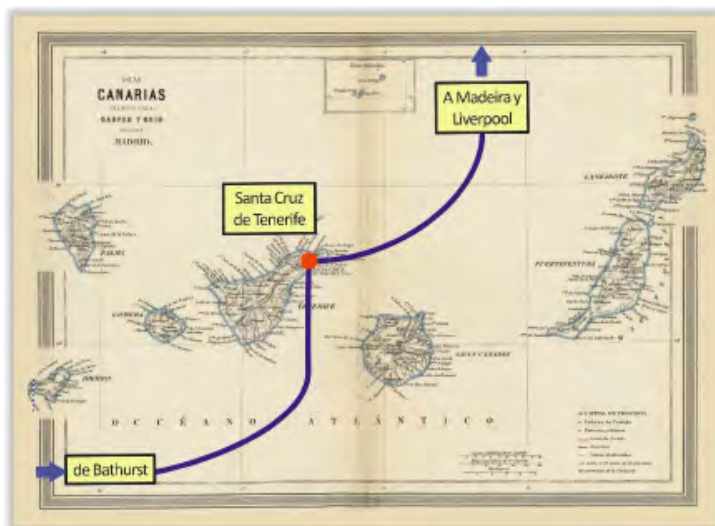


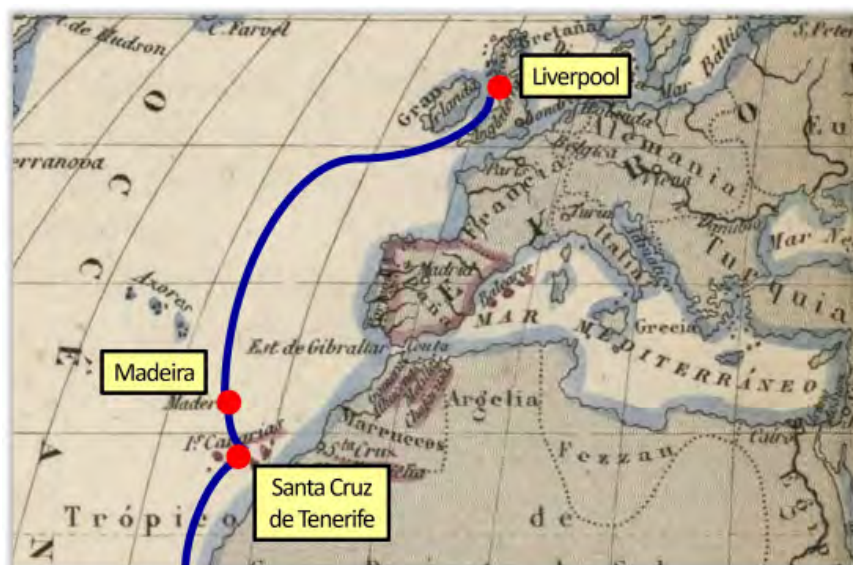
Figura 11. El Calabar llegó a Santa Cruz de Tenerife el 23 de junio de 1867, tras cinco días de viaje desde Bathurst (Gambia). El mismo día 23 zarpó de nuevo hacia Madeira y Liverpool, su destino final.

6. Llegada a Liverpool y tránsito por Gran Bretaña

La edición del diario *The Daily Post* de Liverpool del 3 de julio de 1867⁽¹⁰⁾, en su sección «LATEST NEWS» (últimas noticias), informaba mediante la nota siguiente (figura 12) de la llegada del *Calabar* al puerto de Liverpool: «COSTA OESTE DE ÁFRICA. El buque Calabar, de la African Royal Mail Steamship Company, llegó al Mersey a última hora de anoche tras una excelente travesía». A continuación, presentaba los datos del itinerario empezando por la ya conocida salida de Old Calabar el 28 de mayo y las sucesivas escalas con sus fechas, incluida la de Tenerife el 23 de junio. El Mersey es el estuario del río del mismo nombre, donde se sitúa el puerto de Liverpool, y la llegada debió producirse durante la noche del día 2 de julio. El trayecto entre Santa Cruz y Liverpool (figura 13) se llevó a cabo en nueve días.



Figura 12. Fragmento de la página 5 del diario *The Daily Post* de 3 de julio de 1867 informando de la llegada del *Calabar* al estuario del Mersey (Liverpool) y de la ruta completa seguida, con las fechas de escala en cada puerto.



Nuestra carta no muestra ninguna marca de su paso por la ciudad de Liverpool, pero sí hay una al dorso del tránsito realizado en Londres, con el característico fechador de color rojo del día 3 de julio (figura 14), justo al día siguiente de la llegada del *Calabar* a puerto.



Figura 14. Fechador de tránsito de Londres del 3 de julio de 1867, estampado al dorso del sobre antes de salir hacia Dover y Calais. Las letras «MZ» corresponden al número de serie atribuido al fechador.

Figura 13. Ruta marítima seguida por el *Calabar* desde Santa Cruz de Tenerife hasta Liverpool, donde llegó la noche del 2 de julio de 1867.

Puesto que el país de destino era Francia, y siguiendo la vía tradicional para el intercambio de correspondencia con dicho país, la carta fue encaminada inmediatamente hacia Dover, para atravesar el Canal de la Mancha y hacer su entrada en territorio galo por la ciudad costera de Calais (figura 15), según lo estipulado en el convenio postal vigente entre Gran Bretaña y Francia, firmado el 24 de septiembre de 1856 y puesto en ejecución el 1 de enero de 1857⁽¹¹⁾.

¹⁰ *The Daily Post*, Liverpool 3 de julio de 1867, pág. 5. <https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>

¹¹ *Bulletin Mensuel de l'Administration des Postes*, nº 26, diciembre de 1856. Disponible en www.gallica.fr (Bibliothèque Nationale de France).



Figura 15. *Itinerario seguido por la carta desde Madeira a Liverpool en el vapor correo Calabar y su recorrido a través del territorio británico con escala en Londres, desde donde se remitió a Dover para entrar en Francia por el puerto de Calais.*

7. Entrada en Francia por Calais y llegada hasta su destino final

Tras su periplo por territorio británico, la carta entró en Francia el 4 de julio, tal como prueba la marca de la oficina ambulante del ferrocarril de Calais a París (figura 16), que actuaba como administración de cambio según lo previsto en el reglamento del convenio postal entre ambos países¹². Con toda probabilidad, la marca fue impuesta de madrugada.



Figura 16. *Fechador de la oficina ambulante de Calais a París, estampado en el dorso del sobre el 4 de julio de 1867, actuando en calidad de administración de cambio. En la parte superior, la abreviatura «ANGL.» (Angleterre) indicativa del país de origen.*

Esa misma mañana, el «ambulante de Calais» llegó a París. La estación habitual de destino en estos casos era la Gare du Nord (Estación del Norte), desde donde las sacas

de correspondencia para el sureste de Francia tuvieron que ser transferidas a la también parisina Gare de Lyon. El dorso de la carta muestra una marca de este paso (figura 17a) aunque lamentablemente con una impresión muy tenue. La figura 17b muestra la misma marca «reconstruida» y la 17c es un ejemplo de marca de tránsito «PARIS GARE DE LYON» de una fecha cercana, concretamente del día 4 de abril de ese año 1867. El octógono inserto dentro del fechador indica que el tránsito por la estación sucedió durante el día. En caso de pasos nocturnos, el octógono era sustituido por una circunferencia. Asimismo, es posible observar el trazo de otra marca, muy borrosa, del ambulante diurno de Lyon a Marsella (figuras 18a y 18b), también del día 4 de junio.



Figura 17 a Figura 17 b Figura 17 c

La figura 17a muestra la marca del dorso de la carta. La figura 17b es una reconstrucción realizada tomando como base la misma carta y la figura 15c es un ejemplo de marca de tránsito diurno por la Gare de Lyon.

¹² Règlement de détail et d'ordre arrêté entre l'Administration des Postes de France et l'Administration des Postes de la Grande Bretagne pour l'exécution de la Convention de Poste du 24 Septembre 1856. Bibliothèque du Musée de la Poste, Paris.



Figura 18a.



Figura 18b.

Figura 18 a. *Fechador del ambulate de Lyon a Marsella de 4 de junio de 1867.*

Figura 18 b. *Ejemplo de fechador del ambulate de Lyon a Marsella, curiosamente del 22 de junio de 1867, el día en que se franqueó en Tenerife la carta objeto de este estudio.*

La última marca que queda por analizar es la de llegada a La Seyne-sur-Mer (figura 19), que representa el final de

un recorrido por Francia de norte a sur (figura 20). Aunque no es perfecta, es más nítida que las anteriores y muestra con claridad la fecha 5 de julio de 1867, lo que permite hacer los cálculos finales de la duración del viaje de nuestra carta: **trece días desde su entrada en la oficina de correos de Santa Cruz de Tenerife hasta la llegada a su destino final. No obstante, puesto que el *Calabar* partió de Santa Cruz el 23 de junio (un día después del franqueo de la carta) el tiempo real de viaje fue en realidad de doce días, nueve hasta su llegada a Liverpool y tres para sus tránsitos de norte a sur a través Gran Bretaña y Francia.**



Figura 19. *Fechador de llegada a La Seyne-sur-Mer el 5 de julio de 1867. En la base de la misma aparece algo borroso entre paréntesis el número 78, que en 1867 era el atribuido al departamento de Var.*

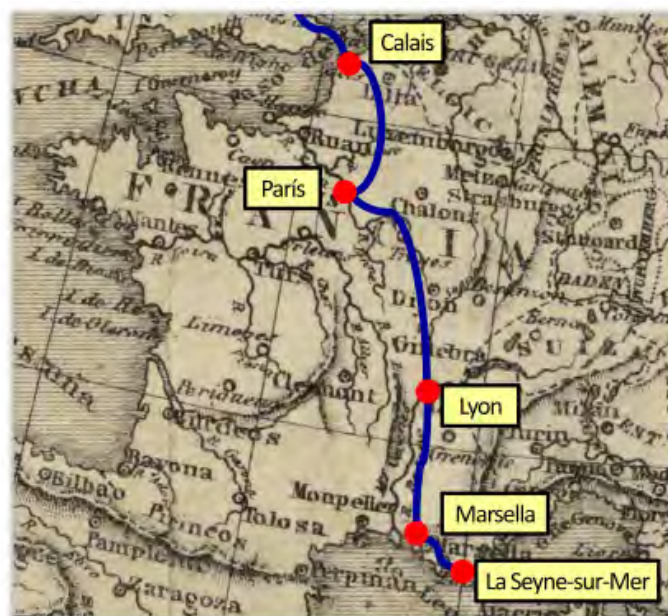


Figura 20. *Ruta seguida por la carta a través de Francia desde Calais, donde entró la madrugada del 4 de julio de 1867, hasta la Seyne-sur-Mer, donde llegó el día 5 de julio.*

8. La tasa de intercambio entre los correos británico y francés

Tal como ya se ha indicado con anterioridad, el convenio postal en vigor entre Gran Bretaña y Francia en 1867 era el firmado por los representantes de ambos países el 24 de septiembre de 1856. En referencia a la correspondencia con origen o destino a países extranjeros

remitida al descubierto por mediación de cualquiera de los dos países, el artículo 31⁽¹³⁾ establecía lo siguiente:

«31. La administración de correos de Francia y la administración de correos británica fijarán, de común acuerdo, las condiciones a las que podrán ser intercambiados, al descubierto, entre las respectivas oficinas de cambio, las cartas e impresos de cualquier naturaleza

13 *Journal du Palais, Lois, Décrets, Règlements et Instructions d'intérêt général suivis d'annotations. Complément de l'année 1855 et année 1856*, págs. 270 a 271. Imprimerie Giraudet et Jaumet, Paris.

originarios o con destino a las colonias o países extranjeros que se dirijan por mediación de uno de los dos países para corresponder con el otro».

Este es el caso en el que se encuentra comprendida la carta objeto de nuestro estudio. El remitente se había servido de la vía inglesa para hacer llegar a Francia la correspondencia originaria de las islas Canarias, un transporte realizado por los británicos y por el que los franceses debían pagar. Asimismo, dicha correspondencia debía ser marcada con un sello específico en tinta que indicara el importe del precio de entrega (*prix de livraison*) o tasa de intercambio entre ambas administraciones postales. Para los empleados del correo francés, este último aspecto quedó explicado en el apartado 14 de la circular nº 33, publicada en el *Bulletin Mensuel de l'Administration des Postes* del mes de diciembre de 1856:

«14. Con el fin de dar a la Administración de Correos de Francia el medio de reconocer el precio al que le son entregadas las cartas e impresos remitidos desde los países e Ultramar por la vía de Inglaterra, con destino a Francia y a los países a los que Francia sirve de intermediaria, la administración británica estampará en las cartas un sello en tinta negra que lleve las iniciales GB, así como las cifras que expresen el importe del precio de entrega por cada treinta gramos, y sobre los impresos un sello que lleve igualmente las iniciales GB y las cifras que expresen el importe de entrega por kilogramo. Estas cifras, que tendrán forma ordinaria y cuya altura no sobrepasará un centímetro, serán completamente independientes de las destinadas a expresar los portes que tendrán que pagar los destinatarios y que deberán ser impuestos por las oficinas de cambio...».

Los modelos de los diferentes tipos de sellos de tinta con las iniciales «GB» (así como los utilizados en sentido inverso desde Francia a Gran Bretaña con la inicial «F») fueron reproducidos en el reglamento para la ejecución del convenio⁽¹⁴⁾. Llama la atención que, para cada importe de la tasa de la correspondencia entregada a Francia, la forma geométrica del sello era diferente: oval para 40 céntimos de franco, redondo para 1 franco (figuras 21a y 21b), triangular para 1,40 francos, etc.



Figura 21a. Sello con las iniciales «GB» indicativo del importe a pagar (1 franco) por el correo francés al británico devengado por la carta de Santa Cruz de Tenerife a La Seyne-sur-Mer.

Figura 21b. Sello tipo de la tasa intercambio de 1 franco de la correspondencia de Gran Bretaña a Francia, reproducido por el reglamento del convenio postal de 24 de septiembre de 1856.



En el reglamento se encuentran también las tablas con las tasas a aplicar dependiendo del origen de las cartas (figura 22). Para las nacidas en Madeira y Canarias, la tasa de intercambio era de 1 franco por cada fracción de 30 gramos, bajo la condición ya conocida de franqueo obligatorio válido únicamente hasta el puerto de embarque del país de origen.

TABLEAU indiquant les conditions auxquelles seront échangés à découvert, entre l'Administration des Postes britanniques pour la France, l'Algérie, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli de Syrie, Lattaquié, Alexandrette, États d'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, les Royaumes unis de Suède et de Norvège, la Russie, et l'Administration des Postes de France, la Pologne,

PAYS D'ORIGINE OU DE DESTINATION.	LETTRES PAR L'OFFICE BRITANNIQUE		LIVRES LIVREES EN FRANCS	
	Condition de l'affranchissement.	Limite de l'affranchissement.	Prix de livraison à payer par l'office de France à l'office britannique pour les lettres non affranchies (Par 30 grammes.)	
1	2	3	4	5
Gibraltar (c).....	Facultatif.....	Destination.....	1	40
Portugal et Açores (c).....	Obligatoire.....	Port portugais d'embarquement.....	1	00
Madre et les Canaries (c).....	Obligatoire.....	Port d'embarquement du pays d'origine.....	1	00
Antigua, Bahama, Barbade, Bermudes, Carriacou, Dominique, Grenade, Guyane anglaise, Honduras britannique, Montserrat, Nevis, Saint-Christophe (Saint-Kitts), Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Tobago, Tortola et la Trinité (c).....	Facultatif.....	Destination.....	1	60

Figura 22. Fragmento del cuadro explicativo del reglamento del convenio postal entre Francia y Gran Bretaña de 1856, donde se indica el importe de la tasa de intercambio de la correspondencia con origen en Madeira y Canarias con destino a Francia, franqueada hasta el puerto de embarque del país de origen y remitida al descubierto por medio de los correos británicos: 1 franco por cada fracción de 30 gramos.

14 Idem, nota 12.

9. El porte a pagar en Francia

El último dato importante por esclarecer es el porte que la destinataria de la carta, Madame Denans, tuvo que pagar en el momento de su recepción. Puesto que el franqueo de 2 cuartos de Tenerife (hasta media onza o fracción, algo más de 14 gramos) solo cubría el trayecto realizado en territorio español, era la persona destinataria quien tenía que cargar con el resto del coste.

La tarifa en vigor en Francia era la aprobada por Decreto Imperial de 28 de octubre de 1865, aplicada desde el 1 de enero de 1866 y que regulaba tanto los franqueos de las cartas a enviar como los portes a pagar por las cartas que llegasen de diversos países extranjeros. A diferencia de la tasa de intercambio, no había un apartado específico para las cartas procedentes de las islas Canarias. En consecuencia, el porte era el fijado en el capítulo «*países de Ultramar, sin distinción de parajes*» vía de Inglaterra: 1 franco (10 décimas) por cada 10 gramos de peso o fracción (figura 23), de lo que se deduce que la carta no pesaba más de 10 gramos, un límite aún más restringido que los citados más de 14 gramos cubiertos por el franqueo español.

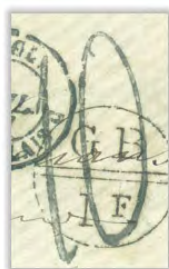
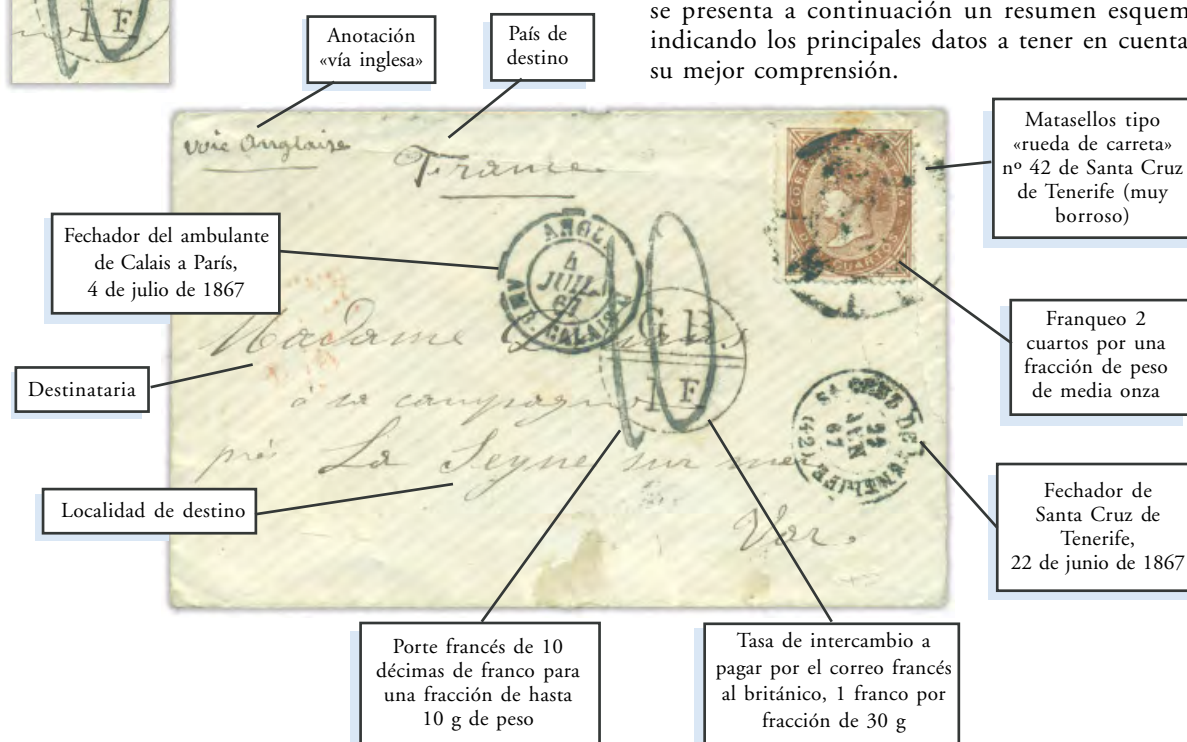


Figura 23. Porte pagado por la destinataria: 10 décimas de franco (1 franco) por una fracción de 10 gramos de peso.



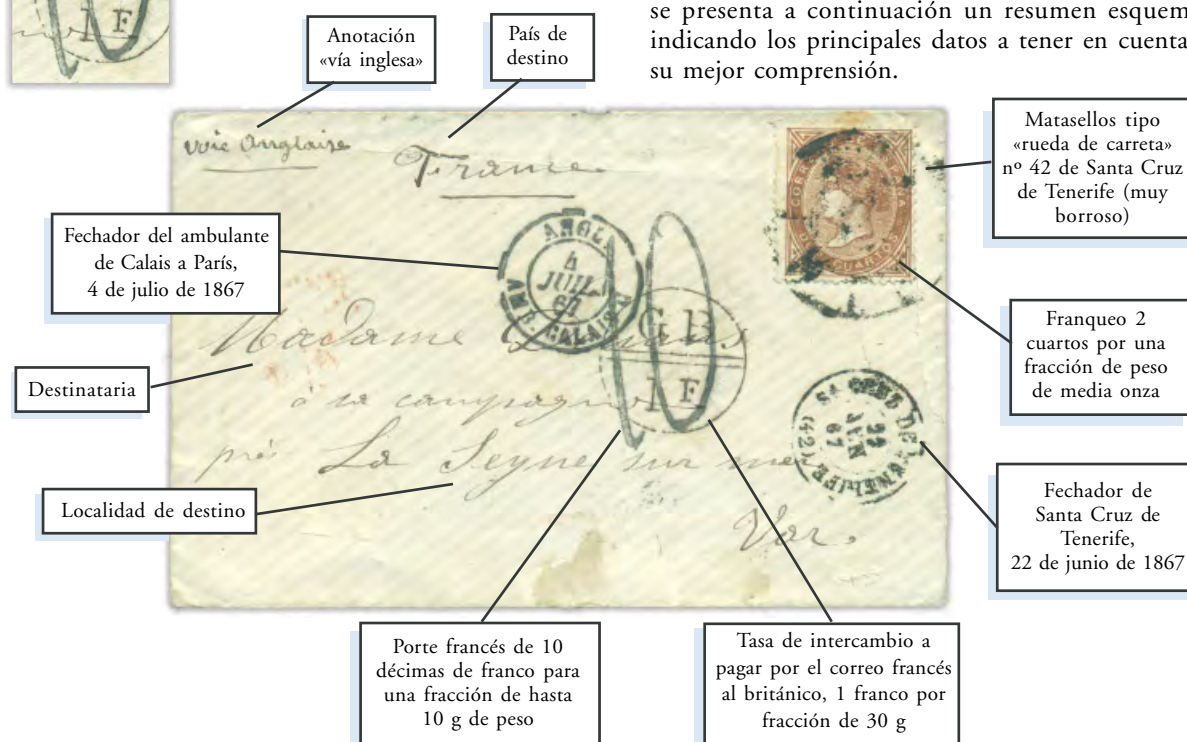
El Decreto Imperial y el cuadro de tarifa (figura 24) fueron publicados por el *Bulletin Mensuel de l'Administration des Postes* de noviembre de 1865¹⁵.

ORIGINE	VOIES ouvertes pour la transmission des correspon- dances.	DÉSIGNATION des objets qui peuvent être transmis par la voie indiquée dans la 3 ^e colonne.	TAXE À PERCEVOIR en FRANC ET EN ALGÈRE	
			pour chaque lettre et par chaque poids de 10 gram. ou fraction de 10 gram.	pour chaque paquet d'échan- tillons ou d'imprimés et par chaque poids de 50 gram. ou fraction de 50 gram.
1	2	3	4	5
Paix d'outre-mer sans distinction de parages.	Bâtiments du commerce arrivant dans les ports français.	Lettres ordinaires affranchies jusqu'au port d'embarquement. Échantillons de marchandises affranchis jusqu'au port d'embarquement. Imprimés affranchis jusqu'au port d'embarquement.	60	30
	Voie d'Angleterre.	Lettres ordinaires affranchies jusqu'au port d'embarquement. Imprimés affranchis jusqu'au port d'embarquement.	1	15

Figura 24. Fragmento de la tarifa para las cartas de diversos países extranjeros vigente en Francia y Argelia desde el 1 de enero de 1866. Las llegadas de «países de Ultramar sin distinción de parajes» por vía de Inglaterra y franqueadas hasta el puerto de embarque del país de origen debían pagar 1 franco (10 décimas) por cada fracción de 10 gramos.

10. Resumen gráfico: la carta detalle a detalle

Tras el análisis de todos los componentes de la carta, se presenta a continuación un resumen esquemático indicando los principales datos a tener en cuenta para su mejor comprensión.



15 Bulletin Mensuel de l'Administration des Postes, n° 123, noviembre de 1865. Disponible en www.gallica.fr (Bibliothèque Nationale de France).



11. Epílogo

Este trabajo comenzaba indicando que la vía inglesa no era la más habitual para el envío de la correspondencia de las islas Canarias a países europeos. Por otra parte, la posibilidad de franquear con un sello de 2 cuartos por cada fracción de media onza desde julio de 1859 (un arreglo al margen de lo previsto en el convenio postal con Gran Bretaña de 1858) pasó muy desapercibida en la Península. La *Gaceta de Madrid* no publicó nada al respecto y solo el *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias* se hizo eco de la orden de la Dirección General de Correos, algo lógico por su trascendencia para el público local.

Hasta tal punto llegaba el desconocimiento que los autores de los *Anales de Correos* tampoco hicieron ninguna referencia al asunto en el tomo dedicado al año 1859. Sólo cuando se abordó la preparación del de 1867, al recoger la orden para actualizar el franqueo de la correspondencia canaria a Europa, tras la sustitución de los sellos expresados en cuartos por otros en milésimas de escudo, se cayó en la cuenta de esta omisión. En consecuencia, junto a la orden del nuevo franqueo de las cartas de Canarias a Europa «vía Inglaterra», fechada el 29 de julio de 1867⁽¹⁶⁾, exigiendo utilizar un sello de 50 milésimas de escudo por cada fracción

de 10 gramos (en lugar del sello de 2 cuartos), hubo que reproducir en una nota a pie de página del texto de la orden original de 7 de julio de 1859 para que los lectores pudieran comprender el motivo del cambio.

AGRADECIMIENTOS

- Al coleccionista de Historia Postal Marc Peyrecave, propietario de la carta, por la cesión de las imágenes de la misma.
- A Robert Abensur, presidente de la Académie de Philatélie (Francia), por sus informaciones sobre el reglamento de ejecución de la convención postal entre Francia y Gran Bretaña del año 1856.
- A Philip Robinson, de la Royal Philatelic Society London, por las informaciones referentes al fechador británico de tránsito en Londres.
- Los números citados de la *Gaceta de Madrid* están disponibles en el sitio web www.boc.es colección histórica Gazeta (1661-1859).
- Los mapas de las figuras 9, 15 y 20 están extraídos del *Curso elemental de Geografía general y particular de España*, de A. Sánchez de Bustamante, Librería de D. Manuel Guijardo, Madrid 1864.
- Los mapas de las figuras 11 y 13, están extraídos del *Atlas Geográfico de España, islas adyacentes y posesiones españolas de Ultramar*, de Martín Ferreiro, Imprenta y Librería de Gaspar y Roig, Madrid 1864.

16 Anales de las Ordenanzas de Correos de España, publicados por la Dirección General de Correos y Telégrafos, 1867, pág.656. Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, Madrid 1881.

FROM TENERIFE TO FRANCE BY THE «BRITISH WAY»

José Antonio Herráiz

Sometimes the straight line is not the fastest way. José Antonio Herráiz carries out the complete study of a letter addressed in 1867 from Santa Cruz de Tenerife to the French Mediterranean coast that passed through the hands of three different postal administrations. This was a special route for the mail from the Canary Islands to European countries agreed by the Spanish and British postal authorities in 1859.

All elements of the letter have been examined: postage, applied regulations, rates, route followed and means of transport used, with special attention to the departure, arrival and transit marks.