

De Cuba a Francia: la vía estadounidense bajo la Convención postal franco-estadounidense de 1857



por

Enrico Carsetti – AISP



SESIÓN ACADÉMICA DE LA REAL ACADEMIA HISPÁNICA DE FILATELIA E HISTORIA POSTAL

Madrid, 22 de noviembre de 2025

La Convención postal de 1857 entre los Estados Unidos y Francia constituyó un hito fundamental en la evolución de la correspondencia transatlántica. Entre sus repercusiones se incluyó la **reglamentación del tránsito postal de cartas procedentes de terceros países**, como Cuba, que con frecuencia utilizaban las rutas estadounidenses para alcanzar Francia y otros destinos europeos.

A continuación, examinaremos algunas cartas enviadas desde Cuba a Francia durante el período de vigencia de la Convención, con especial atención a las rutas empleadas, las marcas postales aplicadas y las tarifas postales correspondientes.

La Convención postal entre los Estados Unidos y Francia de 1857

La Convención postal entre los Estados Unidos y Francia fue suscrita el 2 de marzo de 1857 y entró en vigor el 1 de abril del mismo año, permaneciendo en vigor hasta el 31 de diciembre de 1869. Con anterioridad a dicho acuerdo, el intercambio de correspondencia entre ambos países se realizaba principalmente mediante la intermediación del Reino Unido, conforme a los tratados postales suscritos entre Francia y Gran Bretaña en 1836, 1843 y 1856. En virtud de estos acuerdos, cada país debía recaudar su propia parte de los derechos postales, lo cual impedía el franqueo completo hasta destino.

Si bien los Estados Unidos habían firmado una convención directa con Gran Bretaña en 1848, los sucesivos intentos de alcanzar un acuerdo análogo con Francia fracasaron durante casi una década. La Convención de 1857 representó una simplificación sustancial del tráfico postal bilateral, al reducir significativamente las tarifas internacionales y establecer normas más precisas para la gestión del correo.

Aspectos fundamentales de la Convención

1. Intercambio de correspondencia

Las oficinas de intercambio designadas por la Convención fueron Le Havre y el ambulanté París-Calais en Francia, y Nueva York, Boston, Filadelfia y San Francisco en los Estados Unidos. A partir del 1 de abril de 1861, París también fue designada como oficina de intercambio. El 1 de junio de 1865 se sumó Brest.

Ambos países admitían cartas tanto franqueadas como no franqueadas, con el porte a pagar por el destinatario. No se establecieron disposiciones específicas respecto al tratamiento de las cartas parcialmente franqueadas. Sin embargo, el reglamento postal estadounidense estipulaba que los importes inferiores a la tarifa de una carta simple no debían tomarse en cuenta, considerando esas cartas como no franqueadas.

2. Tarifas postales

El porte de una carta de 7½ gramos (¼ de onza) se fijó en **80 céntimes** en Francia y **15 cents** en los Estados Unidos.

La distribución de los importes varió en función del medio de transporte utilizado.

3. Tratamiento de la correspondencia

Las cartas franqueadas eran mataselladas en rojo.

Las cartas no franqueadas eran mataselladas en negro, con indicación del importe a pagar a la llegada.

Toda carta debía llevar la fecha y una indicación del canal de transporte utilizado.

4. Principales modalidades de transporte

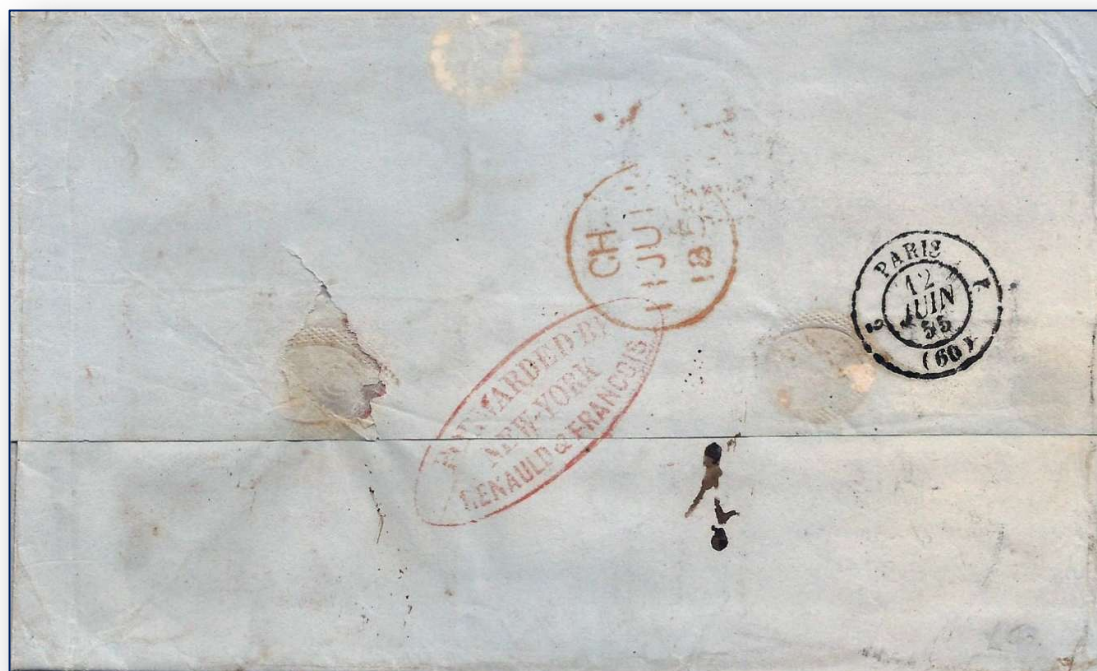
La correspondencia entre Estados Unidos y Francia podía enviarse mediante cuatro principales modalidades de transporte:

- **Servicio británico:** a través de buques británicos entre Estados Unidos y el Reino Unido;
- **Servicio estadounidense vía Reino Unido:** mediante buques estadounidenses entre Estados Unidos y el Reino Unido;
- **Servicio estadounidense directo:** por medio de buques estadounidenses entre Estados Unidos y Francia;
- **Servicio francés directo:** a través de buques franceses entre Estados Unidos y Francia.

El impacto sobre la correspondencia procedente de Cuba

Con anterioridad a la Convención de 1857, la correspondencia entre Cuba y Francia se realizaba principalmente a través de España o del Reino Unido. Cuba, como colonia española, estaba sujeta al sistema postal metropolitano, caracterizado por tarifas elevadas y plazos de entrega prolongados. Las cartas destinadas a Francia eran a menudo canalizadas mediante rutas británicas, que ofrecían mayor fiabilidad, pero no siempre resultaban competitivas desde el punto de vista económico.

A continuación, vemos un ejemplo de una carta enviada desde Cuba a Francia, vía Estados Unidos y Reino Unido, que viajó antes de la entrada en vigor de la Convención de 1857.



La carta fue despachada desde La Habana el 23 de mayo de 1855. De La Habana a Nueva York viajó **fuera de correo**, probablemente transportada de forma privada por el capitán del buque, o bien bajo cubierta junto con otras cartas. Fue transportada por el vapor **Empire City** de la

United States Mail Steamship Co., que, habiendo zarpado de Nueva Orleans el 20 de mayo, hizo escala en La Habana el día 22 y llegó a Nueva York el 28.

En esta ciudad fue entregada al agente encaminador “Renauld & Francois”, que aplicó su marca en el dorso. Cabe señalar que, antes de la entrada en vigor de la Convención de 1857, Estados Unidos no podía actuar como intermediario hacia terceros países y, por lo tanto, toda la correspondencia de Cuba a Francia debía ser gestionada mediante un agente encaminador en territorio estadounidense.

El envío desde Nueva York a París por vía británica requirió la aplicación de dos Convenios: el **anglo-estadounidense de 1848** y el **anglo-francés de 1843**. Esto implicaba que la carta debía ser obligatoriamente franqueada hasta el desembarco en Gran Bretaña, mientras que el resto del trayecto corría a cargo del destinatario.

El convenio anglo-estadounidense establecía, para las cartas procedentes de Estados Unidos, una tarifa de 21¢ por cada media onza de peso. La carta pesaba 46 g, como se indica en la esquina superior izquierda, por lo que correspondía a cuatro portes. En consecuencia, el remitente pagó $21¢ \times 4 = 84¢$, anotados a lápiz en el frente.

La carta viajó a bordo del vapor **Baltic**, de la compañía estadounidense *Collins Line*, que zarpó de Nueva York el 30 de mayo de 1855 y llegó a Liverpool el 10 de junio. Desde allí fue transportada a Londres, donde se aplicó en el dorso el fechador circular en color naranja, con fecha 11 de junio, y posteriormente a Dover, para luego cruzar a Calais y, finalmente, llegar a París el 12 de junio de 1855.

El convenio anglo-francés de 1843, con sus posteriores modificaciones y adiciones, establecía, para las cartas procedentes del Reino Unido y originarias de Estados Unidos transportadas por vapor estadounidense, una tarifa de 8 décimos por cada $7\frac{1}{2}$ g. La carta, por lo tanto, a su llegada resultaba de siete portes (recordemos que el peso era de 46 g). En consecuencia, al destinatario se le cobraron $8 \times 7 = 56$ décimos, anotados en el frente como “5^f=6”, es decir, 5 francos y 6 décimos.

La entrada en vigor de la Convención franco-estadounidense abrió una vía alternativa para la correspondencia cubana, ofreciendo varias ventajas:

Reducción de tarifas: la ruta estadounidense resultaba más económica en comparación con las alternativas española o británica.

Mayor eficiencia: los Estados Unidos se consolidaron como un nodo postal estratégico, contribuyendo a acortar los plazos de entrega.

Diversificación de opciones de transporte: las cartas podían ser transportadas por vapores británicos, estadounidenses o franceses, lo que otorgaba mayor flexibilidad logística.



Para cada carta simple enviada a través de buques británicos, la distribución de los importes postales se establecía del siguiente modo:

- Tránsito interno en EE.UU.: 3¢
- Tránsito marítimo: 6¢
- Tránsito británico: 2¢
- Tránsito francés: 4¢

Total: 15¢ o 80 *céntimes*

Las cartas enviadas mediante el servicio británico circulaban a expensas de Francia, que debía reembolsar al Reino Unido el importe correspondiente al transporte marítimo y al tránsito en territorio británico.

Esto implicaba, por tanto, que por cada carta simple enviada por esta vía:

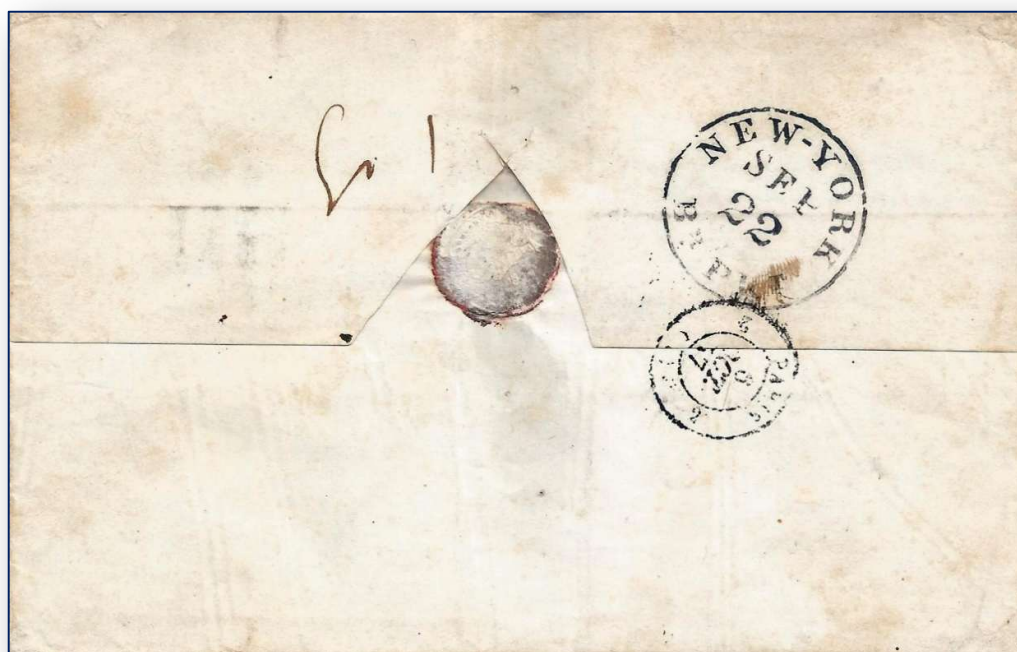
- A los **Estados Unidos** le correspondían **3¢**, y
- A **Francia**, **12¢**.

En el caso de las cartas procedentes de **Cuba**, a estos importes debía añadirse un recargo de **7¢** (equivalente a **40 céntimos**), atribuible a los Estados Unidos por el trayecto entre Cuba y el punto de entrada en su territorio, obteniéndose así un **total de 22¢ o 120 céntimos**.

Designation of the countries where correspondence with France may be directed by way of the United States.	Condition of prepayment.	Limit of prepayment.	
Mexico, British West India Islands, Cuba, British Guiana, Aspinwall, and Panama (New Grenada).	Obligatory	Seaports to which the United States packets ply.	22 cents.
West India Islands (not British, except Cuba), Turks Island, Carthagena, Honduras, St. Juan (Nicaragua), Guyaquil and Quito (Equador), Cobiga and La Paz (Bolivia), Copiapo, Huasco, Coquimbo, Valparaiso, and St. Iago (Chili).	Obligatory	United States, French, and British postage to port of arrival in country of destination.	46 "
Bogota and Buenaventura (New Grenada).	Obligatory	. . . do	30 "
Payta, Lambayeque, Huanchaco, Casma, Huacho, Callao, Lima, Pisco, Islay, Arica, and Iquique (Peru).	Obligatory	Seaports in South Pacific, to which the British packets ply.	34 "
Canada, and other British North American Provinces.	Obligatory	Frontier of country of destination.	15 "
Sandwich Islands	Obligatory	San Francisco	15 "

Tabla que muestra las condiciones según las cuales se intercambiarán, entre el Departamento de Correos de Francia y el Departamento de Correos de los Estados Unidos, las cartas enviadas desde Francia y Argelia a los países para los cuales los Estados Unidos actúan como punto intermedio, y viceversa. (Tomada del texto de la Convención franco-estadounidense de 1857).

Carta del 14 de septiembre de 1857, enviada desde La Habana a París



Carta con franqueo debido enviada desde La Habana el 14 de septiembre de 1857 y dirigida a París. La fecha figura en el interior de la carta. En la cubierta no aparece ninguna marca postal de La Habana, lo que indica que fue entregada directamente en el puerto al vapor con destino a Nueva York.

Un aspecto curioso de esta carta es que fue considerada de **doble porte** por parte de los Estados Unidos, mientras que Francia la tasó como de **cuádruple porte**. Tal vez el empleado postal estadounidense asumió, erróneamente, que la carta debía evaluarse según los criterios habituales de otras convenciones postales —donde se aplicaban portes de media onza— sin advertir que el convenio con Francia utilizaba una unidad inferior de solo $\frac{1}{4}$ de onza.

En la parte superior izquierda figura el peso anotado de **23 g**, lo que justificaría los **cuatro portes franceses**, aunque por apenas medio gramo.

En el trayecto entre La Habana y Nueva York, la carta fue transportada a bordo del vapor **Black Warrior**, operado por *Livingston, Crocheron & Co.*, que partió de Nueva Orleans el 11 de septiembre, hizo escala en La Habana el 14 y llegó a Nueva York el 19.

En Nueva York se aplicó la marca de tasa “**20**” para indicar el importe de **20¢** cargado a Francia en favor de los Estados Unidos. Dado que el transporte transatlántico se realizó mediante un vapor británico, a los Estados Unidos solo le correspondían las tasas relativas al tránsito interno (3¢) y al trayecto entre Cuba y EE. UU. (7¢), ambos **multiplicados por 2**, al haberse considerado la carta como de doble porte. El resto del franqueo recaudado en Francia pertenecía a la administración postal francesa, que utilizaría una parte para remunerar a los británicos por el servicio transatlántico.

En el dorso se aplicó la marca fechadora en negro “**NEW YORK / SEP / 22 / BR. PKT.**”, que indicaba la fecha y el servicio establecido (**British Packet**) para el cruce oceánico.



La carta fue transportada hasta Boston (probablemente por ferrocarril), donde fue cargada en el vapor **Europa** de la línea *Cunard*, que zarpó el 23 de septiembre y, tras escalas en Halifax y Queenstown (hoy **Cobh**, en Irlanda), llegó a Liverpool el 3 de octubre.

En Inglaterra, la carta viajó en valija cerrada, que fue abierta únicamente a su llegada a Francia en la oficina de intercambio. Allí se aplicó la marca de entrada “**ET. UNIS SERV. BR. A.C.**” (es decir: procedente de Estados Unidos mediante servicio británico, Ambulante Calais), con fecha 5 de octubre, y se indicó el importe



de la tasa a pagar por el destinatario, calculado en **48 décimes**: 8 *décimes* por el trayecto EE. UU.–Francia más 4 *décimes* por el trayecto Cuba–EE. UU., el total **multiplicado por los cuatro portes** de la carta.

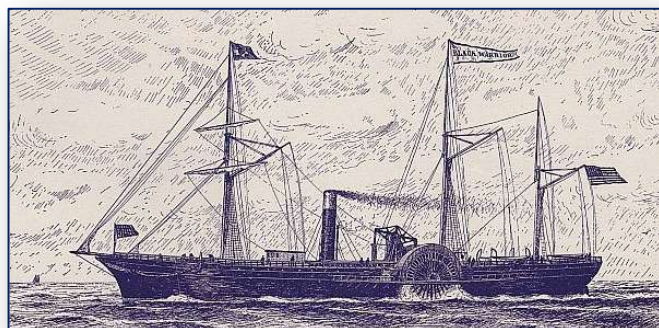


Según lo dispuesto por la Convención, el importe de **48 décimes**, equivalente a **88¢**, se repartió del siguiente modo:

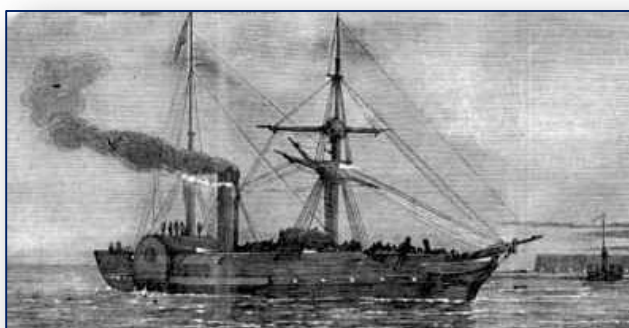
- **16¢** para Francia
- **32¢** para el Reino Unido
- **40¢** para los Estados Unidos

Sin embargo, en el frente la contabilización estadounidense indicaba solo **20¢**, por lo que se desconoce si los 20¢ restantes fueron efectivamente percibidos por la administración francesa o no.

En el dorso figura la marca fechadora de llegada a París con fecha **6 de octubre de 1857**.



Black Warrior



Europa

Cartas enviadas mediante el servicio estadounidense vía Reino Unido

Para estas cartas, la distribución de los costos postales era la misma que la establecida para el servicio británico:

- **Tránsito interno en EE.UU.:** 3¢
- **Tránsito marítimo:** 6¢
- **Tránsito británico:** 2¢
- **Tránsito francés:** 4¢

Total: 15¢ o 80 céntimes

La diferencia consistía en que, en este caso, el transporte marítimo corría por cuenta de Estados Unidos, por lo que a Francia solo le correspondían los importes del tránsito interno en su territorio y del tránsito británico, que luego debía reembolsar al Reino Unido.

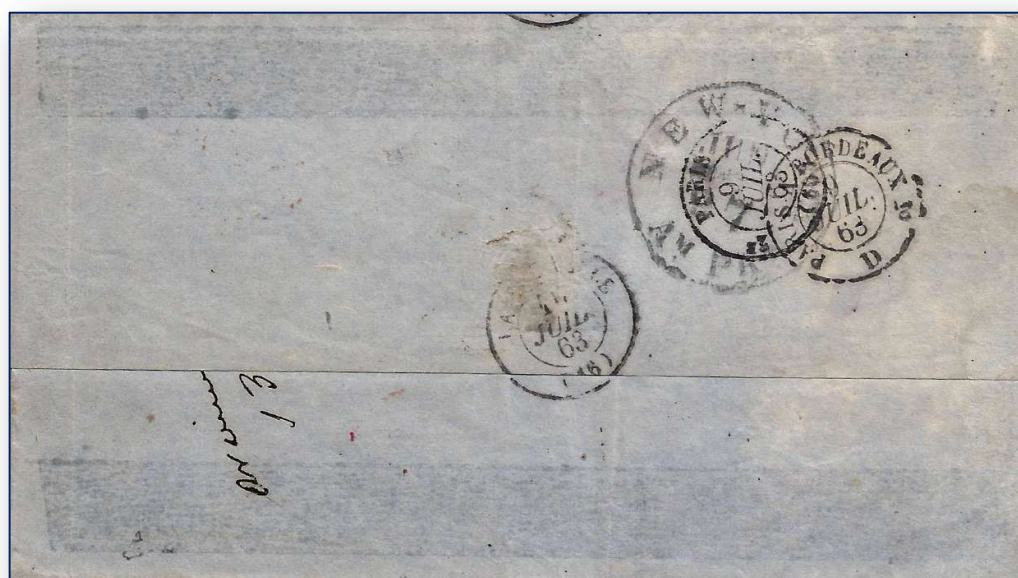
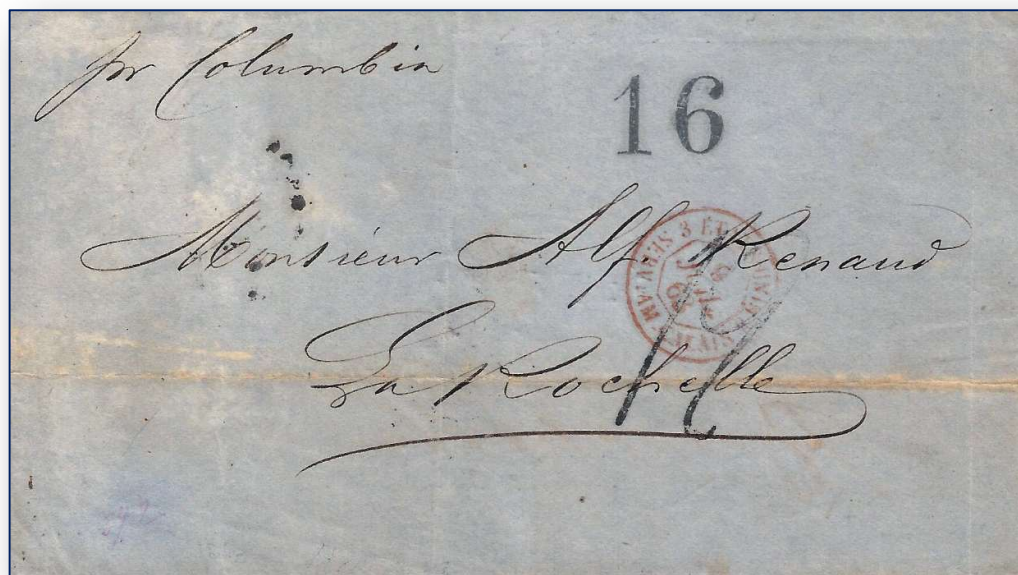
En consecuencia, por cada carta simple enviada por esta vía:

- A los **Estados Unidos** le correspondían **9¢**, y
- A **Francia**, **6¢**.

En el caso de cartas procedentes de **Cuba**, debían añadirse siempre los **7¢** (o **40 céntimes**), correspondientes a Estados Unidos, por el trayecto entre Cuba y el punto de entrada en su territorio.

Vale la pena señalar que, para las cartas que viajaban vía el Reino Unido, la distinta distribución de los importes según la nacionalidad del buque que realizaba el servicio transatlántico cesó el 31 de diciembre de 1867. A partir del **1 de enero de 1868** y hasta el final de la Convención (31 de diciembre de 1869), todos los envíos **desde Estados Unidos hacia Francia** vía el Reino Unido se repartían como si hubieran sido transportados por un **buque estadounidense**, independientemente de la nacionalidad real del mismo. Inversamente, todos los envíos **desde Francia hacia Estados Unidos** vía el Reino Unido se repartían como si hubieran sido transportados por un **buque británico**, con independencia de la nacionalidad efectiva del mismo.

Carta del 19 de junio de 1863 desde La Habana a La Rochelle



Carta con franqueo debido enviada desde La Habana el 19 de junio de 1863 (fecha indicada en el pliegue interior) y dirigida a La Rochelle, Francia.

El remitente anotó en la parte superior izquierda "*per Columbia*", pero, según el *Diario de La Marina*, periódico oficial del apostadero de La Habana, no consta ninguna salida de ese vapor en aquellos días. Es muy probable que, en cambio, la carta haya viajado hasta Nueva York a

bordo del vapor **Eagle** de la compañía *Spofford, Tileston & Co.* (la misma del Columbia), que zarpó de La Habana el 20 de junio y llegó a Nueva York el día 24.



16

Allí, el 27 de junio, se le aplicó el fechador en negro “**NEW YORK / JUN / 27 / AM. PKT.**” para señalar que se despachó por el servicio estadounidense (American Packet). En el frente se estampó también la marca “**16**”, que indicaba el crédito correspondiente a Estados Unidos, calculadas así: 3¢ por el tránsito en EE.UU. + 6¢ por el transporte marítimo + 7¢ por el tramo Cuba/EE.UU.

En Nueva York fue embarcada en el vapor **City of New York** de la *Inman Line*, que zarpó ese mismo 27 de junio y, tras una escala en Queenstown, llegó a Liverpool el 8 de julio.

Como era habitual, el paso por el Reino Unido se realizó en valija cerrada hasta su llegada a París, donde se aplicó el fechador de entrada “**ETATS-UNIS / SERV.**



19

AM. CALAIS” con fecha 9 de julio, y se indicó la cantidad a pagar mediante el tampón “**12**”, es decir, 12 décimos: 8 por el trayecto EE.UU./Francia y 4 por el trayecto Cuba/EE.UU.

Según lo establecido por el convenio, el importe de 12 décimos, equivalente a 22¢, se repartía así: **4¢ para Francia, 2¢ para el Reino Unido y 16¢ para Estados Unidos.**

En su camino hacia el destino, la carta pasó por París el 9 de julio, luego por el ambulante París-Burdeos ese mismo día, y finalmente llegó a La Rochelle el **10 de julio de 1863.**



Cartas enviadas mediante el servicio estadounidense directo

Para cada carta simple enviada a través de buques estadounidenses directos, la distribución de los importes postales se establecía del siguiente modo:

- **Tránsito interno en EE.UU.:** 3¢
- **Tránsito marítimo:** 9¢
- **Tránsito francés:** 3¢

Total: 15¢ o 80 céntimes

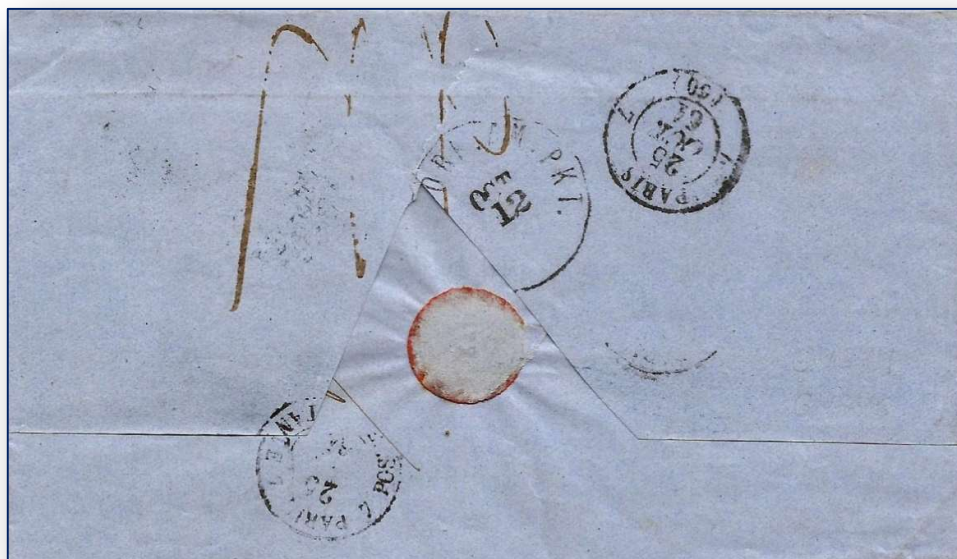
Esto implicaba, por tanto, que por cada carta simple enviada por esta vía:

- A los **Estados Unidos** le correspondían **12¢**, y
- A **Francia**, **3¢**.

En el caso de cartas procedentes de **Cuba**, debían añadirse, como siempre, los **7¢** (o **40 céntimes**), correspondientes a Estados Unidos, por el trayecto entre Cuba y el punto de entrada en su territorio.

Carta del 5 de octubre de 1861, enviada desde La Habana a París





Carta de doble porte con franqueo debido enviada desde La Habana el 5 de octubre de 1861 (fecha indicada en el texto) y dirigida a París, Francia.

El remitente anotó en la parte superior “*open mail via England*”, pero la carta viajó por otra ruta.

En el trayecto entre La Habana y Nueva York, la carta fue transportada a bordo del vapor **Columbia**, operado por la compañía *Spofford, Tileston & Co.*, que zarpó de La Habana el 5 de octubre y llegó a Nueva York el 9.



Allí, el 12 de octubre, se le aplicó al dorso el fechador en negro “**NEW YORK AM. PKT. / OCT / 12**” para indicar que se despachaba por el servicio estadounidense (American Packet). En el frente se anotó el peso de 8 gramos, lo que la clasificaba como carta de doble porte. También se estampó la marca “**38**”, que señalaba el crédito correspondiente a Estados Unidos, calculadas así: 3¢ por el tránsito en territorio estadounidense + 9¢ por el transporte marítimo + 7¢ por el tramo Cuba/EE.UU., todo multiplicado por dos, por tratarse de doble porte.

8

38

En Nueva York fue embarcada en el vapor **Fulton** de la compañía estadounidense *New York and Havre Steam Ship Co.*, que zarpó ese mismo 12 de octubre y, tras una escala en Cowes, en la Isla de Wight (frente a Southampton), llegó a Le Havre el 25.

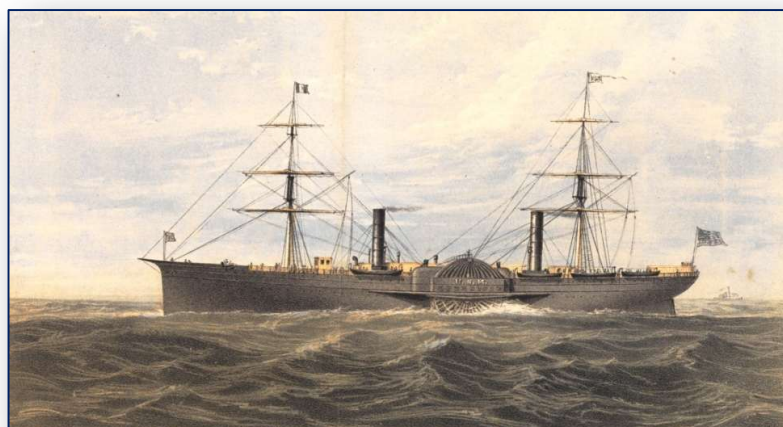


A su llegada a Francia se aplicó, aunque de forma poco legible, el fechador de entrada “**ET.UNIS SERV. AM. D / HAVRE**” (servicio americano directo) con fecha 25 de octubre, y se indicó en “**24**” la cantidad a pagar, es decir, 24 décimos: 8 por el trayecto EE.UU./Francia y 4 por el trayecto Cuba/EE.UU., ambos multiplicados por dos por el doble porte.



Según lo establecido por la Convención, el importe de 24 décimos, equivalente a 44¢, se repartía así: **6¢ para Francia y 38¢ para Estados Unidos.**

En el dorso figuran las marcas fechadoras de llegada a París y “París / Poste Restante”, ambas con fecha **25 de octubre de 1861.**



Fulton

Cartas enviadas mediante el servicio francés directo

Si bien esta modalidad de envío estaba prevista desde la entrada en vigor de la Convención en 1857, en realidad no se hizo efectiva hasta el **15 de junio de 1864**, cuando el primer vapor de la *Compagnie Générale Transatlantique* zarpó del puerto de **Le Havre** con destino a Nueva York, por la simple razón de que antes de esa fecha no existían compañías francesas que prestaran este servicio.

A partir de junio de 1865, tras la finalización del ferrocarril que unía Brest con París, los vapores efectuaron escala en **Brest** en cada travesía de ida y vuelta desde Le Havre. Dicha escala permitía, en las travesías con destino a occidente, el despacho de correspondencia tardía procedente de París, y en las de regreso a oriente, un desembarque anticipado de la correspondencia.

En virtud de lo anterior, la oficina de Brest fue añadida a la lista de oficinas de intercambio de correspondencia en el marco de la Convención franco-estadounidense (*Bulletin des Postes* n.º 117, mayo de 1865).

Para cada carta simple enviada a través de buques franceses directos, la distribución de los importes postales se establecía de la misma manera que para los buques estadounidenses directos:

- **Tránsito interno en EE.UU.:** 3¢
- **Tránsito marítimo:** 9¢
- **Tránsito francés:** 3¢

Total: 15¢ o 80 céntimes

En este caso, la distribución de los importes era distinta, dado que el transporte marítimo corría por cuenta de Francia, por lo que:

- A los **Estados Unidos** le correspondían **3¢**, y
- A **Francia**, **12¢**.

En el caso de cartas procedentes de **Cuba**, debían añadirse, también en este caso, **7¢** (o **40 céntimes**), correspondientes a Estados Unidos, por el trayecto entre Cuba y el punto de entrada en su territorio.

Carta del 4 de noviembre de 1865, enviada desde La Habana a París



Cortesía de Yamil H. Kouri, Jr.

Carta simple con franqueo debido enviada desde La Habana el 4 de noviembre de 1865 y dirigida a París, Francia.

El remitente anotó en la parte superior "*p. first Steamer*", es decir, "por el primer buque disponible".

En el trayecto entre La Habana y Nueva York, la carta fue transportada a bordo del vapor **Morro Castle**, operado por la compañía *Spofford, Tileston & Co.*, que zarpó de La Habana el 4 de noviembre y llegó a Nueva York el día 8.

Allí, el 10 de noviembre, se le aplicó en el dorso el fechador en negro “**N.Y. FRENCH PKT. / NOV / 10**” para indicar que sería despachada por el servicio francés. En el frente se estampó la marca “**10**” dentro de un círculo, señalando el crédito correspondiente a Estados Unidos, calculadas así: 3¢ por el tránsito en territorio estadounidense + 7¢ por el trayecto Cuba/EE.UU.



En Nueva York, la carta fue colocada en valija cerrada y embarcada en el vapor **Europe** de la *Compagnie Générale Transatlantique*, que zarpó ese mismo 10 de noviembre y llegó a Le Havre el día 22.

Antes de arribar a Le Havre, el *Europe* hizo escala en **Brest**, donde la correspondencia fue desembarcada. No obstante, no se dispone de datos sobre la fecha exacta de dicha escala, aunque es muy probable que tuviera lugar el día anterior a la llegada a Le Havre, es decir, el 21 de noviembre.

Desde Brest, la carta continuó, siempre en valija cerrada, hasta París, donde se aplicó el fechador de entrada “**ETATS-UNIS PAQ. FR. / 2 BREST 2**” con fecha 22 de noviembre, indicando el origen y la oficina de entrada. Asimismo, se consignó mediante la marca “**12**” la cantidad a pagar, es decir, 12 décimos: 8 por el trayecto EE.UU./Francia y 4 por el trayecto Cuba/EE.UU.



19

Según lo establecido por la Convención, el importe de 12 décimos, equivalente a 22¢, se repartía de la siguiente manera: **12¢ para Francia y 10¢ para Estados Unidos.**



Bibliografia

- *Postal Convention between the United States and France*, March 2, 1857.
- Richard F. Winter, *Understanding Transatlantic Mail, Volume I*, American Philatelic Society, 2006
- Walter Hubbard and Richard F. Winter, *North Atlantic Mail Sailings 1840-1875*, U.S. Philatelic Classic Society Inc., 1988
- Theron J. Wierenga, *United States Incoming Steamship Mail 1847-1875, Second Edition*, U.S. Philatelic Classic Society Inc., 2000
- Theron J. Wierenga, *The 22¢ Rate From Cuba to France Under the U.S.-French Postal Convention of 1857*, en American Philatelic Congress Book #47, 1981
- Robert G. Stone, *A Caribbean Neptune. The maritime postal communications of the Greater and Lesser Antilles in the 19th century*, The Philatelic Foundation, 1993
- *Diario De La Marina, Periódico Oficial del Apostadero de La Habana*, números varios entre 1857 y 1865, en: <https://dloc.com/UF00001565/05637>
- *The New York Herald*, números varios entre 1857 y 1865, en: <https://www.loc.gov/item/sn83030313/?st=calendar>
- Richard Frajola, *The 1857 French Treaty*, en: <https://www.rfrajola.com>

