

LAS MARCAS DE CORREO MARÍTIMO TRANSATLÁNTICO “ESPAÑA”



Yamil H. Kouri, Jr.

(Académico de Número)



Este trabajo es una versión revisada y aumentada de un artículo similar publicado en The Cuban Philatelist (Vol. X, No. 30, Octubre 1998, pp. 155-169). En la última década ha aparecido bastante información adicional que nos ha llevado a modificar algunas de nuestras conclusiones previas y que amerita esta actualización. Es posible que algunas de las aseveraciones expresadas en este trabajo generen cierta controversia. Con mucho gusto escucharemos cualquier corrección o argumento que nos pueda ayudar a entender mejor el uso de estos cuños. No hemos escrito este trabajo por que creemos saberlo todo sobre este tema, sino por que confiamos en el beneficio del intercambio de ideas y opiniones. Nuestro artículo original fue dedicado a dos investigadores ya fallecidos, por sus estudios previos sobre este tipo de marcas, Fernando Camino Zamalloa y Ángel Menéndez. Queremos además honrar junto a estos dos a Aldo Salvattecí Amador, otro académico que recientemente ha partido de este mundo, quien también produjo un artículo sobre la marca ESPAÑA. Como muestra de nuestra gratitud, se les rinde este sencillo homenaje póstumo a estos tres filatelistas por sus esfuerzos y por el interés que compartimos en este tema.

Introducción

El primer estudio de estas marcas fue publicado en 1982 por el prominente coleccionista de prefilatelia americana, Dr. Fernando Camino Zamalloa. Poco después, en 1987, el destacado estudiante del correo marítimo colonial Dr. Ángel Menéndez escribió otro artículo acerca de estos cuños. Teniendo la gran ventaja de los dos trabajos previos, nuestro primer intento de describir y clasificar estas marcas salió a la luz en 1998. El trabajo de Aldo Salvattecí sobre la marca ESPAÑA del Perú fue publicado en 2000. Los detalles bibliográficos sobre estos artículos se listan en las referencias¹.

El principal obstáculo para los investigadores interesados en este tema ha sido la relativa escasez de este tipo de piezas, especialmente las cubiertas de alrededor de mediados del siglo XVIII. Por más de tres décadas hemos recopilado información sobre estas marcas, por lo que nos atrevemos a hacer ciertas aseveraciones acerca de algunos de los lugares en donde se utilizaron estos cuños. Como ha sucedido en el pasado decenio, no nos cabe duda de que van a aparecer otras cubiertas con estas marcas que posiblemente afecten algunas de nuestras conclusiones. Al igual que con los trabajos previos, sabemos que ésta no se trata de una obra definitiva y esperamos poder estimular a otros coleccionistas e investigadores a compartir sus piezas y conocimientos sobre este tema.

Justificación

¿Por qué este afán, esta obsesión de clasificar las cosas que infecta a los coleccionistas? Desde los comienzos de nuestra afición han existido aquellos que se contentan con tener una representación de cada pieza, mientras que hay otros determinados a encontrar cuantas diferencias sean posibles y no se satisfacen hasta hallar la variedad o pieza más rara en existencia. En el mundo de nuestra afición hay cupo para todos. Los que buscan un suvenir de vez en cuando, los que encuentran un pasatiempo más duradero, y los que viven una verdadera pasión con el coleccionismo. Para la mayoría de aquellos que no están en el último grupo, este trabajo puede resultar un tanto exagerado. Sin embargo, el tratar de detectar minuciosamente cada ínfimo detalle en estas marcas para lograr entender mejor sus usos, y por ende la ruta recorrida por estas cartas, es para algunos de nosotros la esencia misma del coleccionismo. Estamos seguros de que ningún empleado de correos a cargo de estampar estas marcas jamás hubiera pensado que más de dos siglos después habría alguien interesado en investigar dónde, cuándo y por qué se aplicaron estos cuños.

Tabla 1.
Marcas "ESPAÑA" Usadas en el Correo Marítimo Transatlántico

TIPO	LUGAR	FECHAS	MARCA	CARACTERÍSTICAS	TAMAÑO
I	La Coruña	1764-1801	ESPAÑA		32 X 7½
II	Cádiz	1764-1803	ESPAÑA		33 X 7
III	La Coruña	1802-1810	ESPAÑA		32 X 7½
IV	La Coruña	1802	ESPAÑA		34 X 9
V	La Habana	1764-1839	ESPAÑA		32 X 7½
VI	La Habana	1840-1844	<i>ESPAÑA</i>		35 X 5
VII	Buenos Aires	1770-1816	ESPAÑA		32 X 6
VIII	Cádiz	1764-1800	ESPAÑA		32 X 7½
IX	Lima	1807	ESPAÑA		34 X 9
X	Santiago de Cuba	1832-1853	ESPAÑA		37½ X 7
XI	Guatemala	sin fecha	ESPAÑA		31 X 6½
XII	¿?	sin fecha	ESPAÑA		43 X 9
XIII	San Juan, Puerto Rico	1852-1874	<i>ESPAÑA</i>		26 X 5
XIV	San Juan, Puerto Rico	1846-1849			26 X 15½

Razón de Ser

Tras la desastrosa entrada de España del lado de Francia en la Guerra de los Siete años en 1762, la corona decidió que un sistema centralizado de correos resultaba indispensable para garantizar las comunicaciones ultramarinas y mantener el control de sus vastos territorios en el Nuevo Mundo. En 1763 se creó la “Junta para la incorporación del Oficio del Correo Mayor a la Corona” y el 6 de agosto de 1764 se estableció la institución de los Correos Marítimos del Estado. Este último servicio por primera vez ofreció viajes transatlánticos con regularidad, haciendo el recorrido mensual entre La Coruña y La Habana. Los sistemas postales terrestres, tanto en la Península como en América, y el correo marítimo se consolidaron dentro de la Real Renta de Correos. Los cuatro Correos Mayores regionales en el Nuevo Mundo, al igual que el Correo Mayor de Indias, fueron abolidos entre 1765 y 1769.

Desde 1723 y hasta finales de 1764 la correspondencia transatlántica se conducía gratuitamente en ambos sentidos. Para ayudar a financiar el nuevo servicio de correo marítimo se establecieron tarifas para toda la correspondencia de mar. El 24 de agosto de 1764 se publicaron las tarifas postales para el servicio de correo marítimo. Estas tarifas se basaban en el peso y la distancia recorrida por la correspondencia. Para determinar el origen y destino de las cartas transportadas por el correo marítimo se crearon tres tipos de cuños: ESPAÑA, YNDIAS e YSLAS (figura 1).²

ESPAÑA
YNDIAS
YSLAS

Figura 1: Los tres tipos de marcas de correo marítimos creadas en septiembre de 1764.

La marca ESPAÑA debía de aplicarse en los puertos de salida de la Península a la correspondencia dirigida al Nuevo Mundo. Inicialmente esto ocurrió con bastante regularidad. En caso de que alguna cubierta fuera recibida en un puerto del continente americano sin esta marca, ésta debía de ponerse a la llegada o en tránsito en la primera administración postal que dispusiera de dicha marca. Esta última práctica fue más común en el siglo XIX. Los principales puertos americanos encargados de la redistribución de la correspondencia transatlántica fueron La Habana, Cartagena de Indias, Veracruz y Buenos Aires.

Origen de las primeras marcas ESPAÑA

Los cuños de correo marítimo fueron fabricados en bronce con mango de madera y enviados desde el Correo General de Madrid al Administrador Principal de Correos Marítimos en La Coruña, José Antonio López,

quien el 6 de octubre de 1764 ya había recibido dos primeros juegos de estas tres marcas. Dos semanas más tarde otros veintinueve cuños adicionales, nueve con la leyenda YSLAS y diez de cada uno de los otros dos tipos, fueron mandados de Madrid a La Coruña. El 31 de octubre de 1764 veinticuatro de estas marcas fueron enviadas al Administrador de Correos Marítimos en La Habana, José Antonio de Armona. Otros seis cuños le fueron entregados directamente al Administrador de Correos de Puerto Rico, Antonio Loño, que se encontraba en La Coruña, con instrucciones de que enviara un juego de estas marcas al de Santo Domingo.³

La Administración de Correos Marítimos más importante en América estaba en La Habana y a Armona se le encomendó distribuir los nuevos cuños a las otras administraciones postales en el Nuevo Mundo que le pareciera conveniente. Armona nos dejó un detallado inventario de los efectos en su posesión fechado el 14 de marzo de 1765. En el mismo se menciona que quedaban diez cuños de correo marítimo en La Habana, por lo que se deduce que los otros catorce ya se habían enviado a diversas administraciones postales en el hemisferio, aunque no se especificó a cuales puertos fueron, ni tampoco el número exacto de cada tipo de marca que quedaba en la capital cubana. Posteriormente una nota al margen en el referido inventario indica que tres cuños se le habían enviado a Cayetano Badán, el Administrador de Correos de Nueva Orleans, quien comenzó a operar su oficina en marzo de 1766.⁴

Varias administraciones postales en el continente americano que inicialmente no recibieron copias de estos cuños de correo marítimo escribieron a los Directores Generales de la Real Renta de Correos pidiendo dichas marcas, y la respuesta fue que mandaran a fabricar sus propios cuños.⁵

Por haber sido La Coruña el puerto de correo marítimo transatlántico donde primero fueron recibidos los nuevos cuños para la correspondencia de correo marítimo, y desde donde zarpó el primer paquebote de este servicio, es probable que el sello ESPAÑA haya sido la primera de estas marcas en utilizarse, sobre la correspondencia transatlántica salida de este puerto.

Tipos de Marcas

A pesar de que nos gustaría auto describirnos como estudiosos de la historia postal, la realidad es que este trabajo es principalmente un tratado de marcofilia con pequeñas dosis de historia postal. Al igual que la mayoría de los coleccionistas de nuestra generación, nos iniciamos puramente en la marcofilia y paulatinamente hemos ido abordando otros aspectos de la historia postal. Pero la marcofilia sigue siendo el faro que alumbró la trayectoria a medida que nos adentramos en las aguas más profundas de la historia postal.

A lo largo de este artículo vamos a referirnos a los catorce tipos de marcas reproducidas en la tabla sinóptica que aparece enfrente. La clasificación de estas marcas no necesariamente sigue una secuencia cronológica y a primera vista parece ser un tanto arbitraria. En nuestro

trabajo anterior las mismas se listaron más o menos de la misma forma que en el trabajo original del Dr. Camino, y aparecen aproximadamente en orden de mayor a menor frecuencia de uso conocido. Para no crear mayor confusión hemos decidido no cambiar la numeración original.

Los diferentes tipos de cuños con la marca ESPAÑA, los lugares en que estimamos que se usaron, las fechas de utilización y otras características distintivas aparecen en esa tabla 1. Las dimensiones aproximadas de las marcas mencionadas en esta tabla. Esta lista se basa en nuestra interpretación y análisis de numerosas piezas, y por supuesto somos los únicos responsables de cualquier error que pueda existir. Cabe añadir que muchas veces es imposible determinar el tipo de cuño debido a su pobre estampación. Las dimensiones de cada marca que aparecen en la tabla, en milímetros, son aproximadas y no incluyen la tilde de la Ñ. Los cuños tipo I, II, III, IV, VIII y IX son muy similares. Las primeras cuatro marcas y el tipo VIII fueron aplicadas en la Península mientras que todas las demás probablemente son del continente americano.

Lo primero que hay que tener en cuenta antes de asignar el uso de cada tipo de cuño a un lugar en particular es que todas las 14 copias de la marca ESPAÑA original, con la primera A fundida con la Ñ, fueron fabricadas más o menos a la misma vez y por el mismo individuo en Madrid. Como fueron hechas a mano, es probable que desde el comienzo hayan existido pequeñas diferencias entre sí, pero típicamente las características distintivas se hacen más notables a medida que las marcas se fueron usando y abusando.

Tipo I

Esta marca, a la que el Dr. Camino también le asignó el tipo I, siempre fue aplicada en color rojo. Los tonos más vivos se notan especialmente en los ejemplares más antiguos, y el color anaranjado hasta casi amarillento se encuentra en los más recientes, aunque esto varía mucho. Se conoce usada entre 1767 y los primeros años del siglo XIX, pero aparece con mucha mayor frecuencia hacia finales del siglo XVIII, típicamente en sobres con marcas lineales de otras poblaciones españolas. Los ejemplares con esta marca durante su primera década de uso son sumamente raros. Tizón reporta el uso más tardío de esta marca en 1810, algo que no hemos confirmado, pero creemos que en esta fecha tan reciente se debe de tratar de otro estilo de marca diferente. Curiosamente, este tipo de marca es mucho más frecuente en el siglo XVIII que en el XIX. La importancia de La Coruña como punto de contacto con las Américas disminuyó cuando los Correos Marítimos del Estado fueron abolidos en 1802 y la marina de guerra se hizo cargo de transportar la correspondencia transatlántica. A pesar de esto muchos de los buques correo empleados en este servicio continuaron saliendo de La Coruña durante los primeros años del siglo XIX.⁶

Los rasgos distintivos más sobresalientes de este tipo de marca son: 1) la barra horizontal superior de la E es más larga que la inferior que casi siempre está pobremente estampada, y esto es notable aún en los ejemplares más

tempranos; 2) la línea vertical corta al final del palo del medio de la E es muy prominente, especialmente a medida que la marca se va desgastando; 3) la parte diagonal del centro de la S es bastante vertical, pero esto no es tan evidente en los primeros usos; y 4) la curva inferior de la P no toca la parte vertical dejando abierto el semicírculo, aunque esto no ocurre en las piezas más tempranas. La tinta, de consistencia granular, no bien disuelta, es también típica de la Coruña. Comúnmente las marcas ESPAÑA de La Coruña están burdamente estampadas y algunas son sencillamente un borrón. La mayoría de los ejemplares que aquí ilustramos son de una calidad de estampación muy superior a la de los cuños promedio.

El primer paquebote del estado, *El Cortés*, salió de La Coruña con destino a La Habana el 1 de noviembre de 1764, por lo que es muy probable que la marca ESPAÑA se haya utilizado en la correspondencia transatlántica por lo menos a partir de finales de octubre de 1764.⁷

A continuación reproducimos varias interesantes cubiertas que ilustran el uso de la marca ESPAÑA tipo I de La Coruña. La figura 2 muestra un fragmento enviado en 1767 desde Laredo, Vizcaya, a Comayagua, Honduras. Éste tiene la marca lineal VIZCAIA de origen, y el cuño ESPAÑA puesto en tránsito por la Coruña. En el frente se incluye la ruta deseada por el remitente: La Coruña, Veracruz y Guatemala. La pieza fue tasada la tarifa sencilla de tres reales en forma manuscrita. Esta es la carta con marcas postales más antigua que hemos visto dirigida a Centro América y en nuestra opinión el primer uso confirmado del sello ESPAÑA de La Coruña.



Figura 2: Carta sencilla de Laredo, Vizcaya, a Comayagua, Honduras, en 1767 (colección de Jesús Sitjá).

Desde agosto de 1764 las tarifas del correo marítimo en América continental para las cartas procedentes de España, comenzando por $\frac{1}{4}$ de onza y con incrementos de $\frac{1}{4}$ onza hasta la onza, eran de 3, 5, 7 y 10 reales de plata fuerte, respectivamente. De ahora en adelante las tarifas mencionadas en este artículo se expresan en reales de plata fuerte a menos de que se especifique lo contrario. A partir de entonces toda la correspondencia marítima estaba sujeta a las nuevas tarifas postales, independientemente de cómo fuera conducida, por los paquebotes del estado, navíos de aviso, buques mercantes, o las embarcaciones de la Marina de Guerra. En la inmensa mayoría de las cartas enviadas por correo marítimo el porteo era pagado por el destinatario. Estas tarifas estuvieron en vigor hasta 1814.⁸

Como la pieza de la figura 2 existen muchas docenas de combinaciones diferentes de marcas lineales de poblaciones españolas con el sello ESPAÑA de La Coruña, enviadas tanto a América como a Canarias.

Ya a estas alturas, apenas unos cuantos años después de su fabricación, la principal marca ESPAÑA de La Coruña empieza a mostrar varias de sus características distintivas, como la base de la P muy prominente y el desarrollo de un pequeño espacio donde se encuentran la parte inferior de la curva y el palo vertical de la P.

La siguiente cubierta, en la figura 3, fue enviada el 8 de mayo de 1778 desde Barcelona a Puerto Rico por vía de La Coruña. Además de la marca de salida de Barcelona tiene el cuño ESPAÑA de tránsito por La Coruña con el tipo de tinta con consistencia muy poco uniforme y el defecto en la P un poco más pronunciado.



Figura 3: Carta sencilla de Barcelona a Puerto Rico en 1778 (ex - Dr. Ángel Menéndez).

La ausencia de signos de porteo en la correspondencia marítima durante la mayoría de la época prefilatélica indicaba que se trataba de una cubierta sencilla enviada sin pagar. La tarifa de España a Puerto Rico durante este período era ligeramente diferente que la del resto de la América española. Siguiendo los incrementos de peso mencionados anteriormente, las cantidades a cobrar en Puerto Rico eran de 2, 4, 6 y 8 reales, respectivamente. El término "Puerto Rico" en aquel entonces se refería a la capital de dicha isla que se empezó a llamar simplemente "San Juan" hacia finales del siglo XIX.⁹

La carta de la figura 4 fue enviada el 13 de julio de 1786 desde Hamburgo, Alemania, hasta Orotava por vía de Holanda y La Coruña. Existen cubiertas con docenas de combinaciones diferentes de marcas lineales de origen en Europa con cuños de tránsito o de entrada en España, junto con el sello ESPAÑA de La Coruña. Inclusive hay cartas con la combinación del cuño enmarcado ROMA del servicio de correo español en Roma, la marca ITALIA de entrada en España, y el sello ESPAÑA de La Coruña dirigidas al Nuevo Mundo. Podríamos añadirle fácilmente una veintena de páginas a este trabajo si reseñamos todas las variedades con diversas marcas de poblaciones españolas o países europeos. La marca OLANDA en este sobre no fue puesta en La Coruña.



Figura 4: Carta sencilla de Hamburgo a Orotava en 1786.

Este estilo de cuño estuvo en uso en varias ciudades españolas como Cádiz, Madrid y posteriormente Barcelona, lo que indica que esta cubierta fue enviada a La Coruña desde el interior de España para ser encaminada a las Islas Canarias.



Figura 5: Carta sencilla de Hamburgo a Orotava en 1800.

Pensamos que la tasa de dos reales de vellón en Canarias en esta época corresponde a una carta de doble peso proveniente de la Península. El real de plata fuerte se utilizó en las Islas Canarias hasta 1776, cuando fue eliminado definitivamente. Aunque las tarifas de correo marítimo transatlántico en las Islas Canarias debieron de haber sido las mismas que en el resto de España, el material existente del siglo XVIII muestra muchas contradicciones¹⁰.

Aunque este tipo de sello de correo marítimo fue creado específicamente para la correspondencia transatlántica, evidentemente los empleados de la Administración de Correos Marítimos en La Coruña interpretaron que esta marca debía de ponerse en todas las cartas de salida por barco desde la Península a los territorios españoles de ultramar.

No pudiendo resistir la tentación, decidimos ilustrar otra cubierta muy poco usual, en la figura 5. Esta carta se originó en Hamburgo el 27 de mayo de 1800, pero siguió una ruta muy diferente que la de la carta anterior. La misma fue por vía de Inglaterra donde recibió el cuño circular rojo FOREIGN OFFICE / 1800 (Oficina de

correos Extranjera). Entre octubre de 1796 y marzo de 1802 España e Inglaterra se encontraban nuevamente en guerra por lo que no era posible el intercambio directo de correspondencia. Es probable que esta carta haya sido enviada a través de Portugal, de donde debió haber entrado a España por la oficina de cambio de Badajoz. Tizón le atribuye el uso de la marca de gran formato YNGLATERRA a Vigo, pero Carlos Celles y Barrie Jay creen que es más lógico que haya sido puesta en Badajoz. De allí pasó a La Coruña donde se le estampó el sello ESPAÑA que ya mostraba muchos signos de envejecimiento tras 35 años de uso.¹¹

No hemos podido explicar las tarifas en esta carta. Celles y Jay ilustran varias cubiertas similares pero no mencionan nada acerca de los portes. La mayoría de las cartas circuladas por esta ruta alrededor de este período y con cuños muy similares fueron tasadas 9 reales de vellón. La indicación manuscrita 1/8 probablemente se refiere a un chelín y ocho peniques por el recorrido entre Inglaterra y Portugal.



Figura 6: Carta de Cádiz a Mahón, Islas Baleares en 1786 (ex - Dr. Ángel Menéndez).

Las dos cartas siguientes ilustran lo que en nuestra opinión fueron usos erróneos de la marca ESPAÑA en La Coruña. La figura 6 muestra una carta enviada el 18 de marzo de 1786 desde Cádiz a Mahón, en la isla balear de Menorca. La misma pasó por La Coruña donde recibió el cuño ESPAÑA. La tarifa de 15 cuartos de vellón correspondía a una carta de menos de 6 adarmes entre Cádiz y Baleares o una de menos de 8 adarmes entre Galicia y Baleares.

La cubierta de la figura 7 tiene sin duda un uso excepcional de la marca ESPAÑA. Esta pieza salió de Pamplona el 14 de enero de 1795 con destino a Herrnhut, Alemania. Aunque hay un gran número de cartas provenientes de Europa con la marca ESPAÑA de La Coruña, éste es el único ejemplar que hemos visto con uno de estos cuños dirigido al norte de Europa. La misma probablemente fue conducida por barco directamente hasta Hamburgo donde fue tasada 20 *groschen*. De allí pasó a Herrnhut por vía de Leipzig. La tasa adicional en *groschen* de los dos lugares de tránsito y destino fue de 4, más 2, más ¼ por la entrega local, para un total de 26¼.¹²



Figura 7: Carta sencilla de Pamplona a Herrnhut en 1795 (colección de James Van der Linden).

La última carta que incluimos en esta sección con una marca ESPAÑA de La Coruña aparece en la figura 8. Lo poco usual de esta cubierta es que fue pagada de antemano el 20 de mayo de 1789 en Madrid, desde donde fue enviada a Lima por vía de La Coruña y Cartagena de Indias. Esta marca ESPAÑA de La Coruña ya muestra todos sus rasgos típicos. Además del cuño FRANQUEADO de Madrid, la X se usaba para indicar que no había porte debido por el destinatario. La correspondencia transatlántica pre pagada durante el siglo XVIII es rarísima.



Figura 8: Carta franqueada de Madrid a Lima en 1789 (colección de Jesús Sitjá).

Hemos visto esta marca de La Coruña en cubiertas dirigidas a Buenos Aires, Bogotá, varias poblaciones de las Islas Canarias, Chiapas, Chiloé (Chile), Guatemala, Herrnhut (Alemania), La Habana, La Paz, Lima, Mahón (Islas Baleares), Medellín, Nicaragua, varias poblaciones de la Nueva España, Nueva Orleans española y Santiago de Chile.¹³

La evidencia documental indica que La Coruña probablemente dispuso de dos ejemplares del cuño ESPAÑA, por lo que lo descrito anteriormente sólo se aplica a una de estas marcas. Hablaremos más sobre esto en la discusión de los tipos de marcas III y IV.

Tipo II

El segundo tipo de marca ESPAÑA, que también corresponde al tipo II de acuerdo con el Dr. Camino, se utilizó en Cádiz. El 26 de octubre de 1764 los Directores Generales de la Renta de Correo en Madrid le enviaron dos sellos con esta leyenda al Administrador de Correos de Cádiz, Manuel Bázquez, quien ya los tenía en su poder para el 2 de noviembre¹⁴.

Cádiz fue sin duda el puerto peninsular de mayor importancia con el comercio americano durante la mayor parte del siglo XVIII. En 1717, la Casa de Contratación fue permanentemente trasladada desde Sevilla a este puerto marítimo andaluz. Cuando se estableció el nuevo servicio de Correo Marítimo, la correspondencia transatlántica comenzó a ser manejada por la Administración de Correos de Cádiz en lugar de la Casa de Contratación. Por otro lado, el monopolio gaditano del comercio de Indias fue abolido el 16 de octubre de 1765. A pesar de que se designó a La Coruña como el puerto sede de los Correos Marítimos del Estado, el modo oficial y preferido de enviar la correspondencia transatlántica, la gran actividad mercantil gaditana representó una competencia formidable para el puerto gallego en términos del volumen de correspondencia transportada. Las piezas que hemos podido examinar, aunque esto no ha sido un estudio riguroso, demuestran que un número similar de cartas pasaron por ambos puertos durante el siglo XVIII, y que en las tres primeras décadas del siglo XIX, después de que La Coruña perdió su posición privilegiada en el correo transatlántico, la mayoría del tráfico marítimo y la correspondencia pasó nuevamente por Cádiz.

El diseño de la marca de Cádiz es en nuestra opinión el más perfecto, con las letras más uniformes y con pocas diferencias sobresalientes. Es decir, si compitese en un concurso de belleza con las otras marcas estampadas en España, la gaditana sin duda se llevaría el primer lugar. El color de la tinta de este cuño en los primeros años varía bastante, y va desde color ladrillo hasta rosado, y a veces naranja, muchas veces con la tinta un poco aguada o corrida. Posteriormente, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, se utilizó un rojo más intenso, a veces anaranjado.

A continuación describimos varias cubiertas que ilustran la variedad de usos de la marca ESPAÑA de Cádiz. La figura 9 muestra una cubierta con uno de los usos más tempranos conocidos de la marca ESPAÑA. Esta carta es parte de la famosa correspondencia Cologan con destino a Orotava, en las Islas Canarias, salida de España con fecha del 24 de noviembre de 1764. El reverso de la cubierta también tiene el cuño “½ de P.” (P de plata) en el mismo color de tinta de la marca ESPAÑA.

Este cuño de porteo sólo se conoce usado en Cádiz. Medio real de plata era la tarifa sencilla de la Península a Canarias.

Tizón describe el uso de este tipo de cuño ESPAÑA en Tenerife, Islas Canarias, a partir de 1764, pero no estamos de acuerdo con esta conclusión por que las administraciones postales de las Islas Canarias utilizaron la tinta negra en sus marcas durante toda la década de 1760.



Figura 9: Carta sencilla de España a la Villa de Orotava, Islas Canarias, en 1764 (colección de Juan Carlos Pérez Castells).

Específicamente Tenerife no utilizó el color rojo hasta finales del decenio de 1770. En nuestra opinión, los primeros usos de esta marca, basándonos en las piezas que hemos podido examinar, ocurrieron en Cádiz y La Coruña.¹⁵

Las comunicaciones entre la Península y las Islas Canarias por las embarcaciones del servicio de correo marítimo fueron exclusivamente a través de Cádiz entre 1762 y 1778. Esto es evidencia adicional de que este cuño ESPAÑA fue puesto en Cádiz y no en La Coruña¹⁶.



Figura 10: Carta sencilla de Cádiz a Lima en 1765 (colección de Jesús Sitjá).

Otro uso muy temprano de esta marca, el primero conocido en la correspondencia transatlántica, aparece en la figura 10. Esta interesante carta con contenido comercial va dirigida de Cádiz, el 2 de febrero de 1765, a Lima, Perú. La indicación “Por el navío el Matamoros Q.D.C.” está en la misma tinta y letra que el resto de la carta por lo que sin duda fue hecha por el remitente quien seguramente sabía de la salida de este barco. Esta embarcación no era uno de los nuevos paquebotes del estado sino un buque mercante o “registro” que salió directamente de Cádiz. El nombre oficial o “cristiano” de este buque era *San Francisco de Paula*, conocido también por su alias: *Matamoros*. El paquebote *El Rei* ya había salido de La

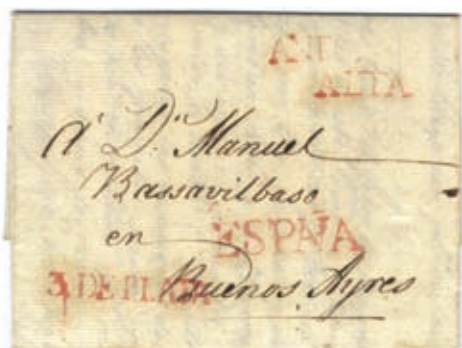


Figura 11: Carta sencilla de Cádiz a Buenos Aires en 1767.

Coruña el 1 de febrero, mientras que *El Quirós* no salía hasta el 1 de marzo, por lo que evidentemente esta carta no coincidió con una de las salidas de los paquebotes de La Coruña. Las siglas “Q.D.C.” (Quem Deus Conserveat) significan “Que Dios Guarde” y se usaban con cierta frecuencia a principios y mediados del siglo XVIII después del nombre del barco a modo de amuleto para la protección del navío.¹⁷

Parte del texto de esta carta revela el descontento de uno de los usuarios por el costo de este servicio a mediados del siglo XVIII: “... me dispensará de no escribir esta con margen por el nuevo impuesto que el Rey há puesto sobre las cartas de Yndias, y espero Ud egecutará lo mismo en las ocasiones que Ud me escriba para ahorrar de contribuir lo menos posible á este cruel establecimiento...” Como mencionamos anteriormente, la correspondencia de Indias inmediatamente antes de la creación de los Correos Marítimos se conducía gratis.

Otra cubierta muy temprana con la marca ESPAÑA de Cádiz se muestra en la figura 11. La misma se originó en Cádiz el 25 de septiembre de 1767, y va dirigida a Don Manuel Basavilbaso en Buenos Aires, quien fue administrador de correos terrestres y marítimos de los territorios del Río de la Plata desde el 19 de febrero de 1772 hasta su muerte, el 9 de junio de 1794. Don Domingo Basavilbaso, el padre de Manuel, fue el primer administrador de correos de dicha región en abril de 1768, después de haberse abolido el cargo de Correo Mayor. Esta pieza, enviada por buque mercante, es también la primera carta conocida con marcas postales circulada a la actual Argentina.

La “carrera de Buenos Aires,” de los Correos Marítimos del Estado desde La Coruña fue creada el 5 de diciembre de 1767, aunque el paquebote *El Príncipe* realizó un viaje de prueba el 19 de marzo del mismo año, llevando la correspondencia para Sur América, entre la cual iba la Real Cédula con la trágica expulsión de los jesuitas del nuevo mundo. A pesar del nombre de esta ruta, los paquebotes sólo llegaban hasta Montevideo, desde donde se transportaba la correspondencia hasta Buenos Aires en pequeñas embarcaciones.¹⁸

Tizón menciona la existencia de esta marca ESPAÑA de correo marítimo en Cádiz utilizada entre los años de 1781 y 1803. Pero el hecho de que las marcas

ANDALUCIA/ALTA, ESPAÑA y “3 DE PLATA,” en el sobre de la figura 11, estén todas idénticamente estampadas en tinta rosada color pastel (rojo aguado), establece indiscutiblemente su origen en dicho puerto.

La característica más común en las cubiertas transatlánticas originadas en Cádiz, en lo que respecta al uso de marcas postales, es la inconsistencia. Las cartas de Cádiz, tanto del siglo XVIII como el XIX, tienen indiscriminadamente la marca ESPAÑA, o CADIZ, o a veces ninguna de ellas. Desde muy poco después de haberse creado los Correos Marítimos del Estado, comenzaron las quejas por parte de varios oficiales del correo en América ya que muchas cartas circularon sin cuños postales, contrario a la Ordenanza de 1764.

Otra característica de las cartas con este tipo de marca es la presencia de cuños de porteo aplicados en Cádiz expresando su valor en reales de plata, la moneda utilizada en América. En la Península se utilizaba el real de vellón con aproximadamente la mitad del valor del real de plata fuerte. En el Nuevo Mundo no hubiera sido necesario especificar el tipo de moneda, puesto que localmente sólo circulaba el real de plata. Casi todas las cartas salidas de Cádiz, tienen cuños o marcas manuscritas indicando la tarifa a pagar en reales de plata, unas veces acompañados por la marca ESPAÑA, otras por la marca CADIZ. Del mismo modo, algunas cartas transatlánticas dirigidas a España tienen marcas de porteo estampadas en su lugar de origen que indican el porteo en reales (de vellón). En este caso, tres reales de plata era la tarifa sencilla a pagar por el destinatario.

La figura 12 muestra una carta sencilla enviada el 8 de enero de 1772 de Barcelona a la Ciudad de Guatemala, probablemente por vía de Cádiz. Aunque el remitente especificó la vía de La Coruña, nos parece que las características de este cuño son más parecidas al de Cádiz. Sin embargo dado el exceso de tinta en esta marca, no podemos descartar que se trate del sello de la Coruña. Esta sería la segunda cubierta más antigua que hemos visto con una marca ESPAÑA de Cádiz a Centro América.



Figura 12: Carta sencilla de Barcelona a Guatemala en 1772.

La cubierta de la figura 13, sin contenido, salió de España a Lima en 1774, y también se trata de un uso muy temprano del cuño gaditano. La figura 14 es muy



Figura 13: Carta sencilla de Cádiz a Lima en 1774.

interesante por que ilustra el fenómeno del sobreporte. Ya desde finales de la década de 1760 existen reglamentos autorizando el cobro de un recargo adicional a la tarifa de



Figura 14: Carta doble de Cádiz a Guatemala vía Veracruz, con sobreporte terrestre de dos reales en 1783.

correo marítimo por la conducción de la correspondencia por tierra conocido como sobreporte. Esta pieza fue enviada en 1783 de Cádiz a Guatemala por vía de Veracruz. Tiene una combinación de marcas probablemente única. La marca de origen CADIZ junto con el sello ESPAÑA y el cuño de porteo enmarcado "5 Pta," todas en el mismo color de tinta, además de la marca de tránsito VERACRUZ dentro de un óvalo. Cinco reales de plata era la tarifa por una carta de doble peso, entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{2}$ onza. Además del porte de mar, se le añadió el porte de tierra entre Veracruz y Guatemala de dos reales por una carta doble, para un total de siete reales de plata fuerte.



Figura 15: Carta sencilla de Cádiz a San Juan de los Remedios, Cuba, vía La Habana, con sobreporte terrestre de un real.

En la esquina inferior izquierda del sobre se indica el tipo de embarcación por la que se envía la carta: Aviso. El término "aviso" se usaba para designar a pequeños barcos con poca carga destinados al transporte del correo. Casi todos los avisos hacían el recorrido transatlántico a través de Cádiz durante este período. Estos buques típicamente eran fletados por agencias del gobierno y fueron utilizados por casi cuatro siglos. Las primeras ordenanzas regulando este tipo de nave, de enorme importancia en la conducción del correo transatlántico, se remontan a 1525.

En la mayoría de los casos, la tinta de las marcas ESPAÑA de Cádiz es mucho más uniforme y cubre la superficie de las letras mejor que la que se utilizó en La Coruña, como se puede notar en los ejemplares que hemos presentado.

La carta de la figura 15 muestra otro ejemplo del sobreporte, aunque no es tan obvio como en la cubierta anterior. Esta pieza fue enviada en 1788 de Cádiz a San Juan de los Remedios, Cuba, por vía de La Habana. La marca ESPAÑA fue puesta en Cádiz. La tarifa hasta La Habana era de tres reales, más un real adicional por el tramo terrestre al interior de la isla para un total de cuatro reales de plata.

La última carta de esta sección, en la figura 16, representa un uso bastante común de la marca ESPAÑA de Cádiz en un frontal sin fecha enviado desde Madrid a Santiago de Chile. Este tipo de correspondencia es bastante extenso. La tarifa de trece reales incluía el porte de mar, más el recorrido por tierra, probablemente desde Buenos Aires a Chile. Se trata sin duda de una envoltura de un paquete con varios documentos, lo que explica su alto porteo. A pesar de que tiene el texto "Por el Rey," que indica que era correspondencia oficial, evidentemente la agencia de gobierno que envió esta carta no disfrutaba de franquicia postal.

Conocemos este tipo de marca de Cádiz sobre cubiertas dirigidas a Buenos Aires, Guatemala, La Habana y otras poblaciones cubanas, Lima, Newport (estado de Rhode Island en los Estados Unidos), varias poblaciones de Nueva España y Santiago de Chile. Fue utilizada aproximadamente hasta la tercera década del siglo XIX, aunque con menor frecuencia en los años más recientes.¹⁹



Figura 16: Carta de peso múltiple de Madrid a Santiago de Chile (colección de Jesús Sitjá).

Tipo III

El tercer tipo de marca, que corresponde al número VII según el Dr. Camino, es muy diferente de los dos previos y en nuestro trabajo original le atribuimos su uso a Tenerife, Islas Canarias, lo que ha generado bastante controversia. ¿Por qué llegamos a la conclusión, hace ya más de una década, de que este tipo de cuño fue aplicado en Tenerife? La existencia de varias cubiertas de Cuba y Puerto Rico a Canarias en tránsito por la Península con la rara combinación de marcas ISLAS DE BARLOVENTO y ESPAÑA (tipo III) nos sugirió que este último cuño debió haber sido puesto a la llegada a su destino para indicar la procedencia de la embarcación que las condujo hasta Tenerife y no en tránsito por La Coruña. Pensamos que en estos casos no era necesario el uso de la marca ESPAÑA en la Península, pero sí en Canarias. Sin embargo, desde entonces hemos visto material adicional, incluyendo varios de los usos “erróneos” que ilustramos previamente en la sección sobre la marca tipo I de La Coruña, que no apoyan nuestra conclusión inicial. Hoy en día pensamos que este tipo de cuño probablemente fue usado en La Coruña.

Este tipo de marca ESPAÑA es muy fácil de identificar por las siguientes particularidades: 1) La barra horizontal del medio de la E es más larga que las otras dos; 2) La parte superior de la S es muy corta y su parte central es casi horizontal; y 3) La pequeña base horizontal de la P no se extiende a la izquierda de la línea vertical de la misma letra. Su color generalmente es marrón (rojo oxidado) o amarillento. Su período de uso fue bastante breve. La gran mayoría se encuentra entre mediados de 1802 y 1803, aunque también se conoce una cubierta de 1810.

Tras una sucesión de conflictos militares en los últimos años del siglo XVIII, la flota de paquebotes del servicio de Correos Marítimos del Estado quedó severamente decimada. Por consiguiente, la orden del 6 de abril de 1802 abolió la institución de los Correos Marítimos incorporando sus buques a la Real Armada. Hay que tener en cuenta las circunstancias políticas y militares en que se encontraba la península ibérica durante gran parte de la segunda mitad de la primera década del siglo XIX, que

disminuyeron dramáticamente el número de buques correo transatlánticos salidos de La Coruña. De hecho, a partir de finales de 1804 los paquebotes a cargo de la Real Armada dejaron de utilizar el principal puerto gallego definitivamente.²⁰

El sobre de la figura 17, escrito el 1 de julio de 1802, se originó en Berberana y fue puesto en el correo en Miranda del Ebro, en aquel entonces bajo la demarcación postal de Rioja, con destino a la ciudad de México. La instrucción manuscrita a la izquierda del sobre pide que la carta se enviara por vía de La Coruña y de Veracruz. Al igual que la mayoría de las cartas que recibieron el cuño tipo I de La Coruña, muchas de las cubiertas con el sello ESPAÑA tipo III también tienen otras marcas de las poblaciones españolas de donde salieron.



Figura 17: Carta sencilla de Berberana, Rioja, a México en 1802.

La siguiente cubierta, en la figura 18, fue enviada de Vigo a Buenos Aires en 1803. Tiene una marca borrosa de origen de color verde y el cuño ESPAÑA tipo III de La Coruña. Tanto esta pieza como la anterior debieron de haber sido tasadas tres reales en su lugar de destino.



Figura 18: Carta sencilla de Vigo a Buenos Aires en 1803.

La figura 19 muestra una cubierta enviada en 1803 de Madrid a Tenerife. Es curioso que tiene una marca manuscrita de un agente encaminador en La Coruña. Además del cuño tipo III, tiene la marca de porteo manuscrita “4 pta,” lo que no nos podemos explicar ya que en aquel entonces en las Islas Canarias ya no se utilizaba el real de plata.



Figura 19: Carta de Madrid a Tenerife tasada 4 reales de plata en 1803.

Las dos próximas cartas son muy interesantes. El sobre de la figura 20 fue escrito el 25 de agosto de 1802 en el pequeño poblado de Juana Díaz, en la Isla de Puerto Rico, y llevado hasta San Juan, donde se le puso el cuño de demarcación ISLAS DE BARLOVENTO. Esta última marca es muy rara usada en Puerto Rico. Probablemente un paquebote la llevó hasta La Coruña donde recibió la marca ESPAÑA, que aunque consiste de una estampación parcial, se puede notar claramente que se trata del tipo III. Posteriormente fue llevada a Tenerife donde fue tasada un real.

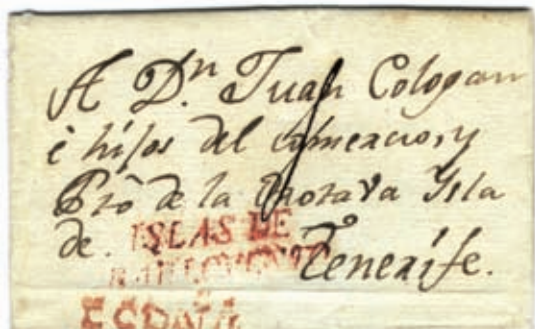


Figura 20: Carta sencilla de San Juan, Puerto Rico, a Tenerife vía La Coruña en 1802 (colección de Jesús Sitjá).



Figura 21: Carta sencilla de La Habana a Tenerife vía La Coruña en 1803.

Evidentemente en este caso sólo se cobró el porteo de la Península a Canarias, ignorándose el recorrido transatlántico. La carta de la figura 21 tiene una combinación de marcas similar a la de la cubierta previa. Solamente se conocen unos cuantos ejemplares con marcas de correo marítimo y de demarcación juntas. La misma salió de La Habana en 1803 con destino a Tenerife por vía de La Coruña, donde se le puso la marca ESPAÑA tipo III y el cuño de porteo “4” ambos en el mismo color de tinta amarillenta. En este caso el porteo está correcto, cuatro reales de vellón por una carta de Cuba de no más de $\frac{1}{4}$ de onza, en vigor desde fines de 1764 hasta mediados de noviembre de 1807²¹.

Los destinos de las cartas con este tipo de marca que hemos visto incluyen Buenos Aires (uno de los más comunes), Chiapas, Guatemala, Lima, México, Popayán y Tenerife.

Tipo IV

El siguiente tipo de marca ESPAÑA es mucho más raro que los tres anteriores y cronológicamente fue utilizado primero que el tipo III. El período de uso conocido de este cuño es limitadísimo, desde principios de enero de 1802 hasta mediados del mismo año.

Apenas hemos visto unos cuantos ejemplares de esta marca, casi todos de bastante pobre estampación. En nuestro trabajo original pensamos que este cuño pudo haberse utilizado en Sevilla por la existencia de una cubierta que describiremos a continuación, pero ahora estamos casi seguros de que el mismo estuvo disponible en La Coruña. Esta marca se caracteriza por lo siguiente: 1) La alineación de las letras muestra una ligera curvatura hacia abajo en las últimas letras que es evidente a partir de la primera A; 2) Las “extremidades” de la E son burdas y gruesas; 3) El centro de la S es el más vertical de todos; 4) La base de la línea diagonal izquierda de la primera A es sumamente prominente y sólo se extiende a la derecha; y 5) el ángulo inferior de la Ñ termina más arriba que la base de la línea diagonal izquierda de la primera A.

La carta de la figura 22 fue enviada de Vigo a Buenos Aires el 7 de enero de 1802 con la indicación manuscrita “por la Coruña.” Además de la marca ESPAÑA tipo IV en una tinta naranja oxidada, tiene el cuño VIGO / GALICIA en el centro del sobre, apenas legible.



Figura 22: Carta sencilla de Vigo a Buenos Aires en 1802.

La siguiente cubierta, en la figura 23, salió el 15 de mayo de 1802 de Sevilla a la ciudad de México. La cubierta tiene la marca coronada SEVA./ ANDALUCIA/VAXA de color marrón, idéntico al de la marca ESPAÑA. En nuestra opinión la similitud del color de la tinta entre los dos cuños es debido a su oxidación y no necesariamente indica que ambas marcas hayan sido aplicadas en Sevilla.



Figura 23: Carta sencilla de Sevilla a México en 1802.

La figura 24 muestra una carta salida de La Coruña en 1802 con destino a Buenos Aires con la indicación “Correo de S[u] M[agestad] Batidor.” La marca circular CORUÑA / GALICIA y el sello ESPAÑA están en el mismo color de tinta anaranjada. La evidencia que se deriva de estas pocas cartas sugiere que este cuño también fue usado en La Coruña, y todos los ejemplares van dirigidos a Buenos Aires o México.



Figura 24: Carta sencilla de La Coruña a Buenos Aires en 1802 (colección de Andrés García Pascual).

Si nuestro análisis es correcto, tres de las marcas ESPAÑA de la Península se aplicaron en La Coruña y las mismas probablemente no fueron usadas simultáneamente. Parece que su utilización siguió la secuencia de tipos I – IV – III. ¿Si se utilizaron sucesivamente, se trata de varios cuños o de un mismo sello alterado un par de veces en un intento de reparar sus defectos? Aquí viene nuestra especulación. Desde finales de la década de 1760 hasta fines del siglo XVIII, nos parece que todas las marcas ESPAÑA de La Coruña tienen características similares, lo que sugiere que se trata de un mismo sello. Hacia fines del siglo XVIII el cuño ESPAÑA de Galicia (tipo I) mostraba bastante deterioro, por lo que es posible que en los primeros años del decimonono éste se haya modificado dándole la apariencia del sello tipo IV. Estos reparos temporeros no fueron exitosos, si tomamos en cuenta el aspecto de la marca tipo IV. También es posible que al poco tiempo de uso se haya llevado a cabo otro intento de reparación de este último cuño resultando en las alteraciones evidentes en el sello tipo III.

Otra posibilidad es la siguiente. Sabemos que La Coruña pudo haber tenido dos cuños ESPAÑA diferentes. Según nuestra contabilidad, el Administrador de Correos Marítimos de La Coruña, José Antonio López, recibió un total de doce de estos cuños (dos en septiembre y diez en octubre de 1764) y que envió dos a Puerto Rico y ocho a La Habana. Puede que la marca ESPAÑA tipo IV haya sido el segundo tipo de cuño que quedó en La Coruña. ¿Pero por qué no se utilizó dicha marca hasta casi cuatro décadas después de su creación y por qué por tan breve período? No podemos explicarlo. La marca tipo III sí parece haber sido el resultado de la modificación de un sello previo, pero hasta aquí llegan nuestras conjeturas.

A partir de la independencia de la mayoría de los vastos territorios españoles en América, concretada alrededor de 1824, el uso de la marca ESPAÑA en la Península prácticamente cesó por completo. Es como si de repente no hubiese habido necesidad de indicar el origen de la correspondencia de la metrópoli.

De los diez siguientes tipos de marca ESPAÑA, todos parecen haber sido usados en diversas ciudades del continente americano con excepción del tipo VIII.

Tipo V

Las marcas ESPAÑA usadas en América por lo general son mucho más raras que las de la Península, especialmente durante el siglo XVIII, ya que éstas sólo se aplicaban cuando las cartas venían sin marcas desde España, contrario a los reglamentos. Esto no significa que todas las cartas transatlánticas salidas de la Península hayan recibido este cuño. Hubo muchísimos casos en que a este tipo de correspondencia no se le puso ninguna marca de correo marítimo, ni en España ni en América, especialmente aquella salida de Cádiz.

La marca tipo V fue usada en La Habana, que fue una de las primeras ciudades en América en recibir este cuño. El 31 de octubre de 1764, ocho ejemplares de este tipo de cuño le fueron enviados desde La Coruña a José Antonio de Armona, el primer Administrador General de correos en La Habana después del establecimiento de los Correos Marítimos. Armona distribuyó varios de estos sellos a las administraciones postales americanas de mayor importancia. Cuando este último oficialmente tomó posesión de su nuevo puesto el 14 de marzo de 1765, hizo un inventario que hoy se conserva en el Museo Postal Cubano. Dicho inventario nota: “Diez sellos de bronce que vinieron de España para el uso de este oficio con las inscripciones España Yndias e Yslas y son del cargo de esta Administración.” Posteriormente una nota al margen indica que uno de estos cuños le fue enviado a Cayetano Badán en Nueva Orleans. Lo que no sabemos con absoluta certeza es cuáles fueron las otras administraciones postales que recibieron estas marcas y exactamente qué tipos de cuños quedaron en La Habana.²²

A pesar de que la marca ESPAÑA estuvo disponible en La Habana desde muy temprano, en casi todas las cartas que hemos visto dirigidas a Cuba con este cuño durante el siglo XVIII, dicha marca fue aplicada en la Península. Los usos durante el siglo XVIII son muy raros.

Esta marca tiene muy pocos rasgos distintivos y es muy similar al tipo II de Cádiz. La diferencia entre estos dos cuños es siempre el tipo de color de la tinta roja. En La Habana la tinta roja tiene una apariencia “sangrienta” desde finales del siglo XVIII hasta las primeras dos décadas del siglo XIX.

La figura 25 muestra una cubierta enviada de alguna población española a Buenos Aires por vía de La Habana y Santiago de Chile. Aunque no tiene fecha, esta carta muy probablemente data del siglo XVIII por el color y la consistencia de la tinta, características de la que se usaba en La Habana en aquella época. Esta pieza tuvo que ser enviada con posterioridad a 1779 ya que la marca de demarcación CHILE no fue creada hasta esa fecha. Este es un caso bastante raro en que una carta fue recibida en La Habana sin marcas de origen o de correo marítimo, por lo que se le puso el cuño ESPAÑA en tránsito por Cuba. La tarifa de cinco reales manuscrita era por una carta doble, si es que no se cobró sobreporte.



Figura 25: Carta sencilla de España a Buenos Aires por vía de La Habana y Santiago de Chile (colección de Jesús Sitjá).

La carta de la figura 26 tiene el uso más común de la marca ESPAÑA de La Habana. Esta pieza fue escrita en La Coruña en 1837 y fue conducida por buque mercante hasta La Habana. Entre 1827 y 1851 estuvo activa la Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana, una empresa particular que operaba bajo contrato con el correo cubano a cargo de viajes regulares entre La Habana y Cádiz, con escala en otros puertos. La “Empresa” que de hecho fueron dos entidades con el mismo nombre que operaron consecutivamente por períodos de veinte y de cinco años respectivamente, tenía el derecho al monopolio de la conducción de la correspondencia transatlántica. Dicha Empresa retenía no sólo el porteo de las cartas transportadas en sus buques, menos el cinco por ciento, sino aquel de toda la correspondencia de llegada del exterior, inclusive España. Sin embargo el supuesto monopolio de la Empresa era algo más teórico que práctico, pues

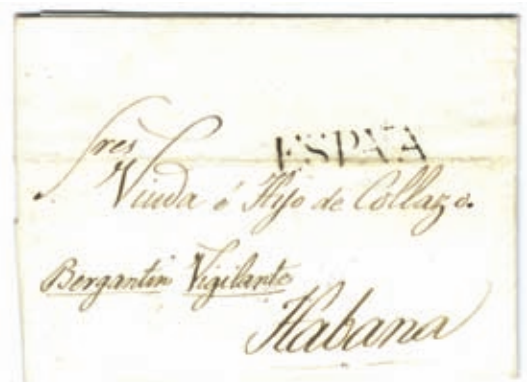


Figura 26: Carta sencilla de La Coruña a La Habana en 1837.

su contrato permitía que el correo cubano fletara embarcaciones para conducir correspondencia cuando fuera necesario, cosa que ocurrió con bastante frecuencia. Es probable que en el caso de esta pieza el bergantín *Vigilante* haya sido fletado por el Correo, evadiendo por completo la intervención de la Empresa. A pesar de no tener signos de porteo, la destinataria tuvo que pagar la tarifa sencilla de cuatro reales de plata. El archivo de Bernardo Collazo, y posteriormente su viuda e hijo, del que proviene esta carta, es probablemente el más importante en cuanto a la cantidad de material prefilatélico cubano que jamás haya salido a la luz.

Conocemos varios raros casos en que las marcas de la Empresa aparecen junto con otros cuños de correo marítimo, pero nada más un ejemplar con la combinación de la marca ESPAÑA y la E de la Empresa dentro de un óvalo, en un mismo sobre. Esta rara pieza, en muy pobre estado de conservación, data de la década de 1830. Por la humedad y el deterioro las marcas en esta cubierta tienen una apariencia negra verdosa. Esta combinación de marcas tan poco frecuente indica que en por lo menos un caso el cuño ESPAÑA fue estampado por un empleado de la Empresa.

Las próximas dos cubiertas no son nada comunes. La carta de la figura 27 fue enviada de Barcelona a La Habana en 1839. La misma fue llevada hasta Nuevitas, un puerto en la costa norte de Cuba, donde recibió su marca lineal, y apropiadamente, el numeral 4 para indicar la tasa de una carta sencilla de la Madre Patria. Al llegar a La Habana se le aplicó el cuño ESPAÑA para corroborar su origen y justificar el porteo. La figura 28 muestra una pieza similar a la anterior, salida de Barcelona a La Habana en 1829. Pensamos que es probable que también haya sido depositada en un puerto de la costa norte de Cuba donde se le puso la marca manuscrita ESPAÑA y el porteo 4, ambas de la misma mano. Al llegar a La Habana recibió el cuño apropiado.



Figura 27: Carta sencilla de Barcelona a La Habana vía Nuevitas, Cuba, en 1839.

Tizón reseña este tipo de marca usada en La Habana en color rojo entre 1778 y 1794, aunque no estamos seguros de que en todos esos casos dicha marca se haya puesto en Cuba, y en color negro entre 1830 y 1844. Nosotros no la hemos visto usada a partir de 1840.²³

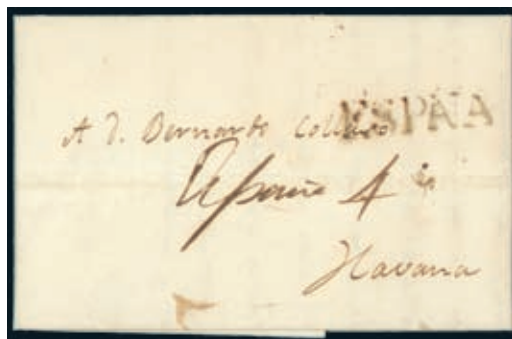


Figura 28: Carta sencilla de Barcelona a La Habana por vía del norte de Cuba en 1829.

La gran mayoría de ejemplares del primer tipo de marca ESPAÑA usada en La Habana se conocen entre los años 1820 y 1839, siempre en color negro, por lo que las fechas en la magnífica obra de Tizón tienen que actualizarse. Es posible que un cuño ESPAÑA negro haya sido puesto en La Habana en 1769. Casi todas las cubiertas que conocemos con esta marca cubana van dirigidas a Cuba. Además de los ejemplos que aquí ilustramos en que esta marca fue puesta en tránsito (figuras 25 y 47), existe una carta a Guatemala sin fecha en que el cuño probablemente fue estampado en tránsito por La Habana.

Tipo VI

La Habana tuvo otro tipo de marca ESPAÑA, muy diferente, de menor tamaño y con las letras inclinadas hacia la derecha. Se conoce usada en negro entre 1840 y 1841 solamente, y en rojo entre 1842 y 1844. El color negro es más raro que el rojo pero ninguna de ellas es común, dado su corto período de uso. La misma corresponde al tipo IV según el Dr. Camino. El primer tipo de cuño cubano, el V, se encuentra con mayor frecuencia que este último tipo. En casi todas las cartas con esta marca los cuños tienen una gran nitidez.²⁴

La figura 29 muestra una cubierta de peso sencillo enviada en 1840 de Barcelona a La Habana con la marca ESPAÑA tipo VI de La Habana en negro.

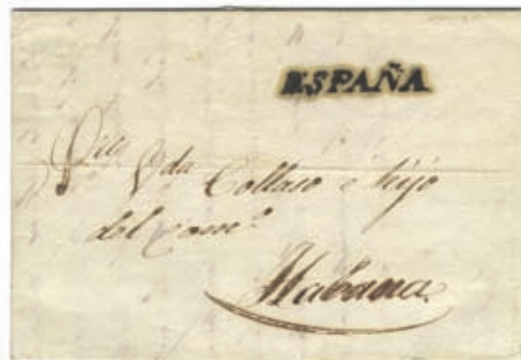


Figura 29: Carta sencilla de Barcelona a La Habana en 1840.

La carta de la figura 30, sin contenido y cuyo lugar de origen en la Península desconocemos, fue recibida en La Habana el de 15 julio de 1844, con esta marca ESPAÑA en color rojo. Fue encomendada por el buque *Ebro*. Desde el 1 de agosto de 1814 hasta 1854 la tarifa sencilla de España a Cuba era cuatro reales de plata para cartas de menos de ½ onza.²⁵



Figura 30: Carta sencilla de España a La Habana en 1844.

Tizón reporta la existencia de una marca idéntica a la anterior estampada en rojo en Matanzas en 1842 proveniente de la colección de Paco Lecha. Hemos podido examinar esta carta, ilustrada en la figura 31, que no tiene ninguna otra marca en el reverso. En nuestra opinión se trata del mismo cuño de La Habana que se puso en tránsito. No descartamos la posibilidad de que Matanzas haya tenido una copia idéntica a la marca tipo VI de La Habana, aunque hasta ahora esto no se ha podido comprobar. Sin embargo el puerto de Matanzas, en la costa norte de Cuba aproximadamente a unos 100 kilómetros al este de La Habana, usualmente no recibía embarcaciones salidas de España.

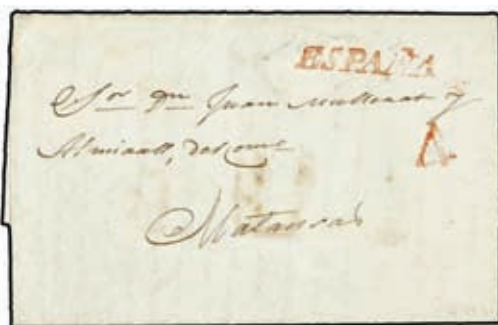


Figura 31: Carta sencilla de Capellades, España, a Matanzas en 1842 (cortesía de Xavier Llach).

Todas estas tres últimas cartas fueron enviadas por buques utilizados por la Renta de Correos, en perjuicio a la Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana.

Tipo VII

El tipo de marca usada en Buenos Aires, número VII en nuestra clasificación y VI en la del Dr. Camino, es muy diferente de las descritas anteriormente. Esta marca fue

fabricada localmente y guarda una gran semejanza con otras marcas lineales contemporáneas de la región, como por ejemplo las de Córdoba, Mendoza, Salta, Santa Fe y Tucumán, por nombrar unas cuantas. Una declaración jurada del administrador de correos, Don Domingo de Basavilbaso, con fecha del 7 de septiembre de 1770, listando los gastos de su oficina, menciona: "... por 28 rrs entregados a Manuel Luis del Nacimiento por un sello que dice España." El señor Nacimiento también fabricó, en plata, otros cuños postales usados en muchas de las poblaciones del Río de la Plata. A partir de entonces, los cuños de la región fueron confeccionados en bronce.²⁶

Una cubierta con la marca ESPAÑA de Buenos Aires aparece en la figura 32. Esta carta sencilla salió el 27 de febrero de 1802 de Madrid a Buenos Aires. Lo poco usual de esta pieza es la combinación de la marca de correo marítimo con el cuño BUENOS / AYRES. La gran mayoría de las cubiertas con el este tipo de marca tienen solamente el cuño ESPAÑA sin ningún otro sello, y se encuentra en correspondencia enviada en los primeros años del siglo XIX.

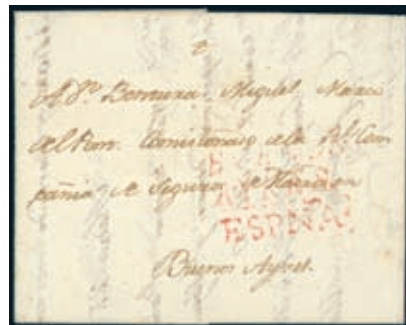


Figura 32: Carta sencilla de Madrid a Buenos Aires en 1802 (ex - Dr. Ángel Menéndez).

La figura 33 muestra un frontal sin fecha con uno de los pocos ejemplares de la marca ESPAÑA de Buenos Aires que hemos visto en color negro. Esta cubierta oficial también tiene un "sello negro" y el encabezamiento "Por el Rey," indicando que se trataba de correspondencia de la Corona. La misma va dirigida a Santiago de Chile. La marca ovalada en la esquina inferior izquierda se conoce comúnmente como "sello negro," por que la gran mayoría de ellos fueron estampados en ese color.

El uso de los sellos negros, de los cuales existe una gran variedad, comenzó alrededor de 1716, cuando la Real Orden del 7 de diciembre le concedió franquicia postal a la correspondencia oficial, siempre y cuando ésta estuviera identificada por cuños con el escudo real. Hacia finales del siglo XVIII el abuso de este privilegio por empleados del gobierno que utilizaban esta marca en su correspondencia particular era tan rampante, que el mismo fue modificado sustancialmente en 1799 por orden de Carlos VI. A partir de 1800 mucha de la correspondencia con sellos negros dejó de disfrutar de franquicia postal. Gradualmente estos sellos comenzaron a indicar en su periferia el tipo de agencia gubernamental que los utilizaba, aunque esto

demoró bastante, y la mayoría de la correspondencia oficial estuvo sujeta a las tarifas normales de correos. En este caso el *sello negro* y la marca lineal tienen dos tonos de negro muy diferentes.²⁷



Figura 33: Carta oficial de peso múltiple sin franquicia postal de Madrid a Santiago de Chile vía Buenos Aires.

En esta cubierta, el porteo de 49 reales estaba compuesto parcialmente por el porte de mar y el resto por la tarifa terrestre entre Buenos Aires y Santiago de Chile.

Tizón incluye dos tipos de marca ESPAÑA utilizados en Buenos Aires. En nuestra opinión, el primer tipo, con el diseño original que tiene la primera letra A y la Ñ fundidas, no se utilizó en esta ciudad. A pesar de que este estilo de marca se encuentra con frecuencia en cartas a Buenos Aires, pensamos que se trata de cuños estampados de salida en la Península. La marca tipo VII se reporta usada entre 1797 y 1816.²⁸

Tipo VIII

Este tipo cuño es muy similar al del tipo II de Cádiz, con letras muy uniformes y finas, pero muestra varias características típicas que la distinguen de las demás marcas: 1) Con frecuencia el interior de ambas letras A y en ocasiones la parte inferior de las letras E y S aparecen rellenas de tinta y 2) La línea diagonal de la izquierda de primera letra A no es recta, sino que muestra una leve torcedura hacia afuera por debajo de la línea horizontal en el centro de dicha letra.

La marca ESPAÑA tipo VIII es bastante escasa. Tan solo conocemos unos cuantos ejemplares en que definitivamente se notan sus diferencias. En nuestro trabajo original le atribuimos el uso de esta marca a Veracruz, el puerto más importante de la Nueva España. No cabe duda de que la administración de correo de este puerto recibió uno de los primeros cuños ESPAÑA enviados desde La Habana a fines de 1764 ó principios de 1765. Un inventario de dicha administración fechado en 1770 confirma la presencia de este sello en Veracruz.²⁹

Tizón señala que este tipo de marca se usó en Veracruz en color rojo desde 1795 a 1800, y en negro entre 1805 y 1807. Aunque existe correspondencia con el cuño ESPAÑA a Nueva España por vía de Veracruz durante estos

años, no hemos podido corroborar el uso de este sello en este puerto del golfo.³⁰

Recientemente hemos cambiado de parecer y ahora creemos que no se trata del sello de Veracruz, sino del segundo cuño ESPAÑA de Cádiz, enviado a este puerto andaluz desde Madrid a fines de octubre de 1764. Hay varias razones para esto. El denominador común de casi todas estas piezas parece ser Cádiz. Cuando las cartas con esta marca tienen nombres de barcos, éstos siempre salieron de Cádiz. Varias de estas piezas fueron por avisos, los cuales viajaban a través de Cádiz. La siguiente pieza también provee evidencia importante en cuanto al puerto donde se utilizó este cuño.

Es posible que esta cubierta, en la figura 34, represente lo que hasta ahora puede ser el uso más antiguo conocido de todos los cuños ESPAÑA. La carta no conserva su contenido pero en su interior tiene la fecha parcial indicando el año de 1764. Se trata de correspondencia real con franquicia postal enviada desde Madrid al Tesorero de Administración de Cruzada del Obispo de las Islas Canarias. Este estilo de sello negro en particular se conoce usado entre 1766 y 1797, según Tizón, por lo que éste también sería el ejemplar más antiguo de esta marca ovalada.³¹



Figura 34: Carta oficial con franquicia postal de Madrid a Canarias en 1764 (colección de Juan Carlos Pérez Castells).

Ya que entre 1762 y 1778 todo el correo marítimo entre la Península y las Islas Canarias se realizaba a través de Cádiz, no es posible explicar el uso de este cuño en ningún otro puerto, ni La Coruña ni mucho menos Veracruz. Al igual que La Coruña, vemos que Cádiz también usó esta marca en la correspondencia cisatlántica.

Otro ejemplar con esta marca aparece en la figura 35. Esta cubierta fue enviada el 26 de julio de 1782 a Lima a bordo del paquebote *El Famoso Sevillano*.

La figura 36 muestra un uso sumamente raro de esta marca ESPAÑA indicando el destino en lugar del origen de la carta. Esta cubierta, dirigida a Valencia, se originó en Veracruz el 19 de febrero de 1800. La misma fue por vía de Cádiz donde se le puso el cuño de correo marítimo equivocadamente. Es bien sabido que la Administración de Correos de Cádiz en numerosas ocasiones aplicó los



Figura 35: Carta sencilla de España a Lima vía Veracruz en 1782 (colección de Jesús Sitjá).

cuños erróneos en la correspondencia marítima de llegada. La pieza fue tasada “4Rs.” (de vellón) la tarifa para cartas sencillas procedentes de Nueva España que estuvo en vigor entre 1764 y principios de febrero de 1797, pero no en 1800, lo que indica que esta cubierta fue tasada incorrectamente, como si se hubiera originado en Cuba. La ausencia de una marca de origen correcta pudo haber sido la causa de este error. Al llegar a Valencia se le aplicó su típica marca circular con la V coronada.



Figura 36: Carta sencilla de Veracruz a Valencia en 1800 (colección de Jesús Sitjá).

La carta fue endosada por Aviso. Es poco usual encontrar correspondencia con este tipo de indicación en el siglo XIX, especialmente en cartas provenientes del Nuevo Mundo.

Este no es el único caso en que se utilizó la marca ESPAÑA erróneamente. Conocemos otro ejemplar del mismo año y de la misma correspondencia que la cubierta anterior en el cual se estampó sólo la parte inferior de uno de los cuños NUEVA/ESPAÑA en rojo para indicar el destino de la carta. Inicialmente pensamos que este último cuño de demarcación tuvo que haber sido puesto en la administración de correos de Veracruz, pero Cádiz también tuvo una marca con un estilo muy similar. Esta carta, que se ilustra en la figura 37, fue enviada por el bergantín *Vencedor* y tasada seis reales de vellón. Esta era la tarifa correcta para cartas transatlánticas de Nueva España de no



Figura 37: Carta doble de Veracruz a Valencia en 1800.

más de cuatro adarmes de peso, la cual estuvo en efecto por una década, hasta 1807.³²

La figura 38 muestra un ejemplar de la marca ESPAÑA tipo VIII en color negro, utilizada a principios del siglo XIX. Esta cubierta sin fecha ni contenido es parte de una correspondencia dirigida al Excelentísimo Ayuntamiento de la Muy Noble y Leal Ciudad de Guatemala, casi toda con la misma marca ESPAÑA en negro, aunque con una variedad de cuños de porteo. Los porteos de estas piezas corresponden a los promulgados en la orden del 1 de agosto de 1818. En este caso, cuatro reales indican que la carta pesaba menos de ½ onza.



Figura 38: Carta sencilla de España a Guatemala (colección de Jesús Sitjá).

Los seis siguientes tipos de marcas son todos raros y en algunos casos no se puede llegar a conclusiones definitivas sobre los mismos.

Tipo IX

De la próxima marca, tipo IX, tan solo se conoce un ejemplar. Se encuentra en la carta de la figura 39, de Cádiz a Lima, escrita el 11 de noviembre de 1807 con la instrucción *Fragata Monticello*. La marca ESPAÑA, en tinta roja, tiene la letra S muy deformada y el último palo de la Ñ es casi vertical. El Dr. Camino menciona esta pieza en su artículo y le asigna el número VIII. Él también describe que este cuño está enmarcado en un rectángulo. Pensamos que esto se debe a la pobre manera en que la marca



Figura 39: Carta sencilla de Cádiz a Lima en 1807 (colección de Jesús Sitjá).

fue estampada produciendo que los bordes entintados del cuño tocan el papel y no a que verdaderamente esté contenida dentro de un rectángulo. Esto también se puede apreciar ocasionalmente en otros cuños, especialmente el tipo VII, de Buenos Aires.

Originalmente consideramos la posibilidad de que esta marca se haya estampado en tránsito por el puerto de Cartagena de Indias, hoy parte de Colombia. Sin embargo, justo antes de terminar este trabajo recibimos una comunicación de Jesús Sitjá quien recientemente ha descubierto información adicional sobre la fragata norteamericana *Monticello*. Sitjá encontró un contrato que menciona la salida de dicha embarcación con 50.000 pesos en mercaderías directamente de Cádiz a Lima a fines de 1807. Por ende es lógico concluir que se trata de una marca ESPAÑA puesta en Lima. Por cierto que el tono de color rojo en esta marca es consistente con el usado en Lima en aquel entonces.

La documentación existente comprueba que Lima fue una de las ciudades que recibió uno de los cuños ESPAÑA originales, enviados desde La Habana por José Antonio de Armona. Varios inventarios de los administradores de correos de esta ciudad andina, entre 1777 y 1824, confirman la existencia de éste y de otro sello de correo marítimo.³³

Tipo X

El siguiente tipo de marca, X en nuestra clasificación y V en la del Dr. Camino, es también muy diferente de las anteriores y fue utilizada en Santiago de Cuba hasta finales de la época prefilatélica. Se conoce estampada en negro en 1832, en rojo durante 1848, en azul entre 1852 y 1853, y en verde en el año 1853. Todos los ejemplares de esta marca son sumamente raros.³⁴

El uso más tardío que conocemos de una marca ESPAÑA en Cuba aparece en la figura 40. Esta carta, escrita el 4 de diciembre de 1852, va dirigida desde Santander directamente a Santiago de Cuba donde se recibió el 1 de marzo de 1853. En Santiago se le aplicaron los cuños "4" (reales), la tarifa sencilla para cartas provenientes de la Península, y ESPAÑA, ambos en verde. Esta es la única pieza reportada con el tipo de marca de Santiago en color verde.



Figura 40: Carta sencilla de Santander a Santiago de Cuba en 1853.

Tipo XI

La siguiente marca, tipo XI en nuestra clasificación y IX en la del Dr. Camino, se conoce siempre usada en color negro. Tan solo hemos visto unos cuantos ejemplares con este cuño que probablemente se utilizó en la ciudad de Guatemala, aunque Tizón opina que estuvo disponible en Veracruz.³⁵

En la figura 41 se muestra una carta sin fechar dirigida al Ayuntamiento de Guatemala con dos copias de este raro tipo de marca y un "4" manuscrito. Se conocen cartas con esta marca ESPAÑA y el cuño "4" estampado en el mismo tipo de tinta negra. Este último cuño con el guarismo sin duda fue utilizado en Guatemala, lo que nos lleva a concluir que este tipo de marca ESPAÑA probablemente también fue estampado en esta ciudad.³⁶



Figura 41: Carta sencilla de España a Guatemala (colección de James Mazepa).

La tarifa de cuatro reales de plata para cartas sencillas de la Península entró en vigor en agosto de 1814, por lo que esta marca debió de haber sido utilizada alrededor de esta fecha.³⁷

Tipo XII

La siguiente marca, tipo XII, en rojo, sólo la hemos visto en un frontal sin fecha dirigido a Guatemala. La pieza, en la figura 42, es sin duda del período colonial, aproximadamente hacia el año 1800. Este cuño no ha sido catalogado previamente y tiene el mayor tamaño de todas las otras marcas ESPAÑA hasta ahora reportadas.

Aunque hay quien piensa que esta marca fue aplicada a la llegada en Guatemala, el tipo de tinta no corresponde al que se utilizaba durante la época en esta ciudad.

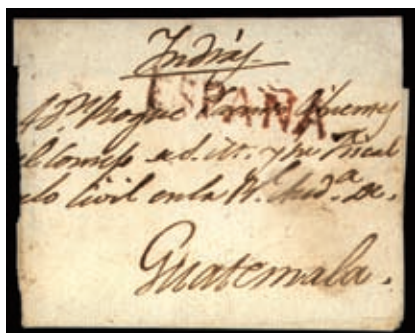


Figura 42: Carta sencilla de España a Guatemala circa 1800 (colección de Jesús Sitjá).

Tipo XIII

Este tipo de marca ESPAÑA se conoce usado en San Juan de Puerto Rico a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Su fabricación es un poco burda. Tiene la primera A fundida con la Ñ y la tilde de la Ñ es muy prominente. Este es el cuño ESPAÑA más pequeño usado en el correo transatlántico. Con dimensiones aproximadas de 26 x 5 mm, sin contar la tilde de la Ñ. Sólo hemos visto cuatro ejemplares de esta marca, todos en correspondencia oficial con cuños gubernamentales, dirigidos a Puerto Rico (San Juan). Esto sugiere que este tipo de marca se le aplicaba exclusivamente a las cartas oficiales y no a la correspondencia particular. Dos son de color negro y los otros rojo y azul. Solamente una de estas cuatro cubiertas tiene signos de porteo.



Figura 43: Carta oficial de Barcelona a San Juan, Puerto Rico, con marca de abono en 1859.

Existe un ejemplar con este cuño en color rojo, circa 1852, en una plica oficial con un sello negro de Madrid a San Juan. La cubierta de la figura 43, un frontal de Barcelona a Puerto Rico fechado el 28 de abril de 1859, tiene la marca ESPAÑA tipo XIII y una "A" de abono, ambas en el mismo tono de color negro.³⁸

El único ejemplar de este cuño que hemos visto en color azul aparece en la figura 44. Esta pieza fue enviada el 17 de abril de 1860 de un Juzgado de la Capitanía



Figura 44: Carta oficial de Barcelona a San Juan, Puerto Rico, con marca de abono en 1860 (colección de Jesús Sitjá).

General de Valencia al Capitán General de Puerto Rico. Al igual que la cubierta previa, tiene una A de abono.

La carta transatlántica de uso más tardío conocido con una marca ESPAÑA se muestra en la figura 45. Este sobre está fechado en Valladolid el 5 de septiembre de 1874. Este es el último estilo de marca ESPAÑA utilizada en la correspondencia transatlántica, usada exactamente ciento diez años después de la creación de los primeros sellos de correo marítimo con esta leyenda.



Figura 45: Carta oficial de Valladolid a San Juan, Puerto Rico, en 1874 (colección de Jesús Sitjá).

Tipo XIV

La última marca ESPAÑA que aquí reseñamos fue descrita inicialmente en un estudio publicado por el prominente filatelista Don Pedro Monge en 1926 sobre los matasellos españoles de Puerto Rico. Esta marca, la única dentro de un óvalo, también ha sido reportada en color negro usada como un matasello. Tizón hace referencia a este tipo de cuño de color negro en una cubierta enviada de Cádiz a San Juan en 1846.³⁹

La figura 46 muestra un ejemplar de esta marca que recientemente salió a la luz. Esta cubierta sin contenido fue enviada en 1849 a Madrid por vía de Cádiz y va endosada por el buque *Apolo* y "por Cádiz." Es posible que esta carta se haya originado en algún otro lugar, como por ejemplo Cuba, y que haya pasado en tránsito por Puerto Rico donde se le puso esta marca ESPAÑA al no tener ningún otro cuño. Además de la rareza de este tipo de marca, esta pieza tiene la combinación muy poco usual de



Figura 46: Carta con peso de dos onzas a Madrid vía Cádiz en 1849.

uno de los sellos de correo marítimo y un cuño de demarcación. Este tipo de marca ISLAS DE BARLOVENTO fue estampado en tránsito por Cádiz. Esta es también una de las pocas marcas ESPAÑA puestas sobre una carta transatlántica dirigida a la Península. El alto porteo de 34 reales de vellón indica que el peso de esta carta era de dos onzas.

Cubiertas con múltiples marcas ESPAÑA

Se conocen muy pocas cubiertas con más de un tipo de marca ESPAÑA. El raro uso redundante de estos cuños probablemente ocurrió inadvertidamente en aquella correspondencia que transitaba por una administración postal que disponía de este tipo de marca, donde el empleado de correos apresuradamente la estampó sobre las cartas sin notar que éstas ya estaban previamente marcadas.

La figura 47 muestra una cubierta excepcional, enviada el 4 de julio de 1769 de Alicante a La Habana por vía de La Coruña. El destinatario, Francisco Boulogny, era un oficial del ejército español que viajó a La Habana con la expedición militar de Alejandro O'Reilly para restaurar la autoridad española en Nueva Orleans. Boulogny permaneció en Nueva Orleans hasta 1775, pero regresó nuevamente a esta ciudad en 1777 donde estableció su residencia permanente. El mismo tuvo una distinguida carrera militar y ejerció el cargo de Gobernador Interino de Luisiana desde 1799 hasta su muerte en 1800 con el título de coronel.⁴⁰



Figura 47: Carta sencilla de Madrid a La Habana, encaminada a Nueva Orleans española en 1769 (Historic New Orleans Collection).

Cuando esta carta llegó a La Habana, Boulogny ya había partido para Nueva Orleans, por lo que la carta fue encaminada hasta esa ciudad en la ribera del río Misisipí. La misma fue tasada tres reales, la tarifa sencilla, y tiene tres ejemplares de la marca ESPAÑA. Esta es la única pieza que hemos visto con tres marcas ESPAÑA, aunque dos de ellas son idénticas. El cuño rojo en esta carta fue puesto en La Coruña, y los negros probablemente fueron aplicados en tránsito por La Habana. La tinta negra se utilizó en La Habana en la década de 1760 mientras que todas las marcas postales conocidas de Nueva Orleans española durante el siglo XVIII son de color rojo. Esta es además la carta más antigua conocida con marcas postales dirigida a Nueva Orleans.

Sabemos que la Administración de Correos de Nueva Orleans dispuso de un sello con la marca ESPAÑA desde marzo de 1766. El Administrador de Correos de esta ciudad, Cayetano Badán, recibió una breve orientación en La Habana con José Antonio de Armona en 1766. Armona seguramente le entregó este cuño directamente a Badán en Cuba. Un inventario hecho por Badán el 25 de agosto de 1768, cuando dejó su cargo, menciona la existencia de esta marca junto con dos cuños con la leyenda YNDIAS.⁴¹

La carta de la figura 48, sin fecha, aunque probablemente se remonta al siglo XVIII, va dirigida a Lima y tiene la rara combinación de las marcas ESPAÑA de Cádiz y de La Coruña. Algunas de las diferencias entre estos cuños y los tipos de tinta se pueden apreciar fácilmente.



Figura 48: Carta sencilla de España a Lima vía Cádiz y La Coruña (colección de Jesús Sitjá).

Otras poblaciones con marcas ESPAÑA

Además de las marcas usadas en las poblaciones descritas previamente, basándonos en la documentación en los archivos sabemos que algunas de las copias del sello original fabricado en Madrid en 1764 fueron enviadas a varias otras ciudades, aunque no se han visto ejemplares con su uso en todos estos lugares.

La tabla 2 resume el paradero conocido de los primeros cuños ESPAÑA. La numeración de estas marcas es completamente arbitraria y se incluye únicamente con el fin de contabilizarlas. La fecha se refiere aproximadamente al momento en que se recibieron estos cuños en las administraciones de correos. No hemos podido determinar a dónde fue enviado uno de estos sellos.

López Bernal hace referencia a la documentación que comprueba la existencia de la mayoría de los cuños listados en la tabla 2, principalmente correspondencia acusando el recibo de estos sellos, o inventarios de distintas administraciones de correos. De los ocho cuños enviados a La Habana, dos se quedaron en dicha administración. Asumimos que ya para principios de 1765 se habían enviado copias de estos sellos desde La Habana a las siguientes ciudades (con los años de inventarios en paréntesis): Veracruz (1770), México (1780), Cartagena de Indias (1768) y Lima (1777). En 1766 otra marca fue enviada a Nueva Orleans. Desconocemos el destino de uno de estos cuños. Se enviaron otras dos copias de esta marca desde Madrid a Caracas, una por vía de San Sebastián en diciembre de 1764 y la otra en 1765.⁴²

Tabla 2.

#	LUGAR	FECHA
1	La Coruña	octubre de 1764
2	La Coruña	octubre de 1764
3	Cádiz	octubre de 1764
4	Cádiz	octubre de 1764
5	San Juan de Puerto Rico	1764
6	Santo Domingo	1764
7	La Habana	1764
8	La Habana	1764
9	Cartagena de Indias	1765
10	Veracruz	1765
11	México	1765
12	Nueva Orleans	1766
13	Caracas	1764
14	Caracas	1765
15	Lima	¿1765?
16	¿?	

Hasta ahora no conocemos ningún ejemplar con el estilo original del cuño ESPAÑA usado en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Caracas, Veracruz, Nueva Orleans, Cartagena de Indias o México. Aunque existe bastante correspondencia con este tipo de marca dirigida a estas dos últimas ciudades, opinamos que en ninguna de las piezas que hemos visto a estos destinos los sellos fueron aplicados en el Nuevo Mundo.

Otros tipos de marcas ESPAÑA

Hubo otras tres poblaciones españolas que tuvieron cuños con la leyenda ESPAÑA en la época prefilatélica, pero ninguna de estas marcas se empleó en el correo marítimo transatlántico por lo que no son pertinentes a nuestro estudio.

Se utilizaron dos pequeñas marcas ESPAÑA en Tenerife, Islas Canarias, en color negro en 1784, ambas muy raras. Las poblaciones españolas fronterizas de La Junquera, en Cataluña, e Irún, en Guipúzcoa, también utilizaron diversas marcas ESPAÑA para la correspondencia dirigida al extranjero durante las décadas de 1840 y 1850.

Colofón

El último tipo de marca usada en La Habana para identificar la correspondencia procedente de la metrópoli no leyó ESPAÑA sino PENINSULA. Esta última marca se aplicó en La Habana en rojo de 1845 a 1848, y en azul desde finales de 1848 hasta 1849. Al parecer no se quiso seguir utilizando la palabra “España,” especulamos que posiblemente por razones políticas, para evitar hacer la distinción entre la Península y la Gran Antilla. Una cubierta de peso sencillo con esta marca aparece en la figura 49. Esta pieza, con el ejemplar más temprano que conocemos de este cuño, fue enviada el 11 de enero de 1845 de Santander a La Habana.



Figura 49: Carta sencilla de Santander a La Habana en 1845.

Agradecimientos

Varios coleccionistas e investigadores han contribuido de una forma u otra a este trabajo. Por supuesto que quedo muy agradecido con aquellos quienes escribieron por primera vez sobre estas marcas, por que sentaron las bases de conocimientos sobre las cuales se han desarrollado los estudios posteriores. Pero sobre todo por que despertaron mi interés en este tema.

En especial debo mencionar la ayuda valiosísima de Jesús Sitjà Prats, quien no sólo puso a mi disposición un sin número de piezas de su maravillosa colección de correo marítimo, pero que gracias a sus comentarios y preguntas, tras numerosas discusiones me vi obligado a analizar con mayor rigor este tipo de material y a modificar algunas de mis conclusiones previas. Él ha sido mi crítico más severo, lo que suele contribuir a un mejor trabajo de investigación. El reciente libro de Sitjà sobre el correo colonial en el Virreinato del Perú es también lectura indispensable para todos los interesados en el correo colonial, sin distinción de territorio.

Además, sin seguir ningún orden en particular, debo agradecer la ayuda de Leo Harris, Jim Mazepa, Paco Acevedo, Andrés García Pascual, Manuel Benavente, James Van der Linden y especialmente a José Manuel López Bernal, quienes proveyeron material, o crítica constructiva, o valiosa información utilizada en este estudio. Agradeceremos cualquier información adicional de nuestros lectores sobre este tema.

NOTAS

¹ Camino-Zamalloa, F. "The Maritime Postmarks ESPAÑA, ISLAS DE BARLOVENTO, and YNDIAS," *The American Philatelist*. American Philatelic Society, March 1982, pp. 241-250; Menéndez, A. "La Primera Marca Postal 'ESPAÑA' del Correo de Indias," *Espermer* 87 (No. 2). La Coruña, 1987, pp. 31-39; Kouri, Y. H. Jr. "La Marca ESPAÑA de Correo Marítimo Transatlántico," *The Cuban Philatelist*. Vol. X, No. 30, Octubre 1998, pp. 155-169 y Salvatecci, A. "La Marca 'España' Usada en Lima," *Filatelia Peruana*. Año 51, No. 149, pp. 4-6.

² Serra, J.M., Sempere, J.M. y Menéndez, A. *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*, Editado por Galería Filatélica, Barcelona, s/f, pp. 5-10; López-Bernal, J.M. "Las Primeras Marcas Postales del Correo Marítimo de Indias," *Atalaya Filatélica*. Sociedad Filatélica Sevillana, No. 79, Enero 1998, pp. 3-11 y López-Bernal, J.M. "La Marca 'ESPAÑA' del Correo Marítimo de Indias: Su Uso a Través de las Fuentes Documentales," *Crónica Filatélica*. Enero 1999, pp. 58-59.

³ Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, pp. 3-4 y López-Bernal, J.M. "Las Primeras Marcas Postales del Correo Marítimo de Indias," *Atalaya Filatélica*. Sociedad Filatélica Sevillana, No. 79, Enero 1998, pp. 3-11.

⁴ Kouri, Y.H. *The Postal History of Spanish New Orleans*. Stuart Rossiter Trust Fund, England, 2004, p. 20.

⁵ Menéndez, A. "La Primera Marca Postal 'ESPAÑA' del Correo de Indias," *Espermer* 87 (No. 2). La Coruña, 1987, pp. 31-39 y López-Bernal, J.M. "Las Primeras Marcas Postales del Correo Marítimo de Indias," *Atalaya Filatélica*. Sociedad Filatélica Sevillana, No. 79, Enero 1998, pp. 3-11.

⁶ Op. Cit., pp. 188-192.

⁷ Garay Unibaso, F. *Correos Marítimos Españoles a la América Española*. (Vol. I - 1514-1827). Ediciones Mensajero, Bilbao, 1987, p. 73.

⁸ López Bernal, J.M. "Tarifas Postales para el Correo Ordinario Marítimo Colonial (1628-1824)," *Acadēmus*, Año I, No. 1, Octubre 2000, pp. 7-21.

⁹ Op. Cit., pp. 7-21.

¹⁰ López-Bernal, J.M. "Una Aportación a la Historia Postal de las Islas Canarias: las Tarifas Postales y sus Ambitos de Aplicación," *Atalaya Filatélica*. No. 83, Enero 1999, pp. 3-6.

¹¹ Celles Aníbaro, C. y Jay, B. "Correspondencia en Tiempos de Guerra y Paz entre España y Gran Bretaña (1793-1815)," *Acadēmus*. Año VIII, Núm. 11, Septiembre 2007, pp. 21-34.

¹² Agradecemos el análisis de la ruta y tarifa a James Van der Linden.

¹³ Escalada-Goicoechea, E. *Exposición Mundial de Filatelia Granada 92, Colecciones Iberoamericanas*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1992, p. 76; Laiz, A. *Subastas*. Madrid, 22-23 marzo 1983, 20 mayo 1986 & 15 abril 1998; Soler y Llach *Subastas Internacionales*. Barcelona, 6, 7 y 8 de noviembre 1990 & 19 de junio 1991 y colección de James Van der Linden.

¹⁴ Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, p. 4.

¹⁵ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo III, EDIFIL, Madrid, 2004, pp. 1043-1058.

¹⁶ López-Bernal, J.M. "El Correo Marítimo Español en el Siglo XVIII: Establecimiento, Organización y Desarrollo de la 'Carrera de Canarias'," *Atalaya Filatélica*. No. 58, Octubre 1992, pp. 16-24.

¹⁷ Kouri, Y. H. Jr. "La Marca ESPAÑA de Correo Marítimo Transatlántico," *The Cuban Philatelist*. Vol. X, No. 30, Octubre 1998, pp. 155-169.

¹⁸ Garay Unibaso, F. *Correos Marítimos Españoles a la América Española*. (Vol. I - 1514-1827). Ediciones Mensajero, Bilbao, 1987, pp. 83-100.

¹⁹ Estudio del material en colecciones por más de veinte años y las subastas citadas en la referencia XV.

²⁰ Garay Unibaso, F. *Correos Marítimos Españoles a la América Española*. (Vol. I - 1514-1827). Ediciones Mensajero, Bilbao, 1987, pp. 188-192.

²¹ Schier, O. *Manual de la Filatelia Española*. Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, Madrid, 2000, p. 284.

²² Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, p. 4 y Camino-Zamalloa, F. "The Maritime Postmarks ESPAÑA, ISLAS DE BARLOVENTO, and YNDIAS," *The American Philatelist*. American Philatelic Society, March 1982, pp. 241-250.

²³ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo III, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1091.

²⁴ Op. Cit., p. 1091.

²⁵ Schier, O. *Manual de la Filatelia Española*. Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, Madrid, 2000, pp. 284-289.

²⁶ Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, p. 38.

²⁷ Fernandez-Xesta, A. *Militaria 85, Estudio Postal Sobre el Ejército y las Guerras de España*. Sociedad Filatélica de La Coruña, Tomo I, 1985, pp. 34-39.

²⁸ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo IV, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1513 y Kurchan, M.D. *Historia Postal del Río de la Plata Hacia la Epoca de las Invasiones Inglesas*. Buenos Aires, 1992.

²⁹ López-Bernal, J.M. "La Marca 'ESPAÑA' del Correo Marítimo de Indias: Su Uso a Través de las Fuentes Documentales," *Crónica Filatélica*. Enero 1999, pp. 58-59.

³⁰ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo IV, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1279.

³¹ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo I, EDIFIL, Madrid, 2004, pp. 28-29.

³² Schier, O. *Manual de la Filatelia Española*. Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, Madrid, 2000, p. 284.

³³ Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, pp. 20-21 y Salvatecci, A. "La Marca 'España' Usada en Lima," *Filatelia Peruana*. Año 51, No. 149, pp. 4-6. Salvatecci, A. "La Marca 'España' Usada en Lima," *Filatelia Peruana*. Año 51, No. 149, pp. 4-6.

³⁴ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo III, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1135.

³⁵ Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo IV, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1279.

³⁶ Harris, L. (Ed.) *Central America, Postal History and a Listing of Prephilatelic Postmarks*. New York, The Collectors Club and Federacion Interamericana de Filatelia, 1986, p. 22.

³⁷ Schier, O. *Manual de la Filatelia Española*. Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, Madrid, 2000, p. 285.

³⁸ H.R. Harmer, Inc. *Spain & Latin America Stamps and Postal History*. (Subasta) 27 de abril de 2007, lote 697, pp. 146-147.

³⁹ Monge, P. *Matasellos españoles de Puerto Rico*. Barcelona, 1926, p. 30 y Tizón, M. *Prefilatelia Española*. Tomo III, EDIFIL, Madrid, 2004, p. 1176.

⁴⁰ Kouri, Y.H. *The Postal History of Spanish New Orleans*. Stuart Rossiter Trust Fund, England, 2004, pp. 132-133.

⁴¹ Op. Cit., pp. 74-75.

⁴² López-Bernal, J.M. "La Marca "ESPAÑA" del Correo Marítimo de Indias: Su Uso a Través de las Fuentes Documentales," *Crónica Filatélica*. Enero 1999, pp. 58-59 y Sitjá, Jesús. *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, pp. 4-9.



THE "ESPAÑA" TRANSATLANTIC MAIL POSTMARKS

By YAMIL H. KOURI, JR.

The State Maritime Post, established in 1764, made regular transatlantic travel possible, with monthly journeys between Corunna and Havana. To help fund the new service, specific rates were established for all overseas correspondence. To determine the origin and destination of sea-bound letters three types of handstamps were created --ESPAÑA, YNDIAS and YSLAS. The ESPAÑA postmark should be applied at the departure ports of the Peninsula to all mail addressed to the New World. Initially this happened with some regularity. If a letter was received at a port in the Americas without this postmark, it would be struck on arrival or in transit in the first postal administration having such postmark. This last practice was more common in the nineteenth century. The major American ports responsible for the redistribution of transatlantic mail were Havana, Cartagena de Indias, Veracruz and Buenos Aires. The author examines in detail the origin of the earliest ESPAÑA postmarks, the 14 identified types, their characteristics and application sites, with many graphic examples.