

# EL USO DE LA MARCA LINEAL “HABANA” POR LA EMPRESA DE CORREOS MARÍTIMOS



**Yamil H. Kouri, Jr.**  
(Académico Electo)



La conducción de la correspondencia marítima entre España y sus colonias americanas en el último cuarto del siglo XVIII estuvo principalmente a cargo de los Correos Marítimos del Estado. Dicha institución fue disuelta en 1802 y sus naves se incorporaron a la flota de la Marina de Guerra, la cual asumió la responsabilidad de organizar el correo con el Nuevo Mundo. Por un espacio de un cuarto de siglo, la Marina de Guerra se encargó del transporte del correo ultramarino mediante el uso de sus propios buques o por el flete de embarcaciones para este fin. Hacia principios de la tercera década del siglo XIX, el servicio provisto por la Marina de Guerra resultó inadecuado para satisfacer las necesidades de los usuarios en Cuba, debido en parte al rápido crecimiento económico de la isla y a que muchos de los recursos navales tuvieron que ser empleados en las Guerras de Independencia, tanto peninsulares como americanas.

## LA EMPRESA

La *Empresa Mercantil de Correos Marítimos (Empresa)* fue fundada por un grupo de comerciantes en La Habana en 1827 para proveer viajes entre Cuba y España. La *Empresa* obtuvo un contrato del gobierno español que le otorgaba, entre otras cosas, el monopolio para conducir la correspondencia con la Península transportada por sus buques. Otro de los privilegios que disfrutaba la *Empresa* era la retención del porteo del correo proveniente del extranjero, independientemente de cómo éste hubiese llegado hasta Cuba. La costumbre de tasar la correspondencia del exterior recibida en la isla no era nueva. Cuando se estableció el primer servicio regular de correo marítimo en 1764, se impusieron nuevas tarifas para la correspondencia, que por lo general eran pagadas por el destinatario. Nuevamente, tras el decreto de libre comercio de 1818, el correo de la isla de Cuba continuó aplicando tasas a la correspondencia del

extranjero, que predominantemente era conducida por barcos de otras naciones.

El servicio que proveía la *Empresa* era principalmente entre Cuba y Cádiz, aunque en los veinticinco años en que la misma estuvo activa (1827-1851) también se hicieron escalas periódicamente en Puerto Rico y en las islas Canarias, además de en un par de otros puertos españoles. La *Empresa* requería el pago previo de la correspondencia salida de Cuba en sus embarcaciones. Casi todas las cartas transportadas hasta la isla de Cuba a bordo de sus buques, primero veleros y desde finales de la década de 1840, vapores, fue enviada sin pagar, a cobrar al destinatario.

## LAS MARCAS POSTALES

Muchas de las marcas postales usadas por la *Empresa* aparecen en la correspondencia salida de Cuba, aunque también se utilizaron una gran variedad de cuños de llegada para identificar el origen de las cartas recibidas en la isla y la aplicación de la tarifa correcta.

Un fenómeno interesantísimo de la marcofilia cubana, sin precedente en el mundo hispano, es el uso de marcas postales que fueron predominantemente aplicadas por el correo de La Habana, pero que en algunas ocasiones también fueron usadas por la *Empresa*, una institución privada. Esto ocurrió muy raramente, pero conocemos varios ejemplares de diversos cuños de correo marítimo que fueron utilizados por la *Empresa*, a veces en combinación con su óvalo negro con la letra “E.” Por ejemplo, hemos visto tres cubiertas con la marca YNDIAS, una con el cuño ESPAÑA y otra con la marca INDIAS, indudablemente aplicadas por la *Empresa*. Cabe mencionar que la *Empresa* funcionaba bajo circunstancias especiales que le permitían una estrecha relación con el correo de La Habana. Un empleado de la *Empresa* ocupaba una oficina en el edificio principal del correo de La Habana para facilitar el intercambio y la contabilización de la correspondencia. Aunque en ocasiones hubo tensiones entre las dos entidades,

es fácil imaginar que varios de los cuños pudieron haber cambiado brevemente de usuario dada la cercanía de las operaciones de las mismas. Del mismo modo, varias marcas usadas por la *Empresa* pasaron a manos del correo de La Habana tras la disolución de la *Empresa* a mediados de 1851. Entre ellas se incluyen las marcas FRANCO en óvalo y NA, aunque este no es el tema principal de este artículo.

El uso de los cuños del correo de La Habana por la *Empresa* fue siempre muy reducido, a veces rarísimo, y se conoce desde fines de la década de 1820. Hacia 1842 la *Empresa* ya contaba con casi todo tipo de cuños, con la posible excepción de marcas de tránsito, las cuales sólo fueron necesarias en muy pocas ocasiones.

El tipo de marca que se trata en este breve artículo, HABANA, estuvo en uso por la administración de correos de La Habana desde 1820 hasta mediados de 1842, cuando fue suplantada por los fechadores circulares introducidos por la reforma Baeza que paulatinamente se extendió por toda España y sus dependencias. En realidad existieron al menos tres cuños diferentes de esta marca, de formato casi idéntico, los cuales sólo se diferencian por su longitud (32, 34 y 35 mm), aunque aparentemente los dos últimos fueron los únicos que utilizó la *Empresa* (figura 1). Sin embargo, a los efectos de este trabajo no vamos a hacer ninguna distinción entre ellos ya que, en muchos

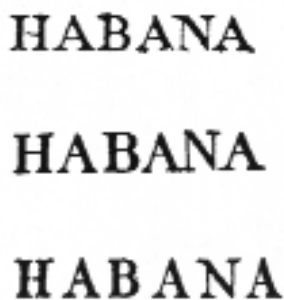


Figura 1. *Los tres tipos de marca HABANA.*

casos, debido a su pobre estampación es imposible diferenciarlos. Aunque estas marcas han sido previamente reseñadas en sus cuatro colores, tradicionalmente se han considerado como marcas de la administración postal de La Habana y hasta ahora ningún otro autor le ha atribuido el uso de este cuño a la *Empresa*.

La evidencia a favor del uso de este cuño por la *Empresa* es irrefutable. Antes de nada hay que decir que, el correo de La Habana dejó de usar marcas lineales de origen en octubre de 1842, cuando llegaron los primeros fechadores de tipo Baeza. Lo segundo es que estos cuños frecuentemente aparecen en combinación con otras marcas de la *Empresa* y en esos casos, ambos tipos de marcas invariablemente tienen los mismos colores. El correo de La Habana siempre estampó este tipo de cuño en tinta negra, mientras que la *Empresa* utilizó otros colores. A partir de 1842 el

correo de la capital cubana por lo general estampó sus marcas en tinta roja hasta octubre de 1848 y desde entonces normalmente usó el color azul hasta el inicio de la época filatélica. La *Empresa* por su parte aplicó sus marcas principalmente en color azul a partir de 1842, aunque también usó diversos colores; el rojo brevemente en 1842 y 1848, el verde por un corto período en 1843 y 1844, y el amarillo desde 1849 hasta su disolución a mediados de 1851. Los colores de la marca HABANA a partir de fines de 1842 siempre coinciden con los que estaba utilizando la *Empresa*. Las marcas HABANA en negro fueron siempre aplicadas por el correo de La Habana, mientras que las de otros colores fueron usadas por la *Empresa*.

## LA CORRESPONDENCIA EN TRÁNSITO POR CUBA

Como mencionamos anteriormente, el servicio prestado por la *Empresa* estaba limitado a viajes entre Cuba y la Península, con escalas ocasionales en Puerto Rico y Canarias. Puesto que en aquella época la isla no formaba parte de ningún convenio postal que permitiera el paso libre del correo, las cartas en tránsito generalmente tenían que ser enviadas a cargo de agentes encaminadores quienes se encargaban de ponerlas en el barco correcto para que fueran conducidas a su destino final o a otro lugar de tránsito. Existen muy pocas cubiertas que pasaron por Cuba sin ser manejadas por agentes encaminadores y que en algún momento pasaron por las manos de la *Empresa* viajando en sus embarcaciones durante parte del recorrido. En estas raras ocasiones, las marcas de la *Empresa* también fueron utilizadas en la correspondencia de tránsito por Cuba. Prácticamente todas las piezas de este tipo conocidas, fueron enviadas sin pagar, por lo que la *Empresa* evidentemente no tenía ningún incentivo en reencaminarlas. Aparentemente, la *Empresa* no recibía ninguna compensación por la conducción de las cartas en tránsito, aunque esto no está completamente aclarado.

## LAS CUBIERTAS

A continuación mostramos una selección de piezas que apoyan nuestra hipótesis de que la marca HABANA, inicialmente usada por la administración de correos de la capital cubana, fue posteriormente usada por la *Empresa* casi exclusivamente en la correspondencia de tránsito por Cuba.

La cubierta de la figura 2 es el ejemplar más antiguo conocido del uso de la marca HABANA por la *Empresa* y en un color diferente del negro. Además, es la única que hemos visto con esta marca en color rojo, aunque la más reciente edición de *Prefilatelia Española* menciona la existencia de varias piezas en este color. A partir de finales de 1842 no se conoce ningún ejemplar de la marca HABANA en negro.



Figura 2.  
1842. Veracruz a Cádiz por vía  
de La Habana.

Esta carta se originó en Veracruz el 3 de septiembre de 1842 y fue puesta en la oficina postal consular inglesa en ese puerto, desde donde fue llevada por el vapor inglés *Solway*, de la *Royal Mail Steam Packet Company*, hasta La Habana. En Cuba fue recibida por la *Empresa* que le aplicó la marca HABANA en rojo aceitoso y que, evidentemente, la retuvo por no haber quien pagara el porteo. Eventualmente fue reencaminada por buque mercante hasta Cádiz, pero no fue recibida hasta el 27 de noviembre, casi tres meses después de haber sido escrita.

Este tipo de tinta roja producía una estampación muy pobre y no fue usada nuevamente por la *Empresa* con excepción de un breve período a finales de 1848, con resultados muy similares.

La mayoría de las cartas en tránsito por Cuba que recibieron la marca HABANA usada por la *Empresa* sufrieron una demora excesiva, lo que sugiere que fueron retenidas por un tiempo, posiblemente en espera de que alguien

pagara su porteo. Aunque no lo hemos visto en el caso de la *Empresa* o el correo de La Habana, el servicio postal inglés en el Caribe retenía la correspondencia sin pagar o con franqueo insuficiente y enviaba una nota al destinatario reclamando el pago del porteo.

El remitente de esta carta pagó la tarifa sencilla de un chelín para su conducción hasta Cuba. En Cádiz el pago previo no fue aceptado y fue considerada como una carta sencilla sin pagar de México y tasada con siete reales de vellón. La tarifa correcta debió de haber sido sólo cinco reales de vellón, la tasa para cartas sencillas de Cuba.

La carta siguiente, en la figura 3, también fue enviada de México a Cádiz. Fue escrita en Orizaba el 17 de febrero de 1843 y su cuño de salida curiosamente tiene dos fechas, FEBRERO 17 y MARZO 10. Fue pagada de antemano hasta Veracruz en donde salió por buque mercante hacia La Habana. En Cuba, la *Empresa* le puso la marca HABANA en azul y tras un largo retraso fue nuevamente



Figura 3.  
1843. Orizaba a Cádiz por vía  
de La Habana.

puesta a bordo de una embarcación comercial que no llegó a Cádiz hasta el 30 de mayo, una demora de más de tres meses. Al igual que la de la figura 2, esta carta fue tasada con siete reales de vellón.

La pieza de la figura 4 siguió una ruta similar a las anteriores pero en el sentido opuesto. Salió de Castro Urdiales el 6 de abril de 1849 y fue llevada hasta Cádiz, donde se puso en el *Correo Marítimo No. 3* que zarpó rumbo a La Habana el 13 de abril. En Cuba la *Empresa* le aplicó la marca HABANA y el cuño del buque. Puesto que la *Empresa* no proveía un servicio entre Cuba y México, esta carta tuvo que ser llevada hasta Veracruz por un barco mercante. Fue recibida por el destinatario a fines de junio. La misma no tiene marcas de porteo e ignoramos si alguien pagó por su tránsito por Cuba.

La mayoría de las cubiertas con la marca HABANA usada por la *Empresa* van dirigidas de España a México y tienen la misma combinación de marcas que la carta de la figura 4, generalmente aplicadas en azul.

La figura 5 muestra una interesante cubierta de Nueva York a Jerez de la Frontera. Fue escrita el 24 de noviembre de 1848 y el remitente especificó en la esquina inferior izquierda que quería que la carta fuera enviada *vía La Habana* por la línea de vapores de Charleston, Carolina del Sur. La otra opción en aquella época era *vía Europa*. Lo que el remitente posiblemente desconocía, era que esta nueva línea de vapores, subvencionada por el gobierno de los Estados Unidos, requería el pago previo de toda la correspondencia al extranjero. La carta, probablemente, fue retenida por el correo de Nueva York hasta que se cobraron los 12 centavos y 1/2 de dólar que correspondían a la tarifa sencilla entre Cuba y los Estados Unidos. Finalmente se le aplicó el fechador circular de Nueva York el 23 de diciembre y la marca PAID (pagado), y fue enviada a La Habana a bordo del vapor *Isabel*, donde fue recibida por la *Empresa* el 11 de enero de 1849. La *Empresa* le aplicó su fechador circular con la leyenda EMPRESA / N. AMERICA y la marca HABANA, ambas en amarillo. Al



Figura 4.  
1849. Castro Urdiales a México por vía de La Habana y Veracruz.



Figura 5.  
1848. Nueva York a Jerez por vía de La Habana y Cádiz.



Figura 6.  
1846. Madrid a Nueva York  
por vía de La Habana.

igual que las cartas de las figuras 2 y 3, tras una demora en Cuba, esta pieza fue enviada a Cádiz por buque mercante donde fue tasada con siete reales de vellón. No sabemos exactamente cuándo fue recibida por el destinatario.

La carta de la figura 6 siguió un trayecto parecido al de la cubierta previa, pero en sentido contrario. Fue escrita en Madrid el 20 de noviembre de 1846 con destino a Nueva York. El remitente inicialmente planeaba enviar la cubierta por vía de Havre de Gracia, en Francia, pero evidentemente salió de Cádiz a bordo del *Correo Marítimo No. 3* y a su llegada a La Habana recibió la marca HABANA y el cuño del vapor, ambos puestos en azul por la *Empresa*. Eventualmente la carta fue llevada a Nueva York por un buque mercante, donde fue recibida el 1 de marzo de 1847. Su recorrido demoró más de tres meses. Hemos visto cartas similares tasadas en los Estados Unidos como correspondencia de barcos no subvencionados, es decir, seis centavos de dólar. Esta carta no tiene marcas de porteo americanas.

La Figura 7 muestra una cubierta del pequeño pueblo de May Hill, en la isla de Jamaica, a Salem, en el estado de Carolina del Norte, Estados Unidos. Fue escrita el 9 de junio de 1845 y enviada a Kingston con el pago previo de dos chelines, la tarifa doble. De allí llegó a La Habana mediante un vapor de la *Royal Mail Steam Packet Company*. La *Empresa* le estampó la marca HABANA, el cuño semicircular y el número "1" para indicar la tasa, aunque por ser carta de doble peso debió de haber sido "2" (reales de plata fuerte), todas en azul. Esta rara marca semicircular generalmente se usaba en la correspondencia proveniente del Caribe u otras islas (Bermuda, Madeira, etc.) aunque a veces también se utilizaba en la correspondencia de tránsito por La Habana, inclusive del interior de Cuba. Es poco usual encontrar cuños de tasa en combinación con la marca HABANA usada por la *Empresa*.

Esta carta salió de Kingston el 11 de junio, pasó por La Habana el 8 de julio y llegó a Nueva York en buque mercante el 28 de julio. En Nueva York fue tasada con 12

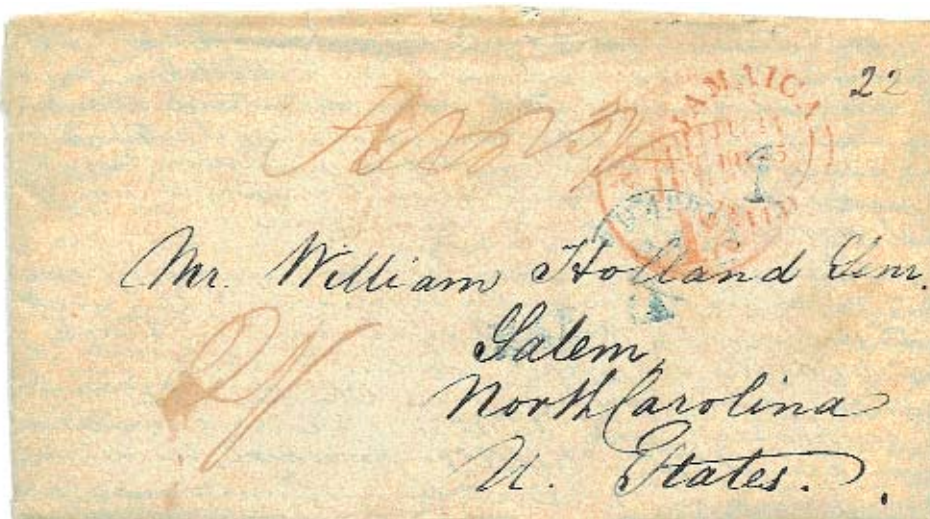


Figura 7.  
1845. Jamaica a Carolina  
del Norte, EE.UU.  
por vía de La Habana  
y Nueva York.

centavos de dólar, la tarifa doble para cartas entregadas por el capitán de barcos mercantes. El número 22 en la esquina superior derecha de la carta se refiere a la secuencia de la correspondencia entre el remitente y destinatario.

La pieza de la figura 8 proviene de la extraordinaria colección de nuestro colega Luis Alemany y es la única que conocemos cuyo origen y destino son los Estados Unidos. Salió de Nueva Orleans el 19 de marzo de 1847 y fue llevada privadamente hasta La Habana donde fue recibida el 26 de marzo. La *Empresa* aplicó su marca HABANA y el fechador circular al igual que el número "1" para indicar la tasa. La carta fue enviada a Nueva York por embarcación mercante y tasada con siete centavos de dólar, la tarifa sencilla para cartas "de barco." Llegó a Nueva York el 2 de junio, dos meses y medio después de haber sido escrita. probablemente hubiese llegado mucho antes de haber sido enviada por la ruta normal.

Conocemos algunas cubiertas similares a las que aquí describimos que estuvieron en tránsito durante seis meses. También hemos visto cartas del interior de Cuba dirigidas a México y correspondencia de España a Canarias erróneamente enviada a Cuba y luego reencaminada

por la *Empresa*, ambas con la marca HABANA de tránsito. En todas las cartas dirigidas a España manejadas por la *Empresa* cuyas fechas de salida y llegada se pueden determinar, es evidente que las mismas fueron transportadas por buques mercantes y no por las embarcaciones de la *Empresa*, aunque éstas últimas hacían el mismo recorrido. Posiblemente la *Empresa* se negaba a conducir esta correspondencia sin su previo pago para no incurrir en mayores pérdidas. Desde sus inicios la *Empresa* tuvo dificultades económicas que resultaron en su reestructuración en 1847 y finalmente produjeron su disolución en 1851.

Como suele ser el caso, casi siempre hay excepciones a la regla. Conocemos tres cubiertas en las cuales el cuño HABANA fue aplicado como marca de recepción en vez de tránsito. Dos de ellas son verdaderamente excepcionales, procediendo de Canarias y Puerto Rico respectivamente, las cuales también tienen los raros cuños ovalados de la *Empresa* para indicar dichos orígenes. La figura 9 muestra la única cubierta reportada que sólo tiene el cuño HABANA usado como marca de recepción por la *Empresa*. Fue franqueada previamente desde Madrid a La Habana el 29 de mayo de 1844. Tiene un fechador Baeza de



Figura 8.  
1847. Nueva Orleans a Boston  
por vía de La Habana.



Figura 9.  
1844. Madrid a La Habana.

Madrid y el cuño FRANCO, al igual que una gran X en el frente indicando el porte pagado. Existe un buen número de cartas de España a Cuba franqueadas de antemano y transportadas o manejadas por la *Empresa* y hasta ahora no conocemos ninguna otra con la marca HABANA.

## CONCLUSIONES

Una posible explicación para este uso tan poco usual de una marca lineal prefilatélica, es que la misma haya quedado obsoleta tras la reforma Baeza y que entonces el cuño se cediera a la *Empresa*, que aunque era una entidad particular, tuvo un carácter semioficial, debido a la naturaleza de su contrato con el gobierno. También especulamos que la aplicación de esta marca por la *Empresa* pudo haberse hecho para indicar la entrega de la correspondencia al correo de La Habana. Es posible que a la hora de sortear y contabilizar las cartas, el empleado de la *Empresa* separara aquellas con problemas, las cuales no se podían conducir y las marcara con el cuño HABANA.

Hasta esta fecha hemos visto aproximadamente unas 30 piezas con este tipo de uso de la marca HABANA en el cuarto de siglo que llevamos coleccionado este material, por lo que se pueden considerar algo raras.

Hemos ilustrado o descrito ejemplares de correspondencia por vía de La Habana, de este a oeste, oeste a este, oeste a oeste, norte a sur, sur a norte y norte a norte (con la isla de Cuba como punto geográfico de referencia), en que el cuño HABANA fue usado por la *Empresa* como marca de tránsito. Esto es testimonio del rol estratégico de la isla de Cuba en las comunicaciones del hemisferio occidental.

La mayor parte de la fase descriptiva de las marcas prefilatélicas de España y sus colonias ya se ha completado. El nuevo reto para nuestra generación de coleccionistas e investigadores de Historia Postal es ir más allá de la mera marcofilia y adentrarnos en el estudio de cómo y porqué se utilizaron estos cuños.

## REFERENCIAS

La mayor parte de la información en este artículo proviene del análisis de la correspondencia de la época, recopilada durante los últimos 25 años. El resto se obtuvo de las siguientes obras publicadas, en orden alfabético:

– Garay Unibaso, Francisco: *Correos Marítimos Españoles a la América Española. (Cuba, Pto. Rico y Sto. Domingo) Vol. II, de 1827 á 1861*. Ediciones Mensajero, Bilbao 1987.

– Guerra Aguiar, J. L.: *La Empresa de Correos Marítimos*. Cuadernos del Museo Postal Cubano, Habana, 1972.

– Piniella Corbacho, Francisco: *La Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851)*. Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz, 1995.

– Tizón, Manuel. *Prefilatelia Española*. Tomo III. EDIFIL, Madrid, 2004, pp. 1089-1098.

Además, la fecha de salida del barco que transportó la cubierta de la figura 2 se obtuvo de:

– Kenton, Phil J. & Parsons, Harry G.: *Early Routings of the Royal Mail Steam Packet Company 1842-1879*. The Postal History Society, England, 1999, p. 21.



### USE OF THE LINEAR MARK “HABANA” BY THE EMPRESA DE CORREOS MARÍTIMOS

By YAMIL H. KOURI, JR.

An interesting feature of Cuban marcofilia is the use of postmarks by the Post office in Havana that eventually were also used by the privately-owned Empresa de Correos Marítimos (Maritime Mails Company). This article deals with the mark HABANA that was in use by the Havana's Postal administration since 1820 until mid-1842, when it was replaced by the circular datestamp “baeza”. The author claims as irrefutable the evidence of the use of this linear mark by the Empresa de Correos Marítimos, specially in the correspondence in transit at Cuba, and reproduces a selection of pieces to support his thesis.