



LAS MARCAS DE CORREO MARÍTIMO "YNDIAS"



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



Se dice que el vocablo Indias (o Yndias) comenzó a emplearse a partir de finales del siglo XIII, cuando Marco Polo regresó a Venecia tras su largo viaje al Oriente, para referirse a los territorios del sur de Asia en general y no solamente al subcontinente que hoy en día lleva tal nombre. Cristóbal Colón emprendió su viaje hacia las Indias navegando hacia el oeste, pero, cuando fue evidente que las tierras descubiertas se trataban de otro continente, se comenzó a utilizar el término Indias Occidentales para referirse al Nuevo Mundo y diferenciarlo del de las Indias Orientales previamente conocidas. El gentilicio «indios» se ha empleado para referirse a los nativos de dichos territorios hasta muy recientemente, cuando el término «indígena», de mayor sensibilidad, lo ha ido sustituyendo gradualmente. La palabra «América» apareció por primera vez en 1507 sobre la parte sur del continente en un mapa grabado por el cartógrafo alemán Martín Waldseemüller, aunque su uso no fue adoptado inmediatamente. En el mundo hispano en particular, el predominante término Indias siguió empleándose por muchos siglos, e inclusive su uso no ha cesado por completo más de medio milenio más tarde. Los peninsulares que fueron a buscar fortuna en el Nuevo Mundo merecieron el epíteto de «indianos.»

Al finalizar la Guerra de los Siete Años, en 1763, la cual tuvo consecuencias desastrosas para España, se hizo evidente la importancia de establecer un sistema de comunicaciones más confiable y con regularidad entre la Península y sus vastos territorios americanos. Para consolidar los numerosos servicios postales regionales en manos de particulares que operaban en el Nuevo Mundo, en algunos casos a partir del siglo XVI, se formó la Junta para la Incorporación del Oficio de Correo Mayor a la Corona. Su determinación fue la abolición de los Correos Mayores en América, mediante compensación, la

creación de un servicio de correo marítimo y la consolidación de los servicios postales bajo la Real Renta de Correos. Una consolidación similar ya había ocurrido en la Península en 1706 tras el ascenso de los borbones al trono. Simultáneamente con la gradual disolución de los Correos Mayores en América se estableció el sistema estatal de Correos Marítimos con un ambicioso plan de hacer recorridos trasatlánticos mensuales, inicialmente entre La Coruña y La Habana. Previamente los viajes trasatlánticos se llevaban a cabo infrecuentemente y sin regularidad. Esta última empresa del Estado requirió una inversión sustancial de capital para la compra y construcción de una flota de paquebotes, y para el empleo del gran número de individuos necesarios para mantener la operación de este servicio, tanto en España como en América.

El 1 de noviembre de 1764 comenzó a operar el primer servicio regular de correo marítimo transatlántico entre España y sus colonias americanas. Inmediatamente previo a este nuevo servicio, y desde principios del siglo XVIII, la correspondencia trasatlántica se conducía gratuitamente. Para ayudar a costear los gastos de los paquebotes de Correo Marítimo, se impusieron nuevas tarifas postales basadas tanto en el peso como en el lugar de origen y destino de la correspondencia. Esto no siempre fue bien recibido por algunos de sus usuarios. Con el fin de aplicar la tarifa correcta, la cual principalmente era pagada por el destinatario, se crearon tres tipos de cuños o sellos que identificaban la procedencia de las cartas. Estas marcas postales, denominadas de correo marítimo, fueron ESPAÑA, YNDIAS e YSLAS. La primera debió de aplicársele a todas las cartas provenientes de España en el puerto de salida de la Península, o en caso de su omisión, en el puerto de llegada. La correcta aplicación de la segunda, la que nos concierne, no fue tan clara como la de la marca ESPAÑA. Lógicamente la marca YNDIAS debía de ponerse a las cartas de América dirigidas a España, pero en contraste con la

correspondencia salida de España, que se despachaba directamente desde un par de puertos principales, las cartas salidas del Nuevo Mundo podían pasar por varias administraciones postales importantes y por más de un puerto marítimo antes de emprender su cruce trasatlántico. En esos casos, ¿en dónde se les debía de poner el cuño YNDIAS? Y en el caso de la correspondencia marítima hemisférica, ¿quién era responsable de aplicar dicha marca, y cuándo se debía de usar el cuño YSLAS? El uso de esta última marca de correo marítimo es rarísimo, por lo que no tenemos que preocuparnos por ella. Sin embargo, la marca YNDIAS se aplicó indistintamente en América, tanto en los puertos de salida, como de tránsito o destino, según las circunstancias o la discreción de los empleados postales, o también como marca de llegada en España. La marca YNDIAS, en uso por cerca de un siglo, fue sin duda la más versátil de las tres marcas de correo marítimo.

Lo que es evidente al estudiar la correspondencia marítima de la América española es que la estampación de todo tipo de marcas postales fue muy inconsistente. Esto afecta tanto a los cuños de correo marítimo como a los de las demarcaciones postales creados posteriormente en 1779. Durante las últimas décadas del siglo XVIII y aproximadamente la primera mitad del siglo XIX, las cartas trasatlánticas a España circularon generalmente con uno de los siguientes cuños: de correo marítimo, de demarcaciones postales, de la Empresa Mercantil de Correos Marítimos, lineales o Baeza de origen, lineales o Baeza de recepción, con marcas de porteo solamente, o hasta en raros casos con las marcas peninsulares «ESTRANGERO...», sin seguir ningún orden aparente. En raras ocasiones las cartas recibieron más de un tipo de marcas diferentes. Pero por lo general, si una carta de América a la Península ya llevaba alguna marca que pudiera identificar su origen, los empleados postales en España no se molestaban en aplicarle ningún otro sello, sólo en determinar la tarifa correcta. Lo mismo sucedió en los territorios españoles en América, en donde raras veces se le aplicaron marcas de correo marítimo o de demarcación a las cartas que ya tuvieran cuños de origen, salvo muy pocas excepciones. En mi opinión, esta fue una actitud pragmática ya que a la llegada de una embarcación de América a veces se podían recibir muchos cientos o hasta miles de cartas a la vez, frecuentemente con destinos más allá del puerto de llegada, las cuales había que identificar, tasar y sortear para encaminarlas a sus destinatarios.

El primer artículo dedicado a la descripción y clasificación de las marcas de correo marítimo fue publicado por el Dr. Fernando Camino ya hace más de 35 años¹. Previamente hemos publicado un estudio y clasificación de los diferentes sellos ESPAÑA, del raro cuño YSLAS, al igual que un breve trabajo sobre usos específicos de la marca YNDIAS².

En este nuevo trabajo intentamos describir y clasificar todos los tipos de marcas YNDIAS usados en el correo marítimo, al igual que sus lugares y períodos de uso. Dada la extensión de este artículo, no se han incluido los pequeños cuños con la leyenda INDIAS, usados principalmente en Cuba y en raros casos en Nueva España, acerca de los cuales hemos escrito anteriormente³. Tampoco incluimos los cuños de poblaciones americanas que

incorporaron la palabra YNDIAS predominantemente empleados como marcas de salida en el territorio que hoy en día forma parte de Colombia.

Las pocas diferencias físicas detectables entre los primeros sellos con la leyenda YNDIAS, la falta de consistencia en su aplicación, y en muchos casos los diferentes colores y localidades en las cuales se pusieron los cuños de porteo, frecuentemente impiden o hacen muy difícil determinar con certeza sus lugares de uso en casos específicos. Debido a la escasez de material, este obstáculo es aún mayor durante el siglo XVIII.

Este trabajo ha sido posible gracias a la experiencia y las contribuciones colectivas de docenas de coleccionistas e investigadores, quienes por muchas décadas han acumulado los conocimientos que tratamos de presentar de forma organizada en estas líneas. Yo asumo la responsabilidad de cualquier error que pueda existir en la interpretación de los datos o en las conclusiones sobre el uso de estas marcas.

Clasificación de las marcas YNDIAS

En su artículo de 1982, el Dr. Fernando Camino clasificó estas marcas en nueve tipos diferentes, de la A a la I. Uno de ellos es el cuño INDIAS que no es parte de nuestro presente estudio. Tampoco se incluyeron los cuños «DE YNDIAS» en los tipos arriba mencionados. En mi opinión, las diferencias entre muchas de las marcas ilustradas en el estudio del Dr. Camino son muy sutiles y se pueden atribuir a diferencias en la calidad de estampación o la cantidad de tinta utilizada. Varias de ellas no necesariamente fueron aplicadas con sellos diferentes.

La tabla cercana incluye nuestra clasificación de los diferentes tipos de marcas YNDIAS, sus dimensiones aproximadas y los períodos y lugares de uso hasta ahora conocidos. La medida horizontal de los cuños lineales se toma desde la parte superior izquierda de la «Y» hasta el lado derecho de la «S.» La clasificación sigue un orden más o menos cronológico. Hemos analizado muchos cientos de sobres diferentes con esta marca, un tema que he estudiado durante exactamente cuarenta años.

Las siguientes son las notas a las que se refiere la última columna de la tabla. Número 1: Este es el estilo original del sello YNDIAS, que basado en evidencia documental estuvo disponible en La Coruña, y que evidentemente también se empleó en Cádiz y Tenerife. Además se utilizó en La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias, Nueva Orleans y probablemente en San Juan y Santo Domingo. No es posible saber si el mismo cuño estuvo en uso en La Habana durante casi un siglo, o si diferentes sellos con apariencia muy similar se emplearon sucesivamente. Número 2: Hay dos piezas con esta marca, sin fecha, que pudieron haberse usado en Santo Domingo y en San Juan de Puerto Rico. En una de ellas el marco no está bien definido. Número 3: Esta marca se utilizó en Barcelona y posiblemente en Madrid y otros lugares. Número 4: Esta parece ser una versión truncada de la marca tipo VII de Santander sin la palabra «DE.»



CLASIFICACIÓN DE LAS MARCAS "YNDIAS"				
TIPO	MARCA	MEDIDAS (mm)	FECHAS	LUGARES
I	YNDIAS	8 x 40	1766-1859	Ver Nota N° 1
II	YNDIAS	9 x 38	c.1783	¿Santiago de Cuba
III		22 (diámetro)	1790	Guatemala
IV		10 x 32 (marco)	segunda década s. XIX	Ver Nota N° 2
V	YNDIAS	7 x 39	1803-1856	Ver Nota N° 3
VI		31 x 44	1807	¿Santander?
VII	DE YNDIAS	6 x 54	1824-1851	¿Santander?
VIII	YNDIAS	5 x 28	1826-1848	¿Santander?
IX		26 (diámetro)	1839-1841	La Habana Empresa de Correos Marítimos
X	YNDIAS	8 x 45	1839-1856	Vigo
XI	DE YNDIAS	9 x 62	1846-1848	Bilbao
XII	YNDIAS	7 x 40	1847	Barcelona
XIII	YNDIAS	6 x 39	1851-1853	Santander Ver Nota N° 4

Los diferentes colores y otras características individuales de estas marcas se describen en cada sección.

Génesis de los primeros sellos YNDIAS

Los dos primeros sellos con la leyenda YNDIAS, hechos de bronce con mango de madera, fueron fabricados en Madrid y enviados al administrador de Correos Marítimos en La Coruña, donde fueron recibidos el 6 de octubre de 1764. Dos semanas más tarde, otros diez cuños con esta marca fueron enviados a La Coruña, desde donde se remitieron a América a bordo del paquebote de Correo Marítimo *El Cortés*, en su primer recorrido trasatlántico, zarpando el 1 de noviembre. Dos de estas marcas le fueron entregadas directamente a Antonio Loño, el primer administrador de Correos Marítimos de Puerto Rico, quien viajaba en este paquebote. A Loño se le dieron instrucciones de que enviara una copia de este cuño a la administración de Santo Domingo y que usara el otro en Puerto Rico. Los otros ocho ejemplares de este sello iban destinados a la administración de correos de La Habana. El primer administrador de Correos Marítimos en La Habana fue José Antonio de Armona, a quien se le encargó distribuir los sellos de correo marítimo a las administraciones postales en el hemisferio que le pareciera más conveniente⁴. Armona nos dejó un inventario de los efectos en su posesión, fechado el 14 de marzo de 1765, el cual menciona que quedaban diez cuños de correo marítimo⁵. Lo que no se indica es cuántos de ellos tenían la leyenda ESPAÑA, o YNDIAS o YSLAS, ni a donde fueron enviados los otros sellos.

No cabe duda de que por lo menos una copia del cuño con la leyenda YNDIAS fue enviada a Veracruz y otra a Cartagena de Indias. Sabemos que en marzo de 1766 dos copias de la marca YNDIAS de las que restaban en La Habana le fueron entregadas directamente al administrador de correos de Nueva Orleans, Cayetano Badán, de paso por la capital de Cuba⁶. Esto nos deja tres otras copias de esta marca sin localizar. Las otras principales posibilidades en donde se distribuyeron estos cuños incluyen la Ciudad de México, Santiago de Cuba, Caracas y Santa Fe de Bogotá, aunque no descartamos que La Habana, seguramente, o Veracruz, dado su volumen de correspondencia, hayan tenido a su disposición múltiples copias de este sello.

Asumimos que todos los sellos iniciales con la marca YNDIAS tenían un estilo muy similar, al haberse fabricado simultáneamente en el mismo lugar.

Varios administradores de correos en el continente americano, quienes inicialmente no recibieron los nuevos sellos de correo marítimo, escribieron a los directores generales de la Real Renta de Correos pidiendo copias de dichas marcas y la respuesta fue que mandaran a fabricar sus propios cuños⁷.

Este trabajo está dividido en dos partes principales. Primero describimos las marcas aplicadas en América, seguidas por las que fueron puestas en España y sus islas. Las marcas son presentadas cronológicamente, más o menos.

América

La Habana

La Habana fue la sede de la administración de Correos

Marítimos en América desde su establecimiento. Se conocen más cubiertas con la marca YNDIAS puesta en La Habana que en ningún otro puerto. El grado de certeza acerca del lugar de uso de esta marca en el siguiente grupo de sobres es muy alto.

Esta sección está organizada en cuatro partes, más o menos cronológicas. Primero describimos las cubiertas originadas en Cuba, principalmente; seguido por la correspondencia con destino o en tránsito por La Habana durante las primeras décadas del siglo XIX; después mostramos los raros usos de la marca YNDIAS por la Empresa Mercantil de Correos Marítimos de La Habana; y finalmente se tratan las cartas de tránsito o de llegada a La Habana que recibieron este cuño a mediados del siglo XIX.

La cubierta con el ejemplar más antiguo reportado con una marca YNDIAS estampada en La Habana se ilustra en la Figura 1. Esta carta, escrita el 18 de julio de 1769, fue enviada de La Habana a Santa Cruz de Tenerife. La misma fue tasada con un real de vellón, la tarifa sencilla en efecto en las Islas Canarias entre 1764 y 1778 para una carta de medio pliego con otro medio de cubierta (no excediendo un cuarto de onza)⁸.

El tipo de tinta roja usado en La Habana durante el siglo XVIII y las dos primeras décadas del siglo XIX tiene características muy particulares. Suele ser una tinta espesa de color rojo intenso con la apariencia de sangre fresca. Todas las marcas YNDIAS de La Habana en el siglo XVIII fueron puestas en tinta roja.



Figura 1. 1769. La Habana a Santa Cruz de Tenerife (Solery Llach).

La interesante carta de la Figura 2, con la rara combinación de los cuños YNDIAS e ISLAS DE BARLOVENTO, fue enviada de La Habana a La Guaira vía Puerto Rico en 1776. Ambas marcas fueron puestas en La Habana, aunque la YNDIAS, estampada dos veces, parece haber sido aplicada intencionalmente sobre la marca de demarcación. La ausencia de signos de porteo indica que se trataba de una carta sencilla sin pagar, que en aquel entonces correspondía a medio real de plata fuerte.

La Figura 3 muestra una carta enviada el 16 de noviembre de 1778 de La Habana a la República de Génova, un destino sumamente raro para la correspondencia de Cuba. La tasa de una lira y 18 centesimi (£1:18) corresponde a la tarifa para una carta de un cuarto de onza conducida por el mensajero



Figura 2. 1776. La Habana a La Guaira (colección particular).

del correo español desde España. La misma estuvo en efecto desde 1765 hasta 1818⁹. Como sucedía durante este período con la mayoría de las cartas de América con destinos más allá de España, no era posible cobrarle la tarifa trasatlántica al destinatario.

La compleja carta de la Figura 4 es una pieza verdaderamente extraordinaria. La misma está fechada en 1782, enviada por el Juzgado General, muy probablemente en Guatemala, al «Secretario del Juzgado General de Bienes de Difuntos de la Real Audiencia de la Ciudad de Quito en el Reino de Santa Feé.» En su interior tiene un papel sellado y un frontal de una carta de España pidiendo una factura para pagar la deuda de un difunto. Se trata de correspondencia oficial (Real Servicio), por lo que es probable que en este caso



Figura 3. 1778. La Habana a Génova (Soler y Llach).

las marcas «Franca» indicaran su franquicia postal y no necesariamente el pago previo del porteo. La primera marca que se le puso fue «Franca Larraz.», con su elaborada rúbrica. Simón de Larrazábal fue el administrador de correos de Guatemala, primero interino y después principal, entre 1768 y 1782. De Guatemala fue enviada por vía terrestre hasta Puebla, donde recibió la rara marca circular con varias letras fundidas que se ha interpretado como «Intendencias de la Nueva España». Se cree que la misma es de un cuño de franquicia postal usado en la correspondencia oficial¹⁰.

Una vez en Puebla fue enviada a Veracruz, donde recibió la marca «VERACRUZ» y el óvalo «Franca / Nievez,» con la típica rúbrica, estampado dos veces. Vicente Nievez Oropesa era el administrador de correos de Veracruz. La carta llegó a La Habana donde se le puso la marca YNDIAS pobremente estampada sobre las letras «del Juzg^{do}.» Desde La Habana probablemente circuló por la vía de Cartagena de Indias, Bogotá y Popayán, hasta llegar a Quito.

La pieza de la Figura 5 se trata del registro de embarque del paquebote *San Juan Nepomuceno* entregado el 1 de abril 1783 de La Habana a Nueva Orleans. Desde las últimas décadas del siglo XVIII, por lo menos, los registros de embarque



Figura 4. 1782. Correspondencia oficial de Guatemala a Quito por vía de Puebla, Veracruz y La Habana (colección de James Mazepa).

de buques salidos de puertos españoles fueron enviados junto con el resto de la correspondencia en valijas o cajones sellados. Esto fue una medida para tratar de reducir el contrabando. Una vez la correspondencia era abierta por el administrador de correos, el capitán de la embarcación estaba obligado a presentar este documento al administrador de la aduana local o al cónsul español, en caso de ser un puerto extranjero. Los registros de embarque son mucho más raros que la correspondencia ordinaria. Apenas conocemos unos cuantos registros de embarque enviados previos a 1784, cuando se hizo uniforme el formato de estos documentos. La marca YNDIAS en este registro fue puesta en La Habana.



Figura 5. 1783 Registro de embarque de La Habana a Nueva Orleans (colección particular).

Otro registro de embarque se muestra en la Figura 6. Este es el documento de la goleta española *La Concepción*, que salió de La Habana rumbo a Campeche (Nueva España), el 10 de septiembre de 1799. A partir de octubre de 1784, todos los registros de embarque tenían que pagar el porteo de antemano. La combinación de las marcas YNDIAS y el óvalo HAVANA/Franco es sumamente rara.

La Figura 7 muestra un sobre enviado alrededor de 1807 por el Capitán General de la Isla de Cuba al Oidor de la Real Audiencia de Guatemala. Esta carta de peso doble ilustra el cobro del sobreporte terrestre para la correspondencia marítima. La marca YNDIAS fue puesta en La Habana, el número 1, de color naranja-rosado, se le aplicó en tránsito por



Figura 6. 1799. Registro de embarque de La Habana a Campeche (colección particular).

Veracruz, y el 5 negro se le puso a su llegada a Guatemala. Existe un buen número de cartas de La Habana a Centroamérica con esta marca YNDIAS, principalmente a Guatemala.

La carta de la Figura 8 fue enviada el 10 de abril de

1813 de La Habana a Veracruz. La gran mayoría de las marcas YNDIAS puestas en La Habana, cerca del 75%, se encuentran en cartas enviadas a, o desde, Veracruz. Además de los destinos representados anteriormente, la marca YNDIAS de La Habana también se conoce en correspondencia dirigida a Sudamérica, principalmente a Cartagena de Indias y a Lima.

Esta cubierta tiene la misma combinación muy poco usual de marcas que la de la Figura 2, ambas puestas en La Habana. Al llegar a Veracruz la carta fue tasada tres reales de plata, basado en el legado postal de la época, la tarifa sencilla de menos de media onza entre Cuba y América Continental. Aunque esta tarifa no aparece publicada hasta agosto de 1814, la misma fue aplicada a este tipo



Figura 7. c.1807. La Habana a Guatemala vía Veracruz (colección particular).



Figura 8. 1813. La Habana a Veracruz (Soler y Llach).

correspondencia con anterioridad, desde principios de la segunda década del siglo XIX. Nótese la diferencia del color de las tintas usada en estos dos puertos. La tinta de Veracruz tiene un tono de rojo más tenue, como ladrillo.

La abundante correspondencia entre Veracruz y La Habana durante las tres primeras décadas del siglo XVIII, antes de la independencia de México, demuestra la aplicación



inconsistente de los cuños de correo marítimo YNDIAS y del sello de demarcación ISLAS DE BARLOVENTO. La correspondencia de Cuba a Nueva España indistintamente era marcada tanto con YNDIAS en La Habana o en Veracruz, o ISLAS DE BARLOVENTO en la capital cubana. Las cartas en el sentido opuesto también recibieron el cuño YNDIAS tanto en Veracruz como en La Habana. Lo que realmente importaba era la aplicación de la tarifa correcta. Además, se conocen bastantes cartas entre estos puertos que solamente tienen cuños de porteo.

Los ejemplares de la marca YNDIAS de La Habana del siglo XVIII son muy escasos, pero los del siglo XIX son relativamente comunes.

Cabe mencionar lo que es aparente al analizar las cubiertas conocidas: que salvo muy pocas excepciones, la administración de correos de La Habana consistentemente aplicó la marca YNDIAS en tinta roja a la correspondencia marítima de salida y la tinta negra a la correspondencia de llegada o en tránsito por la isla, al menos a partir del siglo XIX. Desconocemos la razón de esta curiosa práctica.

La Figura 9 muestra una cubierta escrita el 5 de enero de 1810 en Veracruz con destino a Cádiz, enviada por vía de La Habana. Es imposible saber si fue llevada privadamente hasta La Habana, donde fue puesta en el correo, que es lo que sospechamos, o si se entregó al servicio postal de Veracruz, donde no recibió ninguna marca. La segunda posibilidad no es tan rara. Este es uno de los pocos casos que hemos visto de una marca YNDIAS estampada en rojo en La Habana sobre una carta con origen fuera de Cuba, casi todos ellos provenientes de Nueva España. El cuño «5R» (de vellón), en tinta roja aceitosa, fue puesto en Cádiz. Esta era la tasa sencilla, para cartas de hasta cinco adarmes, de la demarcación Islas de



Figura 9. 1810. Veracruz a Cádiz vía La Habana (Soler y Llach).

Barlovento a España entre 1805 y 1854. La mayoría de las cartas con la marca YNDIAS, independientemente de donde fue puesto este cuño, tienen la tasa de cinco reales de vellón, como veremos más adelante.

Es pertinente hacer notar que se encuentran muy pocas cartas con la marca YNDIAS de La Habana dirigidas a la Península, la mayoría de las cuales recibieron el cuño ISLAS DE BARLOVENTO en Cuba o en España.

El siguiente grupo de cubiertas consiste en cartas enviadas a Cuba o circuladas en tránsito por La Habana durante las primeras décadas del siglo XIX. El sobre de la Figura 10 fue escrito el 24 de febrero de 1818 en Veracruz y transportado a La Habana a bordo del bergantín *Relámpago*. Tanto la marca YNDIAS como el 3 fueron



Figura 10. 1818. Veracruz a La Habana (colección de Jesús Sitjà).

puestos en La Habana, en tinta negra de escribir. Esta era la tarifa sencilla aplicada en Cuba a la correspondencia de América Continental, con excepción de los Estados Unidos, desde la década de 1810 hasta la de 1870.

La Figura 11 muestra el uso de la marca YNDIAS en tránsito por Cuba y su rara combinación con la marca ISLAS DE BARLOVENTO. Esta carta fue escrita en 1802 en Campeche con destino a Santa Cruz de Tenerife. Ambos cuños fueron aplicados en La Habana, la marca YNDIAS negra a su llegada de Nueva España y la ISLAS DE BARLOVENTO roja a su salida para la Península. Esta es una de las marcas



Figura 11. 1802. Campeche a Santa Cruz de Tenerife vía La Habana (colección de Jesús Sitjà).

YNDIAS de color negro puesta en La Habana más antiguas conocidas. La cifra de tasa «4» fue aplicada a su llegada a España, probablemente en La Coruña. La gran mayoría de las marcas YNDIAS de La Habana estampadas en tinta negra se encuentran en cartas de Nueva España dirigidas a Cuba o a España.

Una cubierta poco usual, con origen y destino en el continente americano, y con la marca YNDIAS puesta en tránsito por La Habana, aparece en la Figura 12. Esta carta fue escrita el 1 de julio de 1813 en Nueva Orleans, dirigida a Veracruz. En su esquina inferior izquierda tiene la indicación manuscrita «Goleta Proserpina,» en una mano diferente a la

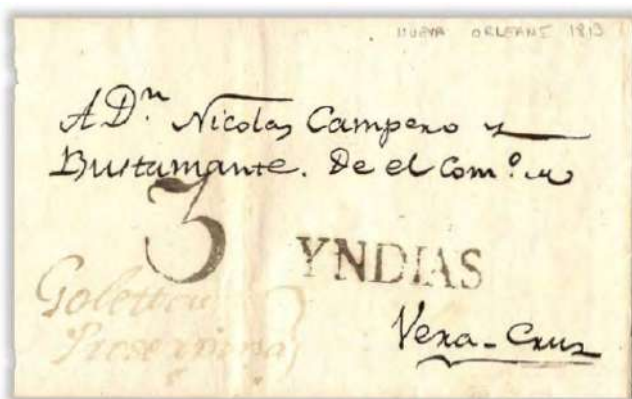


Figura 12. 1813. Nueva Orleans a Veracruz vía La Habana (colección de Jesús Sitjà).

de la dirección. La cifra estampada «3,» de gran formato, también fue puesta en La Habana. Las pocas cartas conocidas entre Nueva Orleans y Nueva España o Cuba, en las décadas de 1810 y 1820, también tienen esta tarifa.

Exactamente una década antes del envío de esta carta, el control de Nueva Orleans había cambiado de manos españolas a francesas y tan solo varias semanas después pasó a formar parte del territorio de los Estados Unidos.

La Figura 13 muestra una rara cubierta aparentemente



Figura 13. 1815. Laguna de Términos a Madrid vía La Habana (colección de David Braun).

enviada en 1815 de Laguna de Términos, en la costa sureste del Golfo de México, a Madrid. Su destinatario era nada menos que el Rey Fernando VII, mencionando en la dirección: «por su cautividad... A las Cortes Generales y Extraordinarias.» Fernando VII ya había regresado a España a principios de 1814, lo que indica que la fecha en el sobre no es correcta, o que el remitente no tenía noticias de la situación política en la Península. Esto último es lo más probable, dada la crisis en que se vivía en aquel entonces, tanto en la metrópoli como en sus territorios americanos, que afectó grandemente a las comunicaciones trasatlánticas. La lucha por la independencia de México ya había comenzado un lustro antes.

Además de tener el único ejemplar hasta ahora reportado del cuño ovalado con ornamentos «FRANQUEADO / EN LAGUNA / DE TERMINOS,» el correo trasatlántico pagado de antemano es muy raro. El tono de color negro de este cuño ovalado es diferente al de la marca YNDIAS puesta en tránsito por La Habana.

La siguiente cubierta, en la Figura 14, es un raro ejemplar de correspondencia entre México y los Estados Unidos, con la marca YNDIAS puesta en tránsito por La Habana. La carta fue escrita el 9 de noviembre de 1822 en San Blas, un importante puerto en la costa del Pacífico, dirigida a Providence, la capital del estado norteamericano de Rhode Island. Se demoró casi seis meses en llegar a manos de su destinatario. No está claro cómo llegó hasta Cuba. La vía



Figura 14. 1822. San Blas a Providence (Rhode Island, Estados Unidos), vía La Habana y Nueva York (colección particular).

normal de comunicaciones entre Veracruz y La Habana fue interrumpida inmediatamente tras la independencia de México. Las últimas tropas españolas permanecieron en el fuerte de San Juan de Ulúa desde octubre de 1821 hasta noviembre de 1825. A pesar de esto, es evidente que el tránsito marítimo entre México y Cuba no cesó por completo. Se conocen docenas de cartas entre Veracruz y La Habana durante este período.

En La Habana fue tasada con la tarifa sencilla de tres reales de plata. Eventualmente este número fue tachado y se le puso una equis en el frente indicando que no se debía ningún porteo en Cuba. Desde La Habana fue conducida por un buque mercante a Nueva York, donde se recibió el 17 de abril de 1823. La carta fue tasada con 39 centavos de dólar, dos



Figura 15. 1823. Veracruz a Barcelona vía La Habana (colección particular).

centavos por una carta de barco más 37 centavos por su transporte por tierra a Providence. La tarifa sencilla por una distancia de entre 150 y 400 millas era de 18½ centavos, por lo que esta carta fue considerada de doble peso en los Estados Unidos.

La carta de la Figura 15 fue enviada en 1823 de Veracruz a Barcelona, por vía de La Habana, a bordo del bergantín *Vengador*. La marca YNDIAS fue puesta en La Habana y la tasa de «5.R.», para una carta sencilla de no más de cinco adarmes, fue aplicada a su llegada a España.

De vez en cuando la marca YNDIAS fue aplicada erróneamente. La carta de la Figura 16 fue enviada el 10 de noviembre de 1826 de Barcelona a La Habana. La marca ESPAÑA se debió de haber usado en este caso, y la tarifa correcta debió de haber sido cuatro reales de plata, no dos. Ambos cuños fueron puestos en La Habana.

A partir de agosto de 1827 comenzó a operar en La Habana la Empresa Mercantil de Correos Marítimos (Empresa), una compañía de vapores cubana que tenía un contrato con la administración de Correos española para proveer un servicio postal entre Cuba y España, haciendo escalas en Puerto Rico y las Islas Canarias. A la Empresa también se le permitía retener el importe de la correspondencia marítima que llegaba a Cuba. Sin embargo, el correo de tránsito por la isla representaba un problema para la Empresa porque no había forma de



Figura 16. 1826. Barcelona a La Habana (colección de Jesús Sitjà).

cobrarle el porteo a los destinatarios fuera de Cuba.

La Empresa empleó sus propias marcas en la correspondencia que manejaba, y en raras ocasiones también utilizó algunos de los cuños de la administración de Correos de La Habana. La Empresa operaba desde una oficina dentro del edificio de Correos. Se conocen no más de media docena de cubiertas con la marca lineal YNDIAS de La Habana intervenidas por la Empresa, tanto de llegada como de tránsito por Cuba.

La carta de la Figura 17 fue enviada el 12 de mayo 1833 de Mérida (México), a La Habana. Además del cuño YNDIAS, tiene el óvalo con la «E» que la Empresa típicamente utilizó como marca de recepción entre 1827 y 1841. La

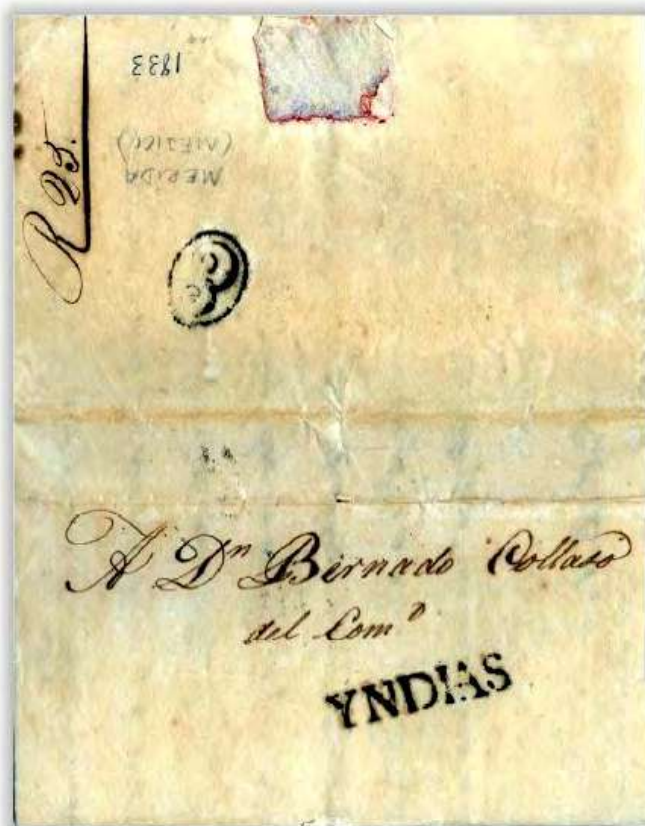


Figura 17. 1833. Mérida (México) a La Habana (colección de Jesús Sitjà).

ausencia de signos de porteo indica que se trataba de una carta sencilla, a pagar tres reales de plata.

La Figura 18 muestra una carta enviada en 1828 de Zacatecas (México), a Jerez de la Frontera. Al llegar a Cuba la Empresa le aplicó el cuño YNDIAS y el óvalo «E», y encaminó la carta hasta Cádiz por buque mercante, donde se le puso la tasa de una carta sencilla de «5R.» La cifra manuscrita en el reverso de seis reales y catorce maravedís sugiere que el destinatario retiró esta carta junto con otra con valor de doce cuartos o posiblemente con otras dos cartas sencillas de seis cuartos cada una¹¹.

La cubierta en las Figuras 19 y 20 muestra un uso



Figura 18. 1828. Zacatecas (México) a Jerez vía La Habana (colección particular).

sumamente raro de la marca YNDIAS. Esta carta, fechada en Veracruz el 25 de febrero de 1833, fue enviada a Londres por vía de La Habana. Esta es la única pieza reportada dirigida a Inglaterra con la marca YNDIAS. Tiene la misma combinación de marcas que las dos previas cartas. En Londres fue tasada tres chelines (3/-), la tarifa sencilla de Cuba, y recibió el fechador circular para el correo del extranjero «F.P.O.» (Foreign Post Office) en el reverso. Hemos visto otra carta transportada por paquete inglés, pero de México a Cuba, escrita el 27 de julio de 1838 en Veracruz con destino a La Habana. La misma tiene las marcas YNDIAS, en el frente, y «E» en el reverso, además del fechador circular de Veracruz en



Figura 19. 1833. Veracruz a Londres vía La Habana (Christoph Gaertner).

el reverso.

Como se ha mencionado anteriormente, la Empresa no tenía incentivo alguno en tramitar la correspondencia en tránsito por Cuba, de la cual no percibía ingresos.

Aparentemente, la marca YNDIAS, al igual que otros cuños de correo marítimo y de demarcación, continuó siendo usada por la administración de Correos de La Habana durante el período de funcionamiento de la Empresa. Esto se aplica a todo tipo de correspondencia, de salida, llegada y tránsito. La carta de la Figura 21 fue enviada el 19 de noviembre de 1833 de Mérida (México), a Charleston (Carolina del Sur, Estados Unidos), por vía de La Habana. En Cuba se le puso la marca YNDIAS y fue tasada con 4 reales, por una carta de peso doble. La ausencia de otras marcas postales indica que



Figura 20. Reverso de la cubierta previa (Christoph Gaertner).



Figura 21. 1833. Mérida (México) a Charleston (Carolina del Sur, Estados Unidos), vía La Habana (colección de Jesús Sitjà).

desde La Habana la carta fue llevada privadamente hasta su destino, después del pago del porteo. Apenas se conocen unos cuantos ejemplares de cubiertas dirigidas a los Estados Unidos con la marca YNDIAS.

A partir de 1838 la Empresa comenzó a utilizar una serie de marcas circulares en la correspondencia recibida de Norteamérica (E/NA), del norte de Europa (E/NE) y del resto de la América Continental, principalmente de México



(E/YNDIAS). Estas marcas se estamparon principalmente en negro, pero también en varios otros colores hasta 1841. Ninguno de estos cuños es común, pero el más raro de ellos es sin duda el «E/YNDIAS.»

La carta de la Figura 22 fue enviada en enero de 1839 de la Ciudad de México a La Habana. El fechador circular rojo «FRANQUEADO / MEXICO» indica el pago previo de la tarifa interna hasta Veracruz. La carta fue conducida por un buque mercante hasta La Habana, en donde se le puso la marca circular negra «E/YNDIAS.» Era una carta sencilla sin marcas de porteo cubanas.

La Figura 23 muestra otra carta enviada de la Ciudad de México a La Habana, en 1842. Esta carta fue llevada



Figura 22. 1839. Ciudad de México a La Habana (colección particular).

privadamente a Veracruz y, desde allí, se puso en un buque mercante hasta Cuba. En La Habana se le puso la marca «E/YNDIAS» de color azul. La carta fue tasada con tres reales, con el número estampado en negro. Frecuentemente, primero se identificaba el origen de la correspondencia y después se determinaba su peso en dos pasos separados, por lo que no es raro que la marca de llegada y la de porteo en un mismo sobre tengan colores diferentes. Algo muy interesante en esta cubierta es que tiene tres cortes de desinfección realizados por un empleado



Figura 23. 1842. Ciudad de México a La Habana (colección particular).

del departamento de sanidad en la Bahía de La Habana (señalados con tres flechas negras)¹².

La cubierta de la Figura 24, enviada en 1843 de Veracruz a La Habana, fue transportada a Cuba por el vapor inglés *Medway*. El remitente pagó la tarifa sencilla de un chelín, indicada por el círculo con corona «PAID AT VERA-CRUZ» y la marca manuscrita en lápiz rojo (1/-). Al igual que la cubierta previa, esta carta tiene el «3» negro y la marca «E/YNDIAS,» pero en color amarillo. Aparte del color negro, esta marca es muy rara estampada en tinta de otros colores.

Desde aproximadamente 1842, la Empresa comenzó a utilizar fechadores circulares u ovalados para identificar la correspondencia proveniente de España, Puerto Rico, Canarias y del extranjero. La nueva marca para el correo de América Continental incluía la leyenda «INDIAS.» Dada la extensión de este trabajo, no hemos incluido los cuños INDIAS con la «I» latina.

La Empresa cesó sus operaciones en mayo de 1851. A partir de entonces, y hasta finales de la época prefilatética, la administración de Correos de La Habana volvió a utilizar el antiguo sello YNDIAS para la correspondencia del continente americano, a veces simultáneamente con un pequeño cuño lineal INDIAS.

La resurrección de la primitiva marca YNDIAS, más de nueve décadas después de su introducción, es testamento de la frugalidad excepcional de los empleados de correos, o de la extraordinaria calidad de fabricación de este sello, o de



Figura 24. 1843. Veracruz a La Habana (Kelleher Auctions).

ambos. Durante su última década de uso en La Habana, esta marca se estampó predominantemente en tinta negra, a veces en azul, y raramente en verde.

La Figura 25 muestra el uso sumamente raro de una marca YNDIAS en una cubierta de la costa del Pacífico de Sudamérica a Cuba. Esta carta fue escrita el 11 de septiembre de 1855 en Lima (Perú), y conducida privadamente hasta Panamá, donde fue encaminada por Cova & Co. Este agente encaminador la transportó hasta el puerto de Aspinwall (hoy en día Colón), en la desembocadura del río Chagres, en la costa del Caribe del istmo de Panamá. Este puerto era el término norte del ferrocarril de Panamá, completado en 1852. El encaminador pagó de antemano 10 centavos de dólar (Paid 10), la tarifa sencilla hasta Cuba por un vapor americano, en este caso el



Figura 25. 1855. Lima (Perú) a La Habana vía Panamá (colección particular).

George Law, de la United States Mail Steamship Company¹³. La carta salió de Aspinwall el 21 de septiembre y fue recibida en La Habana el 27 de septiembre. En la era de vapores y ferrocarriles, esta carta hizo el recorrido de la costa del Pacífico de Sudamérica al Caribe en poco más de dos semanas.

Otra cubierta de la costa del Pacífico, pero del norte, aparece en la Figura 26. Esta carta, de San Francisco a La Habana, fue puesta en el correo el 6 julio de 1859. El remitente pagó 20 centavos por su conducción a bordo de vapores americanos hasta Cuba, donde fue recibida el 6 de agosto. La tarifa de San Francisco a Panamá era de 10 centavos, más otros 10 centavos de Panamá a La Habana. En Cuba fue tasada como una carta de Mesoamérica: tres reales. La tarifa correcta debió haber sido la de una carta de Norteamérica: un real. Este es uno de los usos más tardíos conocidos de la marca YNDIAS.

La Figura 27 muestra otro uso poco común de la marca YNDIAS, en una carta del Caribe a Cuba. Esta cubierta fue enviada el 11 de marzo de 1854 de Jacmel (Haití), a Santiago de Cuba por vía de La Habana. El remitente pagó la tarifa sencilla de un chelín por vapores ingleses de la Royal Mail Steam Packet Company (RMSP) entre puertos de las Antillas. La carta fue transportada desde Jacmel a St. Thomas por el vapor *Chyle*, y desde allí hasta La Habana por el vapor *Teviot*¹⁴.

La gran mayoría de las cartas que recibieron la marca



Figura 26. 1859. San Francisco a La Habana (colección particular).

YNDIAS de La Habana en la década de 1850, tanto en destino como en tránsito, tuvieron su origen en México. El sobre de la Figura 28, dirigido a Madrid, se originó en Veracruz en mayo de 1855 y fue pagado de antemano, un chelín (1/-), por el vapor *Conway* de la RMSP hasta La Habana. En La Habana recibió la marca YNDIAS en azul y fue tasada con tres reales. También recibió una rara marca con la rúbrica de Manuel Arias, Primer Oficial Interventor de la Administración de Correos de La Habana, el segundo en mando después del administrador principal¹⁵. Arias estaba a cargo de auditar la correspondencia con problemas, como el correo en tránsito sin pagar, al cual le aplicó un cuño con su rúbrica, al menos



Figura 27. 1854. Jacmel (Haití) a Santiago de Cuba vía La Habana (Spink).



Figura 28. 1855. Veracruz a Madrid vía La Habana y Londres (colección particular).

por un corto período. Sólo se conocen tres sobres con su marca administrativa, todos en tránsito por La Habana alrededor de mayo de 1855.

En este caso, o un asociado comercial del destinatario pagó la tarifa de llegada a La Habana, o la misma sencillamente se ignoró, y el «3» fue cubierto por un «0» negro. En La Habana se le puso el cuño «2R^s» para indicar la cantidad debida en España, 2 reales de vellón. Esta tarifa, de breve duración para las cartas sin pagar de las Antillas españolas a España, estuvo en efecto del 1 de noviembre de 1854 hasta el 1 de enero de 1857, cuando el pago previo del franqueo se



hizo obligatorio en los territorios españoles de ultramar.

La carta fue enviada en un buque español a España, donde el «2R» fue cubierto con un borrón y la tarifa fue corregida a 4 reales de vellón, para cartas del extranjero de no más de un cuarto de onza. Es decir, se tasó como una carta proveniente de México y se ignoró su pago previo por vapor inglés hasta Cuba.

La preciosa cubierta de la Figura 29 fue depositada en octubre de 1858 en la Legación Británica en la Ciudad de México, dirigida a Madrid. Esta oficina consular manejó un gran volumen de correspondencia trasatlántica dirigida a Europa occidental. El reverso de la cubierta tiene una marca circular grande en negro con el escudo británico en el centro y el texto «CONSULADO BRITANICO / MEXICO» en su periferia. Existe una marca similar con el texto en inglés «HER BRITANNIC MAJESTY'S CONSUL / MEXICO.» La segunda versión parece haber sido usada primero. Se pueden considerar como marcas postales consulares. La Legación Británica en la Ciudad de México despachaba un rápido y eficiente mensajero entre Veracruz y la capital con regularidad. Los individuos que hacían este recorrido tenían cierto prestigio y usualmente contaban con salvoconducto, aun para bandas armadas durante conflictos bélicos. A estos mensajeros se les



Figura 29. 1858. Ciudad de México a Madrid
vía La Habana y Londres (Soler y Llach).

conocía como extraordinarios¹⁶. Aunque los mensajeros del correo británico hayan estado a cargo de la conducción de la correspondencia interna, el porteo mexicano aún tenía que pagarse de antemano. El sello mexicano de cuatro reales



Figura 30. 1781. Veracruz a Maracaibo
(colección particular).

pagaba la tarifa de una carta de entre tres cuartos de onza y una onza hasta Veracruz. Desde allí fue enviada con el pago previo, dos chelines (2/-), por el vapor *Solent* de la RMSP a La Habana. En este caso, el sello mexicano no fue matasellado por el correo de la Ciudad de México, lo que no es usual. En su lugar, el cuño PAID AT VERA-CRUZ fue estampado sobre el sello. Hay algunos sobres en los cuales ambos, el fechador circular mexicano y el círculo con corona, cancelaron el sello(s). En Cuba fue tratada de la misma forma que la cubierta previa, recibiendo la marca YNDIAS y el «0,» y fue llevada por un buque español hasta España. Durante este período también hay cartas que fueron tratadas de la misma manera pero que no tienen la marca YNDIAS de La Habana, sólo el «0.» Fue recibida en Madrid el 10 de noviembre y tasada con 16 reales de vellón, por una carta de hasta una onza¹⁷.

Desde 1842, hasta al menos finales de 1858, todas las cartas enviadas por esta ruta fueron embarcadas de Cuba a España a bordo de buques españoles, viajando directamente a puertos españoles.

Es posible que La Habana haya tenido más de una copia del sello con la leyenda YNDIAS, utilizados con relativa frecuencia, tal vez sucesivamente, por un espacio de casi un siglo, pero las marcas conocidas no muestran características que nos permitan distinguirlas.

Veracruz

El importante puerto de Veracruz recibió uno de los sellos originales con la leyenda YNDIAS. Después de La Habana, este es el puerto americano donde con mayor frecuencia se empleó esta marca de correo marítimo. El nivel de confianza sobre el lugar de uso de este cuño en los sobres descritos en esta sección es muy alto.

La marca YNDIAS de Veracruz es la más fácil de diferenciar entre los primeros cuños del mismo estilo, ya que el ápice de la A está inclinado hacia la derecha y la pata izquierda de la A frecuentemente está arqueada hacia afuera¹⁸. La tinta usada en Veracruz durante esta época es de un color rojo anaranjado o ladrillo, muy diferente al color rojo que se empleó en La Habana. Además, todos los ejemplares de esta marca aplicados durante el siglo XIX muestran un alto grado de desgaste en su parte inferior, que produce una pobre impresión, particularmente en las letras «Y» y «S.»

La carta más antigua de Nueva España con una marca YNDIAS data de 1770, pero probablemente dicha marca no fue puesta en Veracruz (Figura 58).

La cubierta más temprana que hemos visto con una marca YNDIAS puesta en Veracruz aparece en la Figura 30. Fue enviada el 19 de octubre de 1781 de Veracruz a Maracaibo por la balandra *Nuestra Señora de los Remedios*. Su capitán era Pedro Miguel de Aguiar y por eso tiene la indicación manuscrita «Paquete de Aguiar». En este caso el vocablo «paquete» se refería a un buque que hacía un mismo recorrido



Figura 31. 1802. La Habana a Veracruz (colección de Jesús Sitjà).

con regularidad. La marca YNDIAS de Veracruz fue aplicada junto al cuño de salida de este puerto, una combinación de marcas muy rara. La tarifa de un real también fue aplicada en Veracruz, indicando que se trataba de una carta de sencilla de menos de media onza.

Se conocen varias cartas con la marca YNDIAS de Veracruz enviadas a Maracaibo en 1781 a diferentes destinatarios por distintos remitentes. Una de ellas tiene la marca lineal GUATEMALA en negro con la YNDIAS y el 1 de Veracruz en rojo, aplicados en tránsito, una rara combinación.

La Figura 31 muestra una cubierta enviada el 18 de enero de 1802 de La Habana a Veracruz por la fragata *Nueva Liebre*. Tanto la marca YNDIAS como el número «1» fueron puestos en Veracruz. Este porteo indica que el



Figura 32. 1815. Veracruz a La Habana (colección de Jesús Sitjà).

peso de la carta estaba entre media y una onza, la tarifa doble. Cabe notar el típico defecto de estampación en la parte inferior de este cuño durante el siglo XIX. Este es sin duda el tipo de uso más común de la marca YNDIAS de Veracruz.

Un alto porcentaje de las cartas entre Veracruz y La Habana no tiene signos de porteo. La ausencia de dichas marcas indicaba que se trataba de cubiertas sencillas.

La carta de la Figura 32 fue enviada el 26 de mayo de 1815 de Veracruz a La Habana por el bergantín *Diana*. Tiene la marca YNDIAS de Veracruz, pero el signo de porteo «3» fue puesto en La Habana.

La Figura 33 muestra una carta enviada en 1818 de La Habana a Veracruz con la rara combinación de marcas ISLAS DE BARLOVENTO, en negro, e YNDIAS, en rojo. La primera fue puesta en La Habana y la segunda en Veracruz. Como mencionamos anteriormente, existen muchas variaciones de los tipos



Figura 33. 1818. La Habana a Veracruz (Iberphil).



de marcas y sus lugares de estampación en la correspondencia entre La Habana y Veracruz a principios del siglo XIX. Este tipo de cuño «3.» de gran formato, es típico de Veracruz.

La pieza de la Figura 34, un frontal, fue enviado c. 1820 a Madrid con la rara combinación de marcas YNDIAS y



Figura 34. c. 1820. Veracruz a Madrid (colección particular).

NUEVA ESPAÑA, ambas puestas en Veracruz. En España fue tasada en «25.R.» indicando que su peso era de una onza.

La marca YNDIAS no se conoce usada en Veracruz después de la independencia de México.

Nueva Orleans

El vasto territorio de Luisiana, en el norte del golfo de México, estuvo en manos españolas durante cerca de cuatro décadas, oficialmente desde poco después del fin de la Guerra de los Siete Años en 1763, hasta su retrocesión a Francia y su posterior venta a los Estados Unidos a fines de 1803. El servicio postal de Correo Marítimo estuvo en funcionamiento en la ciudad de Nueva Orleans desde marzo de 1766 hasta noviembre de 1804. Hubo un hiato de menos de un año entre 1768 y 1769, cuando los oficiales españoles fueron expulsados de la colonia tras la rebelión de ciudadanos franceses¹⁹.

Los primeros sellos YNDIAS fueron llevados hasta Nueva Orleans en abril de 1766 por su administrador de Correos, Cayetano Badán, quien los recibió personalmente de manos de su supervisor en La Habana, José Antonio de Armona. Cuando Badán fue retirado de su cargo en Nueva Orleans, éste dejó un inventario fechado el 25 de agosto de 1768 que menciona la existencia de dos sellos con la leyenda YNDIAS²⁰.

La marca YNDIAS se aplicó en Nueva Orleans con bastante regularidad. Casi todas las cartas y registros de embarque conocidos salidos de Nueva Orleans y transportados por el sistema postal español, desde la primera hasta la última pieza conocida, entre 1784 y 1803, llevan dicho cuño. Sólo hay dos o tres excepciones. También se conocen un par de ejemplares de correspondencia marítima dirigidos a Nueva Orleans en los cuales la marca YNDIAS fue aplicada a la llegada a este puerto. El grado de certeza del lugar de uso de esta marca en los sobres de esta población es muy alto.

La cubierta más antigua salida de Nueva Orleans transportada por el servicio de correo marítimo español aparece en la Figura 35²¹. Esta carta fue escrita el 2 de noviembre de 1784 con destino a Burdeos (Francia). La mayoría de la población de Nueva Orleans era francesa y casi toda la correspondencia comercial que ha sobrevivido es con Francia, principalmente con el puerto de Burdeos. Como lo ilustra esta carta, casi toda la correspondencia de Nueva Orleans era conducida por vía de La Habana. El cuño YNDIAS fue aplicado en Nueva Orleans y la marca ISLAS DE BARLOVENTO fue puesta al ser despachada de Cuba a bordo de un paquebote de Correo Marítimo hasta La Coruña. Desde La Coruña fue transportada por tierra hasta Burdeos donde fue tasada con 16 sous, la tarifa sencilla del



Figura 35. 1784. Nueva Orleans a Burdeos (Francia) vía La Habana (colección particular).

norte de España a Francia a partir de 1759.

Esta combinación de una marca de correo marítimo y un sello de demarcación postal, establecido en 1779, es bastante rara. Se conoce menos de media docena de ejemplares de correspondencia con estas dos marcas. Nótese la diferencia en el color de la tinta de las dos marcas. El cuño de Nueva Orleans tiene una tinta más anaranjada, mientras que la de La Habana tiene un tono de rojo que parece sangre fresca. Estos fueron los colores típicos de la



Figura 36. 1790. Nueva Orleans a Burdeos (Francia)
(colección de Geoffrey Lewis).

tinta usada en estas dos poblaciones. La tinta para estampar los sellos de Nueva Orleans se fabricaba mezclando el pigmento con aceite de linaza. A partir de esta carta toda la correspondencia conocida enviada desde Nueva Orleans por el correo español tiene una de dos marcas de origen con la leyenda NUEVA ORLEANS.

Las dos cartas siguientes, en las Figuras 36 y 37, fueron enviadas de Nueva Orleans a Burdeos el 19 de abril de 1790 y el 24 de octubre de 1792, respectivamente. La primera tiene la marca de Nueva Orleans circular fabricada en La Habana en abril de 1766²². La segunda tiene el segundo y último tipo de marca de origen utilizada en Nueva Orleans. Se desconoce dónde se fabricó este cuño ovalado tan cuidadosamente elaborado, del cual se



Figura 37. 1792. Nueva Orleans a Burdeos (Francia)
(colección particular).

conocen al menos una decena de ejemplares, la mayoría de ellos usados en registros de embarque. Ambas cartas tienen la marca YNDIAS puesta en Nueva Orleans y ambas fueron tasadas con 16 sous a su llegada a Francia. Al igual que la cubierta de la Figura 35, estas cartas circularon por vía de La Habana y La Coruña, en donde normalmente no se marcaba la correspondencia que ya tenía alguna otra marca postal.

La Figura 38 muestra el registro de embarque de la fragata española *El Neptuno*, que viajó de Nueva Orleans a Burdeos (Francia). Este registro, sellado y enviado junto con el resto de la correspondencia, le fue entregado al administrador de Correos de Nueva Orleans, Pedro Marín Argote, el 21 de mayo de 1803. Se trata de una de las últimas piezas conocidas manejadas por el sistema postal español en Nueva Orleans. A partir de octubre de 1784, por lo menos, los registros de



Figura 38. 1803. Registro de embarque de la fragata española *El Neptuno*, de Nueva Orleans a Burdeos (Francia) (colección particular).

embarque tenían que ser pagados de antemano. En su frente tiene la indicación manuscrita «franca Marín,» puesta por el administrador, y en el reverso «Pagó 32 rs.»

Es curioso que la administración de Correos de Nueva Orleans fue la única que con frecuencia utilizó su cuño de origen con el nombre de la población, junto con una marca de correo marítimo. Esto casi nunca ocurrió en otros lugares.

Uno de los raros ejemplares de la marca YNDIAS puesta a la llegada en Nueva Orleans aparece en la Figura 39. Este sobre fue enviado por un buque particular el 4 de agosto de 1802 de Nueva York a Nueva Orleans, donde se le estampó la marca de correo marítimo dos veces. La ausencia de marcas de porteo indica que era una carta de peso sencillo sin pagar.

¿Cartagena de Indias?

El primer administrador de Correos Marítimos en Cartagena de Indias fue Roque de Aguión y Andrade,



Figura 39. 1802. Nueva York a Nueva Orleans (Howard-Tilton Memorial Library, Tulane University, John McDonogh Papers).

asignado a este puesto en 1764. Esta administración inicialmente manejaba gran parte de la correspondencia de Sudamérica. Hay extensa evidencia documental comprobando que desde muy temprano existía una marca YNDIAS en Cartagena de Indias, incluyendo un inventario fechado el 1 de septiembre de 1765, y otros de 1768 y 1770²³.

Hemos visto varias cubiertas dirigidas a Cartagena de Indias con el cuño YNDIAS, el cual probablemente fue puesto en La Habana.

La cubierta con la marca YNDIAS más antigua conocida se muestra en la Figura 40. Esta carta fue escrita el 16 de enero de 1766 en Caracas con destino a La Orotava (Tenerife). Una nota del destinatario en el interior de la carta menciona que recibió la misma el 22 de mayo por vía de Cádiz. En el reverso se indica la tasa de «1^{ra}» (un real de plata), la tarifa doble de España a las Islas Canarias para una carta de no más



Figura 40. 1766. Caracas a La Orotava (Tenerife), vía Cádiz (cortesía de Jesús Sitjà).

de media onza entre 1764 y 1778. A pesar de tener el cuño YNDIAS, y de haber circulado por vía de Cádiz, a esta carta no se le aplicó la tarifa de cuatro reales de vellón en vigor en la Península. Evidentemente, la correspondencia de América a las Islas Canarias durante el siglo XVIII no fue sujeta a las mismas tarifas trasatlánticas que se aplicaban en el resto de España. Ninguna de estas cartas, de las más de una docena que hemos visto con anterioridad al siglo XIX, expresan las tarifas del correo marítimo de Indias.

Lo más difícil es saber dónde se puso esta marca YNDIAS. La principal posibilidad es Cartagena de Indias, aunque el grado de certeza acerca del lugar de uso de esta marca no es alto. El estilo de este cuño es el mismo del de las primeras marcas YNDIAS que sabemos estaban disponibles en esa administración de correo marítimo desde su creación. El tipo de tinta negra aguada con que se estampó este sello era típico del que se empleaba desde por lo menos las últimas décadas del siglo XVIII en el Virreinato de la Nueva Granada²⁴. Hay muy pocas cartas con marcas postales con fechas tan tempranas con las que puedan compararse. No hemos visto tinta con esa consistencia usada en Nueva España, Cuba, La Coruña, Cádiz o Tenerife.

Caracas también contaba con su propio administrador de Correos Marítimos desde 1764, Juan Antonio García de Quintana. Pero hasta ahora no conocemos documentación que confirme que esta administración disponía de una copia del primer tipo del sello YNDIAS.

Santo Domingo

La ciudad de Santo Domingo de Guzmán, en la costa sureste de la isla de La Española y su capital, estuvo en manos de España desde su fundación en 1496 hasta su cesión a Francia en 1795 mediante el tratado de Basilea. La turbulenta situación política de la isla produjo varios cambios de soberanía. En 1809 España recuperó el control de las dos terceras partes al este de la isla hasta su independencia en 1821.

Existe bastante evidencia documental acerca de los cuños de correo marítimo que estuvieron disponibles en la parte hispana de La Española. A finales de 1764 la administración de Correos de Santo Domingo recibió uno de los juegos originales con las tres marcas de correo marítimo enviados desde La Coruña. Un inventario de esta administración, fechado el 1 de noviembre de 1773, menciona la existencia del cuño de bronce YNDIAS. Sin embargo, otro inventario del 1 de enero de 1788 revela que dicho sello se había traspasado a la estafeta de Daxabón, cerca de la costa norte, en la actual frontera con Haití²⁵. Esta población está relativamente cerca de Monte Cristi, un puerto de bastante importancia en el siglo XVIII.

La población y actividad comercial de la parte española fue muy baja, por lo que el número de cubiertas de la época colonial de Santo Domingo es escasísimo.

La única cubierta conocida que definitivamente tuvo su origen en Santo Domingo con una marca YNDIAS aparece en la Figura 41. Es probable que esta marca de correo marítimo haya sido puesta en la ciudad española más antigua de América. Este frontal sin contenido tiene la

indicación manuscrita en la parte superior izquierda «Del Arzobispo de S^o Dom^o.» y está dirigido «A D^o Pedro Xavier de Vera, Agente de Negocios en la Heroica Villa y Corte de Madrid.» Se ha especulado si esta carta pertenece al primer período español de la isla, en el siglo XVIII, o al segundo, en el siglo XIX²⁶. Desde la publicación de estos trabajos hemos podido recopilar información adicional que nos ayuda a aproximar la fecha en que esta carta fue enviada.



Figura 41. s/f Santo Domingo a Madrid (colección de Isaac Rudman).

Lo primero es que, desde fines de 1798 y hasta principios de 1817, no hubo un arzobispo en la archidiócesis de Santo Domingo. Este puesto fue desempeñado, de forma interina, sucesivamente por cuatro individuos, ninguno con el título de arzobispo. El 14 de abril de 1817 Pedro Valera y Jiménez comenzó a actuar como el arzobispo primado de la Archidiócesis de Santo Domingo, cargo que ocupó hasta el 19 de marzo de 1833²⁷.

El destinatario aparece mencionado en la *Gaceta de Madrid* en 1816 y en el *Calendario, Manual y Guía de Forasteros en Madrid* en 1818. En esta última, el mismo ocupaba el puesto de Oficial Mayor de la Junta Suprema de Represalias «en la Calle de Preciados donde existe la Secretaría y la de Reclamaciones.» Curiosamente esta entidad estaba a cargo de la restitución de propiedades confiscadas a ciudadanos franceses no domiciliados en España durante la última guerra, un asunto con el que es probable que el arzobispo de Santo Domingo hubiera tenido que estar tratando en aquel entonces²⁸.

En la esquina superior derecha del sobre se indica su peso y porteo «3 1/4 Oz - 52^{rs}.» La tarifa del 16 de noviembre de 1807, a pagar en España para la correspondencia proveniente de las Islas de Barlovento, válida hasta 1854, era de 5 reales de vellón por cada cuarto de onza, lo que concuerda perfectamente con este voluminoso pliego que pesaba trece veces la tarifa sencilla (17 reales por onza = 51, más cinco reales por un cuarto de onza adicional = 56, menos dos reales de descuento por cada onza adicional = 52).

Esto definitivamente sitúa tanto al remitente como al destinatario, al igual que las fechas de aplicación de la tarifa postal, hacia el fin del segundo período español, en los últimos años de la segunda década del siglo XIX.

Esta marca YNDIAS, una de las más pequeñas conocidas, muestra residuos de su marco en la parte inferior y en la esquina superior derecha. Su estilo difiere del de los sellos YNDIAS originales, por lo que probablemente fue fabricada posteriormente, tal vez localmente. La tinta negra, de consistencia granular poco uniforme, es muy diferente a la de la tarifa «52R.» El estilo de la tarifa estampada es típico del que se empleaba en Madrid en la primera mitad del siglo XIX.

¿San Juan de Puerto Rico?

La administración de Correos de San Juan recibió un juego de los tres primeros sellos de correo marítimo en 1764, llevado personalmente por su primer administrador de Correos Marítimos desde La Coruña, Antonio Loño Rivera²⁹.

Aunque existe un buen número de cubiertas de Puerto Rico a España con la marca YNDIAS, en ninguna de ellas el cuño parece haber sido puesto en la menor de las Antillas Mayores. Una posible excepción se ilustra a continuación.

La cubierta de la Figura 42 no tiene fecha ni contenido.

Fue enviada a Cádiz, en donde fue tasada con 16 reales. Durante las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del siglo XIX, las pocas cartas de Puerto Rico que se conservan tienen marcas estampadas en el mismo tipo de tinta que esta cubierta, por lo que es posible que haya salido de dicha isla. Pero el grado de certeza sobre el lugar de uso de esta marca es muy bajo.

Es posible que el destinatario, Juan Manuel de Sarriá, fuera un prominente individuo nacido en Lima en 1740 y trasladado a Cádiz en 1764. Allí mantuvo una exitosa casa comercial entre 1769 y 1807, por lo menos, dedicada al comercio con las Indias. En 1793 obtuvo el título de conde de Casa Sarriá³⁰.

Esta marca YNDIAS es muy similar a la de la cubierta de



Figura 42. s/f. Origen desconocido a Cádiz (cortesía de José María Sempere).



la Figura 41. La Figura 43 compara estas marcas, una sobre la otra. Los primeros cuños YNDIAS enviados a San Juan y a Santo Domingo le fueron entregados directamente al administrador Antonio Loño, pero no hay motivos para pensar que éstos hayan tenido un estilo diferente al de los sellos originales de correo marítimo.

La otra posibilidad es que la marca en el sobre de la Figura 42 haya sido puesta en Santo Domingo. De ser ese el caso, esta carta probablemente fue enviada durante el primer período español de Santo Domingo, antes de 1795.



Figura 43. Comparación de las marcas de los sobres en las Figuras 41 y 42.

¿Santiago de Cuba?

Santiago de Cuba, en la costa sureste de la isla, era la segunda ciudad más importante de la colonia. Es posible que su administración de Correos hubiera recibido algunos de los sellos enviados a la isla en 1764 o que se hubieran fabricado localmente con posterioridad. En el siglo XIX Santiago tuvo su propia marca ESPAÑA, de fabricación local. La carta de la Figura 44 fue enviada de Nueva Orleans a Santiago de Cuba alrededor de 1793³¹. La tarifa de un real y medio indica que se trataba de una carta de triple peso. Como casi todos los sobres salidos de Nueva Orleans, tiene su elegante cuño ovalado, al igual que una marca YNDIAS. Sin embargo, esta última marca parece ser un poco diferente a los otros ejemplares que se encuentran en la correspondencia de Nueva Orleans. Este cuño YNDIAS es un poco más alto y las líneas de sus letras son un poco más gruesas que las otras conocidas. Su diferencia más notable es que la base de la «l» y la pata izquierda de la «A» no se tocan. Además, el tipo de tinta de las dos marcas en este sobre es un tanto diferente. Sin mucha certidumbre, es posible que esta marca YNDIAS haya sido puesta a su llegada a Santiago.

Córdoba (Nueva España)

No tenemos evidencia documental de la existencia de una marca YNDIAS en Córdoba, pero existe una pieza con este cuño que evidentemente fue puesto en esta ciudad, ilustrado en la Figura 45. Este pequeño frontal sin fecha, dirigido a Madrid, tiene la marca

enmarcada de salida «CORDOVA,» estampada dos veces, y una marca YNDIAS enmarcada, no reseñada previamente.



Figura 44. c.1793. Nueva Orleans a Santiago de Cuba (Museo Postal Cubano).

Todos los cuños tienen el mismo tipo de tinta. La tasa en España de 10 reales de vellón indica que su peso era de entre seis y siete adarmes (tarifa de 1805).

Córdoba está situado a unos 70 kilómetros al oeste de Veracruz. Se conocen otras poblaciones en el interior de Nueva España, bastante alejadas de la costa, que tuvieron sellos de correo marítimo fabricados localmente. Por ejemplo, Puebla tuvo una pequeña marca con la leyenda INDIAS dentro de un óvalo rectangular, de formato casi idéntico a su cuño de salida, que se conoce usado en 1781.



Figura 45. s/f. Córdoba (Nueva España) a Madrid (colección particular).

Nueva Guatemala

Guatemala y Córdoba fueron las únicas ciudades en América sin acceso directo al mar en las cuales se ha documentado la presencia de una marca YNDIAS (con «Y»). Los únicos otros dos lugares que no son puertos marítimos son Lima, que está contigua a su puerto del Callao, y Nueva Orleans, que es un puerto fluvial con desembocadura en el golfo de México. Hay documentación que confirma la existencia de marcas postales en la ciudad de Guatemala desde principios de 1768. La capital original de esta región quedó completamente destruida por el terremoto del 29 de julio de 1773. Poco después la ciudad se trasladó al norte y el 12 de octubre de 1776 el Rey la nombró oficialmente Nueva Guatemala de la Asunción.

Se conoce una pequeña marca circular YNDIAS usada en Nueva Guatemala. Este cuño tiene el mismo estilo que otra marca circular con la leyenda GUATEMALA, pero con letras un poco más gruesas. La cubierta de las Figuras 46 y 47 tiene la marca circular YNDIAS aplicada en el reverso. Esta carta sin fechar fue enviada de Ciudad Real de Chiapa a Nueva Guatemala. En aquel entonces Ciudad Real pertenecía a la provincia de Guatemala, aunque hoy es parte de México. La

tasa de cuatro reales correspondía a una carta doble según la tarifa del 3 de noviembre de 1796. El cuño de CIUDAD REAL se conoce usado desde 1796³². El color negro oscuro de la marca YNDIAS es igual al del número de porteo «4.» Por qué se usó la marca YNDIAS de correo marítimo en este sobre es un misterio. Se conoce otra carta con esta marca estampada en el reverso en tránsito por Nueva Guatemala, enviada en 1790 de Cádiz a Sonsonate, provincia de San Salvador³³.

Ciudad de México

El primer administrador de Correos Marítimos en la capital de Nueva España fue Domingo Antonio López, asignado a este puesto en 1764. Es posible que, dado el tamaño de esta ciudad, que su administración de Correos hubiera recibido una copia de la marca YNDIAS, aunque por el momento no conocemos ningún ejemplar que sugiera que dicha marca haya sido puesta en México. La gran mayoría de la correspondencia marítima de Nueva España circuló por el puerto de Veracruz, cuya administración de Correos era dependiente de la de México.

Lima

La administración de Correos de Lima no recibió copia de los sellos originales de correo marítimo; sin embargo, en febrero de 1777 se mandaron a fabricar varios cuños de plata localmente, entre ellos uno con la leyenda ESPAÑA y otro con la marca YNDIAS. Los inventarios de 1802, 1816 y 1824 confirman la existencia de dichos cuños³⁴.

Hasta ahora no conocemos ejemplares con la marca YNDIAS de Lima. Hemos visto varias cubiertas dirigidas a Lima con el cuño YNDIAS, el cual probablemente fue puesto en La Habana.

España y sus Islas

La Coruña

El puerto de La Coruña fue designado como la base de operaciones del servicio de Correos Marítimos en la Península en 1764. La primera instrucción al nuevo administrador de este servicio en La Coruña, publicada el 24 de agosto de 1764, estipulaba que se tenía que aplicar el sello YNDIAS a las cartas recibidas de las Indias que por omisión no lo hubiesen recibido previamente, para el cobro de los debidos portes en España. El primer administrador de Correos Marítimos en La Coruña fue José Antonio López, a quien se le enviaron desde Madrid el 29 de septiembre de 1764 dos sellos con la marca YNDIAS para el uso en su oficina³⁵.

En La Coruña se utilizó consistentemente otro de los sellos de correo marítimo, el cuño ESPAÑA, sobre la correspondencia trasatlántica dirigida a América durante las últimas décadas del siglo XVIII y la primera del decimonono. Sin embargo, resulta muy difícil confirmar el uso de la marca YNDIAS en La Coruña. De hecho, no podemos asegurar que dicho cuño se haya aplicado en este puerto gallego en ninguna de las cartas conocidas

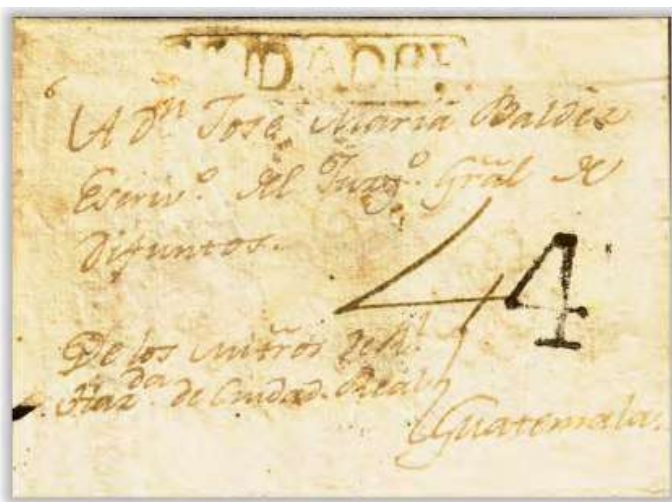


Figura 46. s/f. Ciudad Real a Guatemala (colección de James Mazepa).



Figura 47. Reverso del sobre anterior.



con esta marca. A pesar de esto no descartamos la posibilidad de que algunas de las cubiertas descritas en la siguiente sección (Cádiz) hayan recibido la marca YNDIAS en La Coruña. El tráfico marítimo entre La Coruña y América disminuyó tras la abolición del servicio de Correo Marítimo en 1802. Pero varias décadas más tarde el volumen de correspondencia enviada a través de La Coruña y otros puertos del norte de España aumentó notablemente. A partir de entonces, la mayoría de la correspondencia del Caribe recibida en La Coruña tiene la marca ISLAS DE BARLOVENTO y no YNDIAS.

Cádiz

Cádiz sirvió de sede de la Casa de Contratación desde 1717, disfrutando del monopolio del comercio con el Nuevo Mundo hasta mediados de la década de 1760, cuando se habilitaron varios otros puertos peninsulares para este tráfico. A pesar de las quejas presentadas por el Consulado de Cádiz en contra del establecimiento de la administración de Correos Marítimos en La Coruña, una serie de factores contribuyeron a la selección del puerto gallego. Entre ellos figuraron el mayor costo de operaciones desde Cádiz, que requería el envío de convoyes dado el peligro para la navegación representado por los piratas en el norte de África y los corsarios ingleses basados en Gibraltar³⁶.

Después de La Coruña, Cádiz fue la segunda administración de Correos que recibió los sellos de correo marítimo. El 26 de octubre de 1764 se enviaron a Cádiz desde Madrid dos sellos con la marca YNDIAS³⁷. El primer administrador de Correos Marítimos en Cádiz fue Juan Antonio Madariaga.

El nivel de confianza acerca del lugar de uso de esta marca, particularmente en los sobres del siglo XVIII descritos a continuación, es relativamente bajo. Mientras que la certidumbre sobre el uso de esta marca en los siguientes sobres del siglo XIX es moderada.

La cubierta más antigua conocida con una marca YNDIAS aplicada en la Península aparece en la Figura 48. Esta carta, escrita en Buenos Aires el 21 de marzo de 1767, fue enviada a Cádiz por vía de Portugal, una ruta poco usual. La marca de entrada «PORTVGAL» se puso en Badajoz. Es interesante que se mantuvo la contabilidad correcta del origen de esta carta, a pesar de haber pasado por un par de lugares antes de llegar a su destino, en donde finalmente se le aplicaron las marcas de correo marítimo y de porteo. La tarifa de cuatro reales de vellón corresponde a una cubierta sencilla de menos de media onza. El destinatario reenvió la carta a un familiar en Eybar (Guipúzcoa), utilizando el interior del mismo sobre, donde se le escribió la nueva dirección. El sobre reutilizado tiene la marca «ANDALUCIA / ALTA» de Cádiz, del mismo color y consistencia que el cuño YNDIAS.

La Figura 49 muestra una cubierta sencilla enviada el 11 de octubre de 1773 de La Habana a Barcelona. El tono del color rojo de la marca YNDIAS es diferente al del «4». Al llegar a su destino la tarifa fue aumentada en forma manuscrita a cinco reales, una sobretasa catalana de un real para cartas del extranjero y de Yndias³⁸.

La carta de la Figura 50 fue enviada el 27 de agosto de



Figura 48. 1767. Buenos Aires a Cádiz (colección de Jesús Sitjà).

1775 de La Habana a Génova, hoy Italia. Tiene los mismos cuños que la cubierta previa. No descartamos la posibilidad de que las marcas en este sobre hayan sido puestas en La Coruña. Se le puso la «M» coronada de Madrid en el reverso, desde donde fue conducida a su destino por el mensajero del correo español a Italia. A su llegada fue tasada con una lira y 18 centesimi (£1:18) por una carta de un cuarto de onza.

La Figura 51 muestra una carta fechada el 7 junio de 1784 en La Habana, dirigida a Cádiz. La diferencia entre la tinta de la marca YNDIAS y el «4R» es notable, aunque el estilo del cuño de porteo, de gran formato, es típico de Cádiz.



Figura 49. 1773. La Habana a Barcelona (colección de Wolf Hess).

La carta de la Figura 52 fue enviada el 14 de enero de 1787 de Montevideo a Mahón por vía de Cádiz. Aparentemente fue tasada a mano por error «4r.» que luego



Figura 50. 1775. La Habana a Génova (colección de Wolf Hess).

fue corregido con el cuño «6R.» La tarifa de 1779 para cartas sencillas con origen en Sudamérica, con excepción de Caracas, era de seis reales de vellón.

La Figura 53 muestra una carta enviada en 1803 de Veracruz a Valencia a bordo del bergantín *Constancia*. Es parte de una correspondencia de cierta importancia dirigida a la viuda de Don Mariano Canet e hijos en los primeros



Figura 51. 1784. La Habana a Cádiz (Soler y Llach).

años del siglo XIX, normalmente conducida de Veracruz a Valencia por vía de Cádiz. En Cádiz, estas cartas fueron marcadas inconsistentemente de diversas formas, recibiendo o la marca ESPAÑA, o ISLAS DE BARLOVENTO, o NUEVA ESPAÑA, o la parte inferior de este último cuño o, en este caso, YNDIAS. La tarifa en



Figura 52. 1787. Montevideo a Mahón (Soler y Llach).

estas cartas es usualmente «4Rs» o «6Rs.» y todas tienen la marca circular con la V coronada puesta a su llegada a Valencia. En este caso, seis reales de vellón era la tarifa sencilla de Nueva España.



Figura 53. 1803 Veracruz a Valencia (colección de Jesús Sitjà).

La carta de la Figura 54 fue escrita el 6 de marzo de 1824 en San Juan, Puerto Rico, enviada por el buque *José María* a Cádiz, donde recibió las marcas YNDIAS y «5R.» la tarifa sencilla de las Islas de Barlovento.

La Figura 55 muestra un uso erróneo de la marca YNDIAS en Cádiz. Esta carta fue enviada en 1844 de Mahón (Menorca) a Ávila de los Caballeros. La tarifa de cinco reales de vellón, para la correspondencia de Antillas, también se le puso por error. Se conocen otras marcas para



la correspondencia de ultramar equivocadamente aplicadas en Cádiz, como ISLAS DE BARLOVENTO y ESTADOS UNIDOS.

La dificultad en determinar el lugar de uso de una marca YNDIAS en particular se ilustra nuevamente en la siguiente cubierta. La carta de la Figura 56, enviada el 3 de abril de 1847 de Santiago de Cuba a Barcelona, tiene la rara combinación de la marca YNDIAS y un fechador Baeza. Aunque el color de la tinta de estas marcas es muy similar, es probable que el cuño YNDIAS hubiera sido puesto en Barcelona, como en la cubierta de la Figura 66.



Figura 54. 1824. San Juan (Puerto Rico) a Cádiz (colección de Jesús Sitjà).

No podemos confirmar el uso de la marca YNDIAS en Cádiz a partir de mediados de la década de 1840. Durante la primera mitad del siglo XIX, en Cádiz se utilizó predominantemente el cuño ISLAS DE BARLOVENTO para la correspondencia del Caribe, e incluso en algunas cartas procedentes de México.

Santa Cruz de Tenerife

Desde finales del siglo XV, las naves que viajaban al Nuevo Mundo habitualmente hacían escala en las Islas Canarias. El primer oficio de correo en el archipiélago fue establecido en



Figura 55. 1844. Mahón (Menorca) a Ávila de los Caballeros (colección particular).



Figura 56. 1847 Santiago de Cuba a Barcelona (Soler y Llach).

junio de 1762 en Santa Cruz de Tenerife. La mayoría de la correspondencia que hemos visto con estas islas circuló a través de Cádiz, aunque en 1778 se estableció un servicio mensual de paquebotes entre La Coruña y Tenerife³⁹.

No contamos con documentación que confirme que el sello YNDIAS haya estado disponible en Tenerife, pero la evidencia postal es sustancial. El grado de certeza sobre el lugar de uso de esta marca en la mayoría de los sobres reproducidos a continuación es relativamente alto.

Este cuño parece haberse usado en las Islas Canarias desde muy temprano. Conocemos más de una docena de ejemplares con esta marca fechados desde finales de la década de 1760 hasta la década de 1820, siempre en color negro, cuyo denominador común es Tenerife. La tinta con que estos sellos fueron estampados tiene características particulares. Su color suele ser bastante oscuro, pero su consistencia es granular y su aplicación generalmente no es uniforme. Otras marcas «CANARIAS» de origen tienen este tipo de tinta negra. Además de la tinta, otra característica distintiva de este cuño es que la letra «A» es un poco más estrecha y que en la mayoría de los casos parece estar inclinada levemente hacia la izquierda.

La carta de la Figura 57 fue enviada el 15 de abril de 1769 del puerto de La Guaira (Venezuela) a Santa Cruz de Tenerife. En su esquina inferior izquierda se indica el nombre del buque «En La Aurora». En su frente tiene un $\frac{3}{4}$ grande. No sabemos si esto era una indicación de su peso, tres cuartos de onza, u otra cosa. La tarifa en Canarias de «2,» probablemente en reales de vellón, indica que se trataba de una carta doble de media onza. En el siglo XVIII la tarifa aplicada a la correspondencia de América a Canarias parece haber sido más baja que la de la correspondencia trasatlántica a la Península. En el reverso se menciona «Habana y Guaira,» probablemente la ruta seguida. El color de la marca YNDIAS, estampado en Tenerife, es consistente con el de otras marcas postales conocidas de este puerto y muy diferente del usado en los otros puertos de correo marítimo, tanto en América como en la Península.

La Figura 58 muestra una carta escrita el 8 de enero de 1770 en Veracruz con destino a Deba (Guipúzcoa). El tipo de tinta de la marca YNDIAS, débilmente estampado, sugiere que también fue enviada por vía de Tenerife. Esta carta sencilla fue tasada con cuatro reales de vellón en España.



Figura 57. 1769. La Guaira a Santa Cruz de Tenerife (Soler y Llach).

En febrero de 1778 se modificó la tarifa a Canarias. Casi todas las cartas que hemos visto de Cuba a Canarias entre 1778 y la década de 1790 tienen la tasa «2,» en reales de plata vieja de Canarias, de aproximadamente 16 cuartos, por ser cartas de media onza⁴⁰. Esta práctica evidentemente continuó a pesar de los cambios en las tarifas de la correspondencia del Nuevo Mundo impuestos por la



Figura 58. 1770. Veracruz a Deba (Guipúzcoa), vía Tenerife (colección particular).

reforma postal de 1779. Sin embargo, ya en el siglo XIX la correspondencia trasatlántica dirigida a Canarias comienza a ser tasada de la misma forma que en la Península, como lo demuestra a cubierto de la Figura 59. Esta carta fue enviada el 15 de febrero de 1801 de La Habana a La Orotava (Tenerife), tasada con cuatro reales de vellón por una carta sencilla. A partir de 1805 se comenzaron a aplicar las nuevas tarifas para la correspondencia trasatlántica que aumentaba un real de vellón a todas las tarifas previas.

La única carta conocida con una marca YNDIAS dirigida a Portugal aparece en la Figura 60. Fue enviada en junio de 1822, aparentemente de Santa Cruz de Tenerife, a Lisboa por vía de Cádiz. El color y estilo de la marca YNDIAS es típico de la de Tenerife, que evidentemente fue estampada por error. En España, probablemente en Cádiz, recibió la cifra de tasa «5.R.», la tarifa para la correspondencia de Cuba, y luego fue encaminada hasta Lisboa, donde finalmente fue tasada con 90 reis. El tipo de tinta negra de cada una de las tres marcas en este sobre tiene matices diferentes.



Figura 59. 1801. La Habana a La Orotava (colección de Wolf Hess).



Figura 60. 1822. Santa Cruz de Tenerife a Lisboa vía Cádiz (Soler y Llach).



Barcelona

La mayoría de las cubiertas con la marca YNDIAS puesta en Barcelona datan de mediados del siglo XIX. Las fechas reportadas van desde 1820 hasta 1856⁴¹. El nivel de certeza con respecto al lugar de uso de estas marcas es relativamente alto, en la mayoría de los casos.

La carta de la Figura 61 fue enviada el 7 de mayo de 1835 de Matanzas (Cuba) a Barcelona. Además de la marca YNDIAS de Barcelona en rojo, tiene la tasa manuscrita «5r⁴». Existe una gran variedad de tarifas en la correspondencia dirigida a Barcelona alrededor de mediados del siglo XIX. En este caso se trata de cinco reales de vellón por una carta sencilla de Cuba, más cuatro maravedís, el sobreporte en Cataluña debido a la primera Guerra Carlista, en efecto entre 1834 y 1835. También tiene dos patrones circulares con siete cortes de desinfección, cada uno en forma de «rayos de sol» aplicados en el lazareto de Mahón.



Figura 61. 1835. Matanzas (Cuba) a Barcelona (colección de Wolf Hess).

Cuba a Barcelona, donde recibió la marca YNDIAS y los signos de porteo estampados «5R 8ms», todos en azul. El sobreporte catalán de ocho maravedís representa una doble tasa de cuatro maravedís por la Guerra Carlista y fue aplicado de marzo de 1838 hasta septiembre de 1840.

La cubierta de la Figura 63 tiene dos recargos, el mismo doble sobreporte de la guerra que la carta previa, más otro sobreporte local catalán de un real para cartas del extranjero y de Yndias, ambos aplicados de forma manuscrita. Esta carta fue escrita el 1 de abril de 1839 en Guaymas (México), con destino a Arenys de Mar (Cataluña). El porteo interno mexicano fue pagado de antemano porque la carta tiene el fechador en el reverso «FRANQUEADO / VERACRUZ.» La carta fue desinfectada en el lazareto de Mahón y muestra varios pequeños cortes de desinfección, al igual que manchas de vinagre. La tarifa sencilla de las Islas de Barlovento a España a partir de 1805 era de cinco reales de vellón, como las dos cartas



Figura 62. 1839. Trinidad a Barcelona (colección de Jesús Sitjà).

La figura 62 muestra otra cubierta con sobreporte catalán. Esta carta fue enviada el 21 de mayo de 1839 de Trinidad de



Figura 63. 1839 Guaymas (México), a Arenys de Mar (colección particular).

previas. La correspondencia de México, una nación independiente, frecuentemente se tasaba como procedente de Cuba, ya que ésta normalmente se conducía hasta Cuba privadamente. Durante la tercera y cuarta década del siglo XIX, muchas cartas de América en tránsito por Menorca, donde casi siempre fueron desinfectadas, parecen haber estado sujetas a un recargo de un real de vellón. Esta carta fue tasada con seis reales y ocho maravedís, reflejando dos tipos de sobreportes.

Una carta enviada en 1845 de Nueva Orleans (Estados Unidos) a Madrid aparece en la Figura 64. Tiene la marca YNDIAS en rojo, puesta en Barcelona, y la tarifa «5R» en azul, estampada en la capital. Esta pieza ilustra cómo las cartas se procesaban en dos pasos separados: primero se identificaba su origen y después se le aplicaba la tarifa correcta. Esta carta también tiene cuatro cortes de desinfección peculiarmente colocados verticalmente en ambos lados, dos y



Figura 64. 1845. Nueva Orleans (Estados Unidos) a Madrid (colección Andre Thomas).

dos, de forma paralela, probablemente en Mahón.

La carta de la Figura 65 fue escrita el 15 de agosto de 1849 en Matanzas (Cuba), con destino a Barcelona. La misma entró por Vigo, donde fue desinfectada en el lazareto de San Simón (dos cortes indicados con flechas) y recibió el fechador Baeza casi dos meses tras haber sido escrita. Para aquel entonces la administración de Correos de Vigo ya contaba con su propia marca YNDIAS, demostrando la gran variabilidad, o inconsistencia, que ocurría con el uso de esta marca de correo marítimo. En Barcelona recibió los cuños YNDIAS y «5R».

La siguiente cubierta, en la Figura 66, ilustra lo difícil que puede resultar la atribución del lugar de estampación de las marcas YNDIAS. Esta carta fue escrita el 2 de enero



Figura 65. 1849. Matanzas (Cuba) a Barcelona (colección de Andrés García Pascual).

de 1854 en Buenos Aires, dirigida a Barcelona, fue transportada por Tenerife y Cádiz. Entró en la Península por Cádiz, donde recibió un fechador Baeza, y fue encaminada a Barcelona por vía de Mahón, donde le hicieron varios pequeños cortes de desinfección. En Barcelona se le pusieron las marcas de porteo «7R», la tarifa para una carta de no más de siete adarmes, y «6ms». Esta última cifra fue el resultado de otra sobretasa en Cataluña, para la construcción de carreteras, en vigor entre septiembre de 1848 y septiembre de 1854. Generalmente, en Cádiz dejó de ponerse la marca YNDIAS a partir de mediados de la década de 1840.

La carta de la Figura 67 fue enviada en 1853 de Montevideo a Cádiz por vía de Barcelona, donde se le pusieron las marcas YNDIAS y «7R» en azul. En el reverso tiene los fechadores Baeza de Barcelona y de Cádiz, el primero de expedición y el segundo de recepción. Nuevamente, esta pieza ilustra el uso de marcas de diferentes colores en la misma localidad,



Figura 66. 1854. Buenos Aires a Barcelona (colección de Jesús Sitjà).

que en muchos casos dificultan la determinación del lugar de aplicación de la marca YNDIAS.

La Figura 68 muestra una interesante cubierta con una marca YNDIAS diferente a las previamente descritas. Esta carta, fechada el 1 mayo de 1847 en Maranhao (Brasil), con destino a Barcelona, fue transportada por el barco *Thomas*. La carta fue tasada con siete reales de vellón, la tarifa para una carta de no más de siete adarmes. Este cuño YNDIAS se caracteriza por su ancha curva en la parte inferior de la «S», que termina en una perla. Las líneas de sus letras también son un poco más anchas, excepto por los palos verticales de la «N», la primera pata de la «A» y la barra horizontal de la «A». El reverso de la cubierta no tiene ninguna otra marca. Con un bajo nivel de certeza pensamos que esta marca pudo haber sido puesta en Barcelona.



Figura 67. 1853. Montevideo (Uruguay) a Cadiz (colección de Walter Britz).

Santander

A partir de la tercera década de siglo XIX el volumen de correspondencia del Caribe circulado por Santander, principalmente de Cuba, aumentó notablemente. Este fue el único lugar que aparentemente tuvo a su disposición al menos tres cuños YNDIAS diferentes, aunque el último fue el resultado de la modificación de una de las dos marcas anteriores. Dos de ellas se utilizaron simultáneamente por un par de décadas. El nivel de



Figura 68. 1847. Maranhao (Brasil) a Barcelona (Soler y Llach).

certeza sobre el lugar de aplicación de estas marcas es bastante alto.

El primer cuño YNDIAS de Santander es más común y fácilmente distinguible porque indica «DE YNDIAS.» Se conoce usado entre 1824 y principios de la década de 1850, siempre en tinta roja o roja naranja⁴².

Un ejemplar de esta marca aparece en la Figura 69. Esta carta fue enviada en 1840 de Veracruz a Covarrubias (Burgos), por el bergantín *Dionisio*. Tiene la indicación manuscrita «Por Santander.» No es raro que el cuño de correo marítimo y la cifra de porteo hayan sido estampados en diferentes colores.

La carta de la Figura 70 circuló de La Habana a Santander en 1839. El remitente indicó que la carta era para destinatarios en Logroño, lo que evidentemente se llevó a cabo privadamente. Esta carta sencilla fue tasada con cinco reales y un cuarto. Debido a los gastos incurridos en el transporte del correo durante la primera Guerra Carlista, la administración postal de Santander impuso una sobretasa de un cuarto por pieza a la correspondencia de llegada, no de tránsito, en vigor entre 1835 y 1844.



Figura 69. 1840. Veracruz a Covarrubias (Burgos) (Iberphil).

La Figura 71 muestra una carta enviada en 1841 de San Juan de Puerto Rico a Tarragona, con la combinación muy poco usual de las marcas DE YNDIAS y M/SANTANDER. La tasa de nueve reales correspondía a una carta de no más de nueve adarmes.

Otra carta con un par de marcas postales de Santander aparece en la Figura 72. La misma fue enviada por el barco *Ysabel* de La Habana a San Sebastián, donde fue recibida el 18 de junio de 1847. La combinación de una marca de correo marítimo con un fechador Baeza es rara.

La segunda marca YNDIAS de Santander, con dimensiones aproximadas de 5 x 28 mm, es la más pequeña de todas las conocidas con esta leyenda. Se



Figura 70. 1839. La Habana a Santander (colección particular).

conoce usada entre 1826 y 1848⁴³, siempre en tinta roja clara. También es una de las marcas YNDIAS más raras. Apenas conocemos alrededor de media docena de ejemplares.



Figura 71. 1841. San Juan (Puerto Rico) a Tarragona (colección de Jesús Sitjà).

La Figura 73 muestra una carta fechada el 27 marzo de 1827 en Veracruz, dirigida a Mataró con uno de los ejemplares más tempranos conocidos con este cuño. La tasa de 8 reales probablemente refleja un recargo de un real de vellón para cartas de América a Cataluña.

La cubierta de la Figura 74 fue enviada en 1847 de La Habana a San Sebastián. Recibió la pequeña marca YNDIAS en Santander y la tasa «25R^s.», por una cubierta de veinticuatro adarmes, o poco más de una onza y cuarto. La mayoría de estas marcas están pobremente estampadas y frecuentemente una buena parte de sus letras no son visibles.

La cubierta de la Figura 75 tiene el tercer cuño YNDIAS de Santander. Sus dimensiones sugieren que se trata de la

misma marca DE YNDIAS sin la palabra «DE». Esta carta, de peso sencillo, fue enviada de Santiago de Cuba a Santander vía Bilbao, donde se le puso el fechador Baeza el 23 de junio de 1851. Este cuño abreviado se conoce usado raramente entre 1851 y 1853 en tinta roja y negra, aunque el color en este ejemplar parece ser un rojo oxidado⁴⁴.

Es posible que otro raro cuño YNDIAS, dentro de un óvalo y con las iniciales «C. S.», también se haya empleado en Santander, aunque el nivel de certeza sobre el origen de esta marca negra es bajo. No sabemos el significado de estas iniciales. La carta de la Figura 76, de origen desconocido, va dirigida a Nantes (Francia). Según Tizón, la misma está fechada en 1807 y fue reexpedida a Santander⁴⁵. También tiene la marca de entrada puesta en la frontera francesa «ESPAGNE / PAR BAYONNE» y la tarifa «13», probablemente en *centimes* franceses.



Figura 72. 1847. La Habana a San Sebastián (colección de Jesús Sitjà).



Figura 73. 1827. Veracruz a Mataró
(Cherrystone Auctions).



Figura 74. 1847. Habana a San Sebastián
(colección de Jesús Sitjà).



Figura 75. 1851. Santiago de Cuba a Santander vía
Bilbao (colección de Jesús Sitjà).



Figura 76. c.1807. Origen desconocido a Nantes
(Francia) (cortésia de José María Sempere).

Vigo

El tráfico marítimo entre el Caribe y el puerto de Vigo creció en importancia a mediados del siglo XIX. La mayoría de la correspondencia que recibió la marca YNDIAS de Vigo tuvo su origen en Cuba. Sus características distintivas son las letras «N» y «A» sumamente anchas y la letra «S» inclinada a la derecha. Este tipo de cuño es bastante común y se conoce usado entre 1839 y 1856⁴⁶. Se aplicó mayormente en rojo hasta 1852. Se conocen unos cuantos ejemplares de color azul, principalmente en 1852, y posteriormente en negro hasta 1855. La evidencia de que esta marca fue usada en Vigo es sumamente alta.

La cubierta de la Figura 77 fue enviada el 8 de mayo de 1851 de La Guaira (Venezuela), a San Sebastián. Esta carta fue desinfectada en el lazareto de San Simón, en la isla del mismo nombre en la ría de Vigo. Casi todas las cartas que recibieron la marca YNDIAS en Vigo van dirigidas a otras partes de España. Esta carta sencilla fue tasada con cinco reales de vellón en San Sebastián.

La complejidad del proceso de aplicación de las tarifas es evidente en la cubierta de la Figura 78. La misma fue

enviada en agosto de 1852 de La Habana a Barcelona. Fue recibida en Vigo, donde se le puso la marca YNDIAS y el fechador Baeza, una rara combinación. La cifra «5» se le aplicó en Vigo, pero sin especificar el tipo de moneda. En la Península, las tasas en reales de vellón siempre iban acompañados con una «R,» «Rs» o «Rl». Los guarismos de porteo sin ninguna otra indicación expresaban la tasa en cuartos. En este caso el error cometido en Vigo fue corregido cuando la carta llegó a Barcelona, donde se le puso le «R» en azul. En Barcelona también se le aplicó la marca «6ms», un sobreporte para la construcción y manutención de carreteras, del mismo color que el fechador Baeza de recepción.

La Figura 79 muestra un sobre enviado el 24 de noviembre de 1852 de Trinidad de Cuba a La Coruña en el buque *Juanita*, con la marca YNDIAS de Vigo en azul, un color poco usual. La cifra de porteo también se le puso en Vigo.

La interesante cubierta de la Figura 80 fue enviada el 22 de octubre de 1856 desde Campeche (México) a Barcelona, por vía de La Habana y Vigo. La misma fue llevada privadamente hasta Cuba, donde fue encaminada



Figura 77. 1851. La Guaira a San Sebastián (Soler y Llach).

por Mauricio de Santelices, quien la envió sin pagar por un buque mercante a Vigo. Allí fue desinfectada en el lazareto de San Simón y tasada con tres reales de vellón. Esta rara tarifa consiste en dos reales de vellón por una carta sencilla enviada sin pagar, el doble de lo que hubiera costado de haber sido pagada de antemano, más un real para el capitán. Este es un uso muy tardío de la marca YNDIAS de Vigo.

La carta de la Figura 81 fue enviada el 30 de diciembre de 1855 desde Veracruz (México) a Bocos (Burgos). La misma fue puesta en el correo en Veracruz y probablemente llegó a La Habana a bordo de un buque mercante. En Cuba fue detenida por aproximadamente un mes, o más, teniendo en cuenta que no llegó a España hasta finales de febrero. También es posible que no hubiera salido de Veracruz inmediatamente. En La Habana pudo haber sido intervenida por un agente encaminador cubano

o detenida por el correo, exigiendo el pago previo del porteo. Otra posibilidad es que el sello hubiera sido puesto por el remitente en México. El sobre no tiene marcas cubanas pero el sello de medio real de plata fuerte de Antillas pagó la tarifa sencilla hasta España. El sello fue matasellado a su llegada a España con un pequeño óvalo negro con líneas paralelas. La carta fue recibida el 21 de febrero en Vigo, donde se le puso la marca lineal YNDIAS, la tasa de un real de vellón y el fechador circular, todos en negro. Apenas se conocen un par de cubiertas con la combinación de sellos y una marca YNDIAS. Las dos tienen el cuño de Vigo en tinta negra. La marca «1R¹» con la «L» inclinada es típica de Vigo. La carta se desinfectó en el lazareto de San Simón y fue recibida en Medina de Pomar (Burgos), el 1 de marzo.



Figura 79. 1852. Trinidad a La Coruña (colección particular).



Figura 78. 1852. La Habana a La Coruña (colección particular).



Figura 80. 1855. Campeche a Barcelona (colección de Jesús Sitjà).



Figura 81. 1855. Veracruz a Bocos vía La Habana y Vigo (colección particular).

Bilbao

Una de las marcas más raras con el texto «DE YNDIAS» fue utilizada brevemente en Bilbao entre 1846 y 1848⁴⁷. Se conocen muy pocos ejemplares de esta marca con dimensiones de 9 x 62 mm, la más ancha de todas. Sus letras también son más altas que las de la marca «DE YNDIAS» de Santander, que es mucho más común.



Figura 82. 1848. La Habana a San Sebastián vía Bilbao (cortesía de Esteve Domenech).

La Figura 82 muestra una cubierta con esta marca enviada el 26 de abril de 1848 desde La Habana a San Sebastián a bordo del bergantín *Javier*. Este buque español zarpó de La Habana el 29 de abril y arribó a Bilbao el 5 de junio, donde recibió el fechador Baeza y la marca de tasa «5R», además del cuño indicando la procedencia de la carta, todos en el mismo color rojo.

El grado de certeza sobre el lugar de utilización de los siguientes cuños YNDIAS es muy bajo.

¿Málaga?

La cubierta de la Figura 83 fue escrita el 30 julio de 1816, aparentemente en Uruguay, posiblemente en Río Branco, dirigida a Calella. La misma fue recibida en Málaga, donde se le puso la marca «MALAGA/ ANDALUCIA/BAXA.» El cuño YNDIAS parece tener exactamente el mismo color de tinta que la otra marca y su estilo es similar al del primer sello de correo marítimo. Conocemos otra carta enviada en 1813 de Campeche a Calella con la misma marca lineal de Málaga, pero sin la marca YNDIAS.



Figura 83. 1816. Uruguay a Calella (Soler y Llach).

¿Madrid?

La Figura 84 muestra una carta enviada el 1 de febrero de 1855 de Nueva Orleans (Estados Unidos) a Madrid, recibida el 7 de marzo en Vigo. Es curioso que en Vigo se le puso el fechador Baeza en vez de la marca YNDIAS, que se empleó en este puerto hasta por lo menos octubre de 1856. Por otro lado, la inconsistencia en la aplicación de marcas de recepción era la norma durante este período. El estilo del «5R» es típico de Madrid, y el color anaranjado de su tinta es idéntico al del cuño YNDIAS, por lo que es posible que éste haya sido puesto en la capital. Este es el único ejemplar conocido de una marca YNDIAS usada en Madrid. Además, las marcas YNDIAS en la correspondencia de los Estados Unidos son raras.



Figura 84. 1853. Nueva Orleans (Estados Unidos) a Madrid (colección de Jesús Sitjà).

Desconocidos

En muchos casos es imposible determinar con certeza el lugar de estampación de la marca YNDIAS. A continuación se describen un par de ejemplares que ilustran el problema. La carta de la Figura 85 fue enviada el 4 de julio de 1852 de La Habana a Ferrol. Tiene la indicación en su esquina superior derecha «Lazareto de San Simón,» con un corte de desinfección en el centro confirmando que pasó por tal proceso. La carta recibió el fechador Baeza de Vigo y la marca YNDIAS, con un estilo similar al de las usadas en Barcelona o Cádiz. Sin embargo, Cádiz había dejado de utilizar dicha marca



Figura 85. 1852. La Habana a Ferrol (colección de Jesús Sitjà).

alrededor de mediados de la década de 1840 y no tiene sentido que una carta dirigida a Ferrol haya sido llevada de Vigo hasta Barcelona. En Ferrol la carta fue tasada con «7R», la tarifa para un peso entre seis y siete adarmes.

Otra cubierta en la que es difícil atribuir el lugar de uso de la marca YNDIAS aparece en la Figura 86. Esta carta, de peso sencillo y origen desconocido, fue enviada a Madrid por vía de Málaga, donde recibió el fechador Baeza el 23 de noviembre de 1842. No es posible determinar si el cuño YNDIAS fue estampado en Málaga, Barcelona o Madrid.

Marcas Manuscritas

Existen dos categorías muy diferentes de marcas manuscritas «YNDIAS» que aparecen en el frente de algunas cubiertas de correo trasatlántico. La primera, que es bastante común, es una indicación que forma parte de la dirección escrita por el remitente para aclarar que iba dirigida a una localidad en las Indias y no en la Península. Esta inscripción no se considera una marca postal y sólo se encuentra en la correspondencia trasatlántica dirigida al continente americano. Esta práctica ocurrió tanto en el siglo XVIII como en el XIX.

La cubierta en la Figura 87, c.1779, fue enviada de Cádiz a Guatemala a bordo de la fragata *Asumpción*, alias el *Guatemala*. Tiene la marca de origen «CADIZ» y el cuño de porte enmarcado «3P^{ta}» (3 reales de plata), la tarifa



Figura 86. 1842. Origen desconocido a Madrid (Solery Llach).



Figura 87. c.1779. Cádiz a Guatemala (Iberphil).

sencilla a pagar por el destinatario. Además de haber hecho el recorrido de este a oeste, la otra característica típica de este tipo de nota direccional es que la marca está escrita en la misma tinta y por la misma mano que el resto de la dirección. En estos casos la palabra «Yndias» suele estar puesta en la parte superior del anverso del sobre.



Figura 88. 1808. Sevilla a México (colección particular).

La Figura 88 muestra otra cubierta con la indicación manuscrita enviada el 9 de julio de 1808 de Sevilla a la Ciudad de México. El remitente subrayó la palabra «Yndias» para enfatizar el destino. Se trata de una carta sencilla sin signos de porteo

La segunda categoría de este tipo de marcas es mucho más rara. Apenas se conocen unos cuantos ejemplares de cubiertas dirigidas a España que recibieron la manuscrita «Yndias» en lugar de los cuños con dicha leyenda. Éstas se consideran marcas postales que fueron puestas en algunos puertos peninsulares en donde infrecuentemente se procesaba la correspondencia marítima de llegada. Estos lugares evidentemente no contaban con una copia del sello YNDIAS y tuvieron que improvisar esta marca para justificar el mayor porteo que el de cartas originadas en la Península o sus islas adyacentes.

Estas marcas manuscritas fueron puestas o en el lugar de destino de la correspondencia o en un puerto de tránsito. Hay por lo menos un ejemplar en el cual la marca manuscrita aparece en combinación con el cuño YNDIAS.



Figura 89. 1814. La Habana a Tarragona vía Alicante, reencaminada a Reus (colección de Geoffrey Lewis).

La carta de la Figura 89 fue enviada el 22 de noviembre de 1814 de La Habana a Tarragona. La misma fue transportada por un buque mercante hasta el puerto mediterráneo de Alicante, donde se le estampó el cuño lineal y se le puso la marca manuscrita «Yndias.» en la esquina superior izquierda. De allí fue transportada por tierra a Tarragona, desde donde fue reencaminada hasta Reus. La carta fue inicialmente tasada con ocho cuartos, la tarifa interna entre Alicante y Tarragona, pero la marca YNDIAS justificaba la tarifa de ultramar, por lo que el «8» fue tachado y se le puso la tasa correcta de 5 reales de vellón.

La Figura 90 muestra una carta enviada por el buque *Victoria* en 1846 desde La Habana a Barcelona por vía de Mahón, en Menorca, donde fue desinfectada y donde muy probablemente se le



Figura 90. 1846. La Habana a Barcelona vía Mahón (Antonio Torres).

puso la marca manuscrita «Yndias.» En el reverso tiene dos fechadores Baeza, uno de Mahón, el 25 de septiembre, y otro de Barcelona, el 3 de octubre. La misma fue tasada con 6 reales de vellón, compuesta por la tarifa sencilla para cartas de Cuba de 5 reales, más un sobreporte local de un real. Nótese los múltiples cortes de desinfección del lazareto de Mahón.

La interesante carta de la Figura 91 tiene la rara combinación de una marca YNDIAS manuscrita y otra estampada. La carta fue enviada c.1840 a San Feliu de Guíxols, aparentemente de algún lugar en



Figura 91. c.1840. Origen desconocido a San Feliu de Guixols via Barcelona (Iberphil).

el Nuevo Mundo, tal vez entrando en la Península Ibérica por Gibraltar. De allí fue enviada a San Roque donde se le puso la marca «GBRL^R/S. ROQUE/ANDALUCIA». Esta marca fue tachada y en su lugar se escribió la palabra «Yndias». Es posible que la tasa «R. 6» también se haya aplicado en San Roque. El cuño YNDIAS fue puesto en tránsito por Barcelona. Este es el único caso que conocemos con dos tipos de marcas YNDIAS, aunque una de ellas es manuscrita.

Sabemos que este artículo no es la obra definitiva sobre el tema, por lo que esperamos recibir información adicional de nuestros lectores que nos ayude a completar este enorme rompecabezas.



AGRADECIMIENTOS

Agradezco mucho la ayuda e información para la preparación de este artículo proporcionada por Manuel Arango Echeverri, David Braun, Walter Britz, Esteve Domènech, Andrés García Pascual, José Antonio Herráiz Gracia, Wolf Hess, Geoffrey Lewis, Thomas Mathà, James Mazepa, Danilo Mueses, Isaac Rudman, José María Sempere (†), Jesús SitjàPrats, Andre Thomas y las casas de subastas Antonio Torres, Cherrystone Auctions, Christoph Gaertner, Filatelia Llach, Galería Filatélica de Barcelona, Iberphil, Kelleher Auctions, Soler y Llach y Spink. También se aprecia la información proporcionada por el Museo Postal Cubano, en La Habana, y por la biblioteca Howard-Tilton, de Tulane University, en Nueva Orleans.

NOTAS

- ¹ Camino Zamalloa, Fernando: *The Maritime Postmarks ESPAÑA, ISLAS DE BARLOVENTO and YNDIAS, The American Philatelist*. American Philatelic Society, March 1982, pp. 241-250.
- ² Kouri, Jr., Yamil H.: *Las Marcas de Correo Marítimo Transatlántico ESPAÑA*, *Academvs*. Año XI, Núm. 14, Noviembre 2010, pp. 41-63.; Kouri, Jr., Yamil H.: *The Maritime Mail Marking YSLAS. Revista FIAF*. 21, Agosto 2010, pp. 21-27. y Kouri, Jr., Yamil H.: *The 'YNDIAS' Markings from Veracruz. Mexicana*. April 1992, pp. 74-76.
- ³ Kouri, Jr., Yamil H.: *La Marca Lineal INDIAS de La Habana. Atalaya Filatélica*. No. 122, Octubre 2008, pp. 57-64.
- ⁴ López Bernal, José Manuel: *Las Primeras Marcas de Correo Marítimo de Indias*, *Atalaya Filatélica*. Sociedad Filatélica Sevillana, No. 79, Enero 1998, pp. 3-11.
- ⁵ Camino Zamalloa, Fernando: *The Maritime Postmarks ESPAÑA, ISLAS DE BARLOVENTO and YNDIAS, The American Philatelist*. American Philatelic Society, March 1982, pp. 241-250.
- ⁶ Kouri, Jr., Yamil H.: *The Postal History of Spanish New Orleans*. Stuart Rossiter Trust Fund, U.K., 2004. P. 20.
- ⁷ Menéndez, Ángel: *La Primera marca Postal 'ESPAÑA' del Correo de Indias, ESPAMER 87* (No. 2), La Coruña, 1987, pp. 31-39 y López Bernal, José Manuel: *Las Primeras Marcas de Correo Marítimo de Indias, Atalaya Filatélica*. Sociedad Filatélica Sevillana, No. 79, Enero 1998, pp. 3-11.
- ⁸ Herráiz Gracia, José Antonio: *Manual de las Tarifas Postales de España y sus Territorios de Ultramar*. Tomo I, EDIFIL, 2015, p. 76.
- ⁹ Thomas Mathà, comunicación personal, octubre de 2018.
- ¹⁰ Tizón, Manuel. *Prefilatelia Española*. Tomo III, 2008, p. 1260.
- ¹¹ Correspondencia personal con José Antonio Herráiz Gracia, diciembre de 2018.
- ¹² Kouri, Jr., Yamil H.: *La Desinfección del Correo en Cuba. The Cuban Philatelist*. Vol. XVIII, No. 54, Second Third 2008, pp. 7-9.
- ¹³ Kouri, Jr., Yamil H.: *El Correo de Panamá a Cuba por Vapores Americanos. The Cuban Philatelist*. Vol. XI, No. 33, Last Third 1999, pp. 87-89.
- ¹⁴ Kenton, Phil J. & Parsons, Harry G.: *Early Routings of the Royal Mail Steam Packet Company, 1842-1879*. Published by the Postal History Society, UK, 1999, pp. 148-149.
- ¹⁵ Sarrias, Adolfo y Kouri, Jr. Yamil H.: *La Rúbrica del Auditor. The Cuban Philatelist*. Vol. XXIV, No. 68, May-August 2013, pp. 20-22.
- ¹⁶ Por muchos años Rafael Veraza, un indígena altamente respetado, funcionó como «extraordinario» entre la Ciudad de México y Veracruz para la Legación Británica. Schimmer, Karl H. & Heath, John M.. *Mexican Maritime Mail*. Limassol, James Bendon, 1997, p. 84.
- ¹⁷ Kouri, Jr., Yamil H.: *Mail from Mexico to Spain by British Steamers via Havana, 1842-1864. The Cuban Philatelist*. Vol. XXVIII, No.82, January-April 2018, pp. 8-18.
- ¹⁸ Kouri, Jr., Yamil H.: *The 'YNDIAS' Markings From Veracruz. Mexicana*. April 1992, pp. 74-76.
- ¹⁹ La gran mayoría de la información en esta sección proviene de Kouri, Jr., Yamil H.. *The Postal History of Spanish New Orleans*. Stuart Rossiter Trust Fund, U.K., 2004.



- ²⁰ Archivo General de Indias-Correos, 282.
- ²¹ Esta es también la pieza más antigua enviada por correo español desde cualquier lugar en el territorio actual de los Estados Unidos.
- ²² Archivo General de Indias-Correos, 256B.
- ²³ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, p. 27, Sección Quinta, pp. 4-5, 8, 9.
- ²⁴ Arango Echeverri, Manuel: *Recuperando Nuestra Prefilatelía a la Luz de los Archivos Históricos Colombianos*. Tomo I: Marcas Prefilatélicas y Documentos Postales, Impresiones La Paz, Colombia, 2013.
- ²⁵ Mueses, Danilo: *El Correo Español en Santo Domingo*. Publicado por el autor, 2013, p. 25.
- ²⁶ Camino, Fernando: *The Maritime Postmarks ESPAÑA, ISLAS DE BARLOVENTO and YNDIAS. The American Philatelist*. March 1982, p. 241 y Mueses, Danilo: *El Correo Español en Santo Domingo*. Publicado por el autor, 2013, pp. 30-32.
- ²⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Arquidiócesis_de_Santo_Domingo
- ²⁸ *Gaceta de Madrid*. Vol. 2, 1816, p. 951 y *Calendario, Manual y Guía de Forasteros en Madrid*. 1818, p. 109.
- ²⁹ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, pp. 11-12.
- ³⁰ <http://dbe.rah.es/biografias/64618/juan-manuel-sarria>
- ³¹ Las publicaciones del Museo Postal Cubano mencionan que el año de esta cubierta es 1783. Sin embargo, su destinatario, Juan Baustista Vaillant, no llegó a Santiago de Cuba hasta 1788, donde fue gobernador hasta 1796. Guerra Aguiar, José Luis: *Desarrollo del Correo Exterior de Cuba y sus Marcas Postales*. Cuadernos del Museo Postal Cubano, 1973, p. 8 y Kouri, Jr., Yamil H.: *The Postal History of Spanish New Orleans*. Stuart Rossiter Trust Fund, U.K., 2004, pp. 125-126.
- ³² Mazepa, James: Nueva Información, Actualización y Preguntas sobre Guatemala Colonial. *Academvs*, 2019 [artículo en preparación].
- ³³ Tizón, Manuel: *Prefilatelía Española*. Tomo III, EDIFIL, 2008, p. 1196.
- ³⁴ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, Sección Quinta, pp. 20-21, 29, 34-35.
- ³⁵ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, pp. 10-11, 36.
- ³⁶ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, pp. 4-10.
- ³⁷ Sitjà, Jesús: *El Correo Colonial en el Virreinato del Perú, Siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 2009, p. 33.
- ³⁸ Correspondencia personal con José Antonio Herráiz Gracia, diciembre de 2018.
- ³⁹ Herráiz Gracia, José Antonio: *Manual de las Tarifas Postales de España y sus Territorios de Ultramar*. Tomo I, EDIFIL, 2015, pp. 72-76.
- ⁴⁰ Correspondencia personal con José Antonio Herráiz Gracia, diciembre de 2018.
- ⁴¹ Tizón, Manuel: *Prefilatelía Española*. Tomo I, EDIFIL, 2008, p. 171.
- ⁴² Tizón, Manuel: *Prefilatelía Española*. Tomo III, EDIFIL, 2008, p. 1197.
- ⁴³ Op. Cit., p. 1197.
- ⁴⁴ Op. Cit., p. 1198.
- ⁴⁵ Op. Cit., p. 1197.
- ⁴⁶ Op. Cit., pp. 1197-1198.
- ⁴⁷ Op. Cit., p. 1198.



THE MARITIME MAIL MARKINGS "YNDIAS"

Yamil H. Kouri, Jr.

The maritime mail marking YNDIAS was created in 1764, mainly to identify correspondence from the Americas to Spain, but it was also commonly used on mail between different territories in the Americas. At least thirteen different styles of this marking have been recorded in no fewer than twenty distinct locations. They include places in North, Central and South America, the West Indies, peninsular Spain and the Canary Islands.

The article describes the distinguishing physical features of each one of the markings, their colors, places and periods of use, and the particular circumstances in which they were applied at different locations. Markings with the text INDIAS are not discussed in this work. A table is included to help identify these handstamps. The most versatile of the three maritime mail markings, the YNDIAS are known used during ten decades, until the late 1850s.