

LA PAGA DEL CAPITÁN: EL SOBREPORTE MARÍTIMO PARA LA CORRESPONDENCIA TRANSPORTADA POR BUQUES PARTICULARES



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



En 1827, la Renta de Correos por primera vez contrató a una compañía naviera particular, la Empresa Mercantil de Correos Marítimos (Empresa), para conducir la correspondencia entre España y las Antillas. La Empresa estuvo activa durante 20 años, hasta mediados de 1847, cuando el Banco Español de Ultramar

asumió el control de sus activos e inmediatamente formó una nueva compañía, también denominada Empresa. Esta última Empresa no fue capaz de cumplir con todos los acuerdos estipulados y su contrato fue terminado el 28 de abril de 1851. A partir de entonces, la Marina de Guerra española fue responsable de la conducción de la correspondencia de ultramar por medio de sus buques o por embarcaciones fletadas para este fin. El servicio provisto por la Marina de Guerra no fue adecuado para satisfacer las necesidades postales de la época. En mayo de 1854, el gobierno español decidió aceptar una propuesta de la Compañía Transatlántica Española de Zangroniz Hermanos y Cía., la cual fue contratada para transportar la correspondencia

de ultramar, comenzando a principios de 1855. Mientras tanto, la Marina de Guerra continuó utilizando media docena de buques correos transatlánticos hasta abril de 1857. En este artículo nos referimos a los barcos designados por entidades oficiales para el transporte de la correspondencia en la segunda mitad del siglo XIX como “vapores correos.”

En enero de 1855, el gobierno español comenzó a pedir ofertas a compañías navieras para la concesión de futuros contratos de correo marítimo. Entre mayo de 1857 y mayo de 1858 el correo entre España y el Caribe fue transportado por la compañía francesa de los hermanos Gauthier. El servicio proporcionado por esta línea no fue satisfactorio y su contrato no fue renovado después de un año. A partir de entonces, y hasta principios de 1862, la



Figura 1

empresa catalana Compañía de Vapores Correos Transatlánticos estuvo a cargo de la correspondencia transatlántica. Comenzando en 1862, la subvención postal pasó a la Compañía Transatlántica Española de Antonio López y Cía. Esta última empresa operó bajo contrato con el Correo hasta la pérdida de las Antillas españolas a fines de 1898.

En diciembre de 1855 se decidió poner fin al monopolio de los vapores correos y se permitió que la correspondencia fuera conducida por cualquier buque mercante disponible. Como incentivo a los capitanes de las embarcaciones tanto españolas como extranjeras que no recibían subsidio del Correo, se les ofreció una compensación por el transporte de valijas de correspondencia. Para esto se estableció un sobreporte aplicado a cada carta conducida por este tipo de buques, anunciado en el real decreto del 18 de diciembre de 1854 y reiterado el 26 de junio de 1855. Aunque la palabra que aparece en los reales decretos de la época es “sobreporte,” en este artículo simultáneamente empleamos el término sobretasa, porque normalmente esta tarifa adicional era pagada por el destinatario, independientemente del franqueo previo de la correspondencia. La misma parece haber entrado en efecto poco después del 18 de diciembre de 1854, y consistió de medio real de plata fuerte para la correspondencia dirigida a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, o de un real de vellón para la dirigida a la Península y sus islas adyacentes. Este incentivo reducía las probabilidades de que se condujera la correspondencia ilegalmente fuera de valija, resultando en un perjuicio mayor a la Renta de Correos. La sobretasa era una cantidad fija y se aplicaba a cada carta independientemente de su peso. Los capitanes de buques del ejército que transportaban correspondencia no recibían esta compensación.

La gran mayoría de la correspondencia marítima de la época fue transportada en valijas selladas por vapores correos



Figura 2



Figura 3

que operaban con un subsidio postal. Sólo un pequeño porcentaje del correo fue conducido por buques particulares, y esto ocurrió principalmente en la segunda mitad de la década de 1850.

El 18 de diciembre de 1854 se emitió un real decreto reduciendo las tarifas postales transatlánticas a partir del 1 de marzo de 1855. Esta reforma postal coincidió con la introducción de los nuevos sellos de correos para las Antillas el mes siguiente, cuya utilización inicialmente tuvo carácter voluntario. Como incentivo para su uso se ofreció un descuento sustancial a la correspondencia franqueada de antemano, que costaba la mitad de la de las cartas enviadas a pagar por el destinatario.

Como el pago previo del franqueo en las Antillas españolas no se hizo obligatorio hasta el 1 de enero de 1857, hubo un breve período de aproximadamente dos años en que fue posible aplicar dicha sobretasa a las cartas prefilatélicas.

A continuación describimos varios ejemplares de correspondencia conducida por buques particulares que fue sujeta al sobreporte postal para sus capitanes.

Cubiertas no franqueadas

Las cubiertas con esta sobretasa que no llevan sellos son raras. Una de las piezas más interesantes con esta



Figura 4



Figura 5

sobretasa aparece en la figura 1. Esta carta, de menos de media onza, fue enviada en diciembre de 1855 desde San Juan (Puerto Rico), a La Habana. Al llegar a La Habana, donde se le puso la marca ISLAS DE / BARLOVENTO, fue tasada 1½ real de plata fuerte. Esta tasa está compuesta por la tarifa de un real de plata fuerte por una carta sin pagar, el doble de la tarifa de ½ real para cartas pagadas de antemano, más la sobretasa de medio real para el capitán. Esta tarifa es sumamente rara.

La figura 2 muestra otra cubierta prefilatélica que refleja la sobretasa para el capitán. Esta carta 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 por Mauricio de Santelices, quien la envió sin pagar por un buque mercante a Vigo. En Vigo fue desinfectada en el lazareto de San Simón y tasada tres reales de vellón. Esta tarifa se compone de 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. Esta tarifa de tres reales es también muy rara. El uso de esta marca YNDIAS, puesta en Vigo, es muy tardío.

La cubierta de la figura 3 es más difícil de explicar. Fue escrita en enero de 1856 en Guanabacoa (Cuba), con destino a Garde, cerca de Pamplona. El nombre de la población en su fechador circular Baeza, estampado en tinta azul oscura,



Figura 6



Figura 7

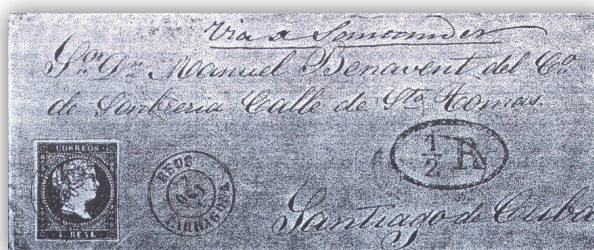


Figura 8

como una carta de doble peso. Hemos visto otras cartas durante este período que recibieron las mismas marcas 2R^s en Cuba y 4R en España, pero no la sobretasa de un real.



Figura 9



Figura 10

es probablemente de La Habana. La misma fue enviada sin pagar e inicialmente recibió el cuño con la tarifa 2R^s. Este tipo de abreviatura de “reales” fue usado en La Habana, aunque no se encuentra comúnmente. La tarifa de dos reales de vellón, aplicada en Cuba para cartas sencillas enviadas a España sin pagar, generalmente se encuentra en el breve período comprendido entre el 1 de marzo y el 24 de abril de 1855. Además de la tarifa a pagar de dos reales de vellón, se le aplicó una tasa adicional de un real en Cuba, probablemente correspondiente a la paga del capitán. La sobretasa para los capitanes típicamente se aplicaba en el puerto de llegada, pero hemos vistos varios ejemplares enviados en 1856 que, en nuestra opinión, recibieron la tasa a su salida en La Habana (el sobre de figura 10 es otro ejemplo). Esta carta debió de ser tasada tres reales de vellón, al igual que la cubierta previa. Lo que no podemos explicar es la tasa de cuatro reales puesta en Pamplona. Dicha tasa indica que la cubierta fue tratada

Cubiertas dirigidas a las Antillas

El sobreporte para los capitanes normalmente se encuentra en cubiertas con sellos, las cuales no son raras, pero son

mucho menos comunes que las transportadas por vapores correos. Hasta ahora solamente se conocen marcas para indicar la sobretasa en las capitales de Cuba y de Puerto Rico, pero teóricamente muchos otros puertos en las Antillas españolas también pudieron haberlas utilizado.

Evidentemente hubo cierta confusión y, por lo menos, un capitán de buque mercante hizo una reclamación por no recibir la compensación que le correspondía. Por consiguiente, el 5 de marzo de 1856 se emitió una real orden que esencialmente reiteró el derecho al sobreporte, especificando que el mismo debía ser pagado por el destinatario. Además se exigió que las cartas fueran marcadas con la sobretasa correspondiente.

Se emplearon por lo menos tres tipos de cuños diferentes en las Antillas para indicar las sobretasas de medio real, dos en La Habana y uno en San Juan. La figura 4 muestra una cubierta salida de Cádiz en octubre de 1856 dirigida a cargo del cónsul mexicano en La Habana. El franqueo de un real de vellón indica que se trata de una carta sencilla. En La Habana se le aplicó el pequeño cuño "½" en tinta azul. Esta es la marca de medio real que más frecuentemente se utilizó en La Habana para este tipo de correspondencia.

Además del color azul, esta marca también se conoce estampada en tinta negra y roja. Este último color aparece con mayor frecuencia que los otros. Las figuras 5 y 6 ilustran este cuño en tinta negra y roja en cubiertas de peso



Figura 11



Figura 12

doble enviadas en 1856 y 1857 respectivamente desde Logroño a La Habana y desde Madrid a Santiago de Cuba. La carta de la figura 6 pasó en tránsito por La Habana, donde se le puso la marca "½." Como mencionamos anteriormente, la sobretasa para los capitanes era una cantidad fija por carta independientemente de su peso.

La figura 7 muestra una cubierta excepcional con una aplicación muy rara de la tasa del capitán, además del uso de un sello de Antillas desde el extranjero. La misma fue escrita el 21 de octubre de 1857 en Saint Thomas (Antillas Danesas), dirigida a La Habana. El sello de medio real de plata fuerte fue puesto por el remitente para pagar el porte de una carta sencilla conducida por un buque mercante en su travesía por el Caribe. El sello fue aceptado a su llegada a La Habana, donde fue matasellado con la parrilla oval, y donde se le puso la pequeña marca ½ en rojo, la sobretasa del capitán. De no haber sido aceptado el sello de Antillas, la tarifa a cobrar en Cuba para una carta sin pagar procedente del Caribe hubiera sido de un real de

plata fuerte. Otra posibilidad es que el sello de medio real haya sido aceptado como pago parcial de la tarifa de llegada a Cuba de un real, algo que nunca hemos visto anteriormente.

La cubierta sencilla de la figura 8, salida de Reus en octubre de 1859 con destino a Santiago de Cuba, tiene el raro óvalo negro "½ R," puesto en tránsito por La Habana. Tan solo conocemos un par de ejemplares de esta marca



Figura 13

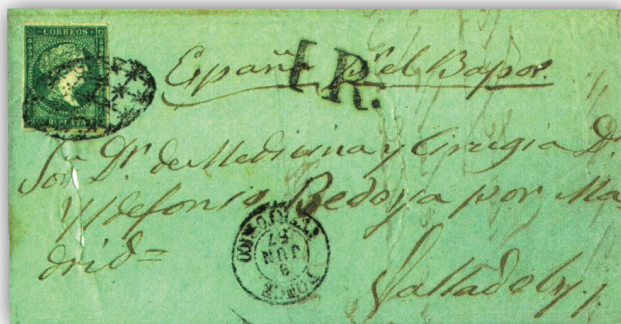


Figura 14

utilizada para indicar la sobretasa de buques particulares. Posteriormente este cuño también se utilizó como matasellos en La Habana, aunque muy raramente. El remitente endorsó la carta "Vía de Santander," lo que indica que la carta fue transportada por la fragata a vapor *Montañesa*, de la compañía naviera del gaditano Francisco Geissler.

La correspondencia dirigida a Puerto Rico es mucho más rara que la de Cuba. La figura 9 muestra una cubierta sencilla enviada en marzo de 1856 de Salas (Oviedo), a Humacao (Puerto Rico), por vía de San Juan, donde se le aplicó el cuño "1/2" en azul.

Cubiertas dirigidas a la Península

Los ejemplares que más comúnmente reflejan el sobreporte del capitán son las cartas enviadas de Cuba a España, las cuales se encuentran con mayor frecuencia que las dirigidas en el sentido contrario. Esta disparidad posiblemente se explica por la menor supervivencia de la correspondencia en el clima tropical. La variedad de marcas y el número de puertos de llegada en la Península y sus islas adyacentes es mucho mayor que los de las Antillas.

La interesante pieza en la figura 10, una carta sencilla de La Habana a Cádiz salida el 30 de abril de 1856, ilustra la rara aplicación de la sobretasa en el puerto de salida, en lugar del puerto de entrada como era normal. El tipo de guarismo "1" en esta carta, el mismo que aparece en la cubierta de la figura 3, es del mismo color que la marca Baeza de La Habana y no se utilizó en España. Una ilustración publicada en el periódico habanero "Diario de

la Marina" anunciando la salida del vapor español *Méjico*, el cual condujo esta carta, se reproduce en la figura 11.

La carta de la figura 12 fue enviada el 30 de diciembre de 1855 desde Veracruz (México), a Bocos (Castilla la Vieja).

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 no fue matasellado hasta 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 prefilatélica YNDIAS, y las dos tienen este estilo de cuño de Vigo en tinta negra. La marca "1R" 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.

Se conocen por lo menos media docena de cuños diferentes usados en puertos españoles para indicar la sobretasa de un real de vellón, pero no pretendemos ilustrar todos los



Figura 15



Figura 16



Figura 17



Figura 18

tipos. En estos se suele leer “1R,” “1R^L” o “1R^S,” y pueden o no tener un punto al final.

La figura 13 muestra una carta sencilla enviada el 30 de junio de 1863 desde Santiago de Cuba, por vía de La Habana, a Palma de Mallorca. El sello no fue matasellado en Cuba, sino a su llegada a Cádiz, por la rueda de carreta número tres. Aunque el color azul del cuño “1R^S” es diferente al de la tinta negra del matasello, es posible que ambos hubieran sido estampados en Cádiz.

La cubierta sencilla de la figura 14 se originó en Ponce (Puerto Rico) en junio de 1857, destinada a Valladolid, por vía de San Juan y de Mahón (Menorca). La carta fue desinfectada en Mahón, donde no fue recibida hasta el 12 de agosto, exactamente dos meses tras su paso por San Juan. En Mahón se le aplicó el cuño “1R,” en tinta negra, que parece tener un número “1” romano o al reverso.

Una carta de la misma correspondencia que la anterior aparece en la figura 15. En vez del fechador circular tiene la marca lineal de origen “PONCE,” y en lugar de pasar por las islas Baleares entró en España por vía de Cádiz. En este último puerto se le puso la marca “1R” en azul.

La figura 16 muestra una carta de peso triple enviada en junio de 1856 de La Habana a bordo del vapor *Pájaro del Océano* hasta Cádiz. Tiene el mismo cuño en azul que la cubierta previa, puesto en Cádiz. Esto ilustra nuevamente que el sobreporte era una cantidad fija por carta.

El cuño “1R” de mayor formato que hemos visto hasta ahora aparece en la cubierta de la figura 17. Esta carta sencilla fue enviada en noviembre de 1856 de La Habana a Zafra (Badajoz). La marca “1R” azul fue puesta en Cádiz.

Se conocen muy pocas cartas con el sobreporte para los capitanes a partir de la década de 1860. Esto indica que desde entonces la mayoría de la correspondencia era transportada por vapores correos. Uno de los ejemplares más tardíos que hemos visto con esta sobretasa se muestra en la figura 18, circulado aproximadamente una década después de la imposición del sobreporte. Esta carta de doble peso fue enviada en agosto de 1866 de La Habana a Barcelona por vía de Mahón (Menorca), a bordo del vapor *María*. Fue desinfectada en Mahón, donde curiosamente los sellos fueron matasellados el 18 de

septiembre con el fechador circular local en vez de en La Habana, como era usual. Es probable que esta carta hubiera sido entregada directamente al capitán sin pasar por el correo de La Habana. La pobre alineación del guarismo “1” y la letra “R,” y la diferencia en la intensidad de su color, sugiere que estos cuños fueron estampados separadamente.

Otras aplicaciones de la tasa de medio real

En la isla de Puerto Rico la pequeña marca de ½ real se empleó con bastante frecuencia, principalmente sobre correspondencia que no tuvo nada que ver con la sobretasa del capitán.

La cubierta oficial en la figura 19 fue enviada sin pagar de San Juan, donde se le aplicó la marca ½ para indicar la tasa de una cubierta sencilla, a Río Grande (Puerto Rico). Esta tasa posteriormente fue satisfecha por el destinatario con un

sello de medio real de plata fuerte de Antillas de 1857. Este tipo de piezas, generalmente frontales sin contenido, se encuentra comúnmente.

La carta de la figura 20 muestra otro uso diferente del pequeño cuño con la cifra “½.” Esta cubierta fue enviada en noviembre de 1864 de Manchester (Inglaterra), a San Juan (Puerto Rico), conducida por el vapor inglés *Seine*, de la Royal Mail Steam Packet Company. En este caso, la tasa de medio real de plata fuerte representa la tarifa local para una carta recibida del extranjero y no la paga del capitán. El sobreporte para los capitanes no solamente le correspondía a los capitanes de buques de bandera española, sino también a los extranjeros que condujeran

valijas de correspondencia española. En este caso se trataba de correspondencia británica, por lo que no se aplicaba el sobreporte. La tarifa de llegada en esta carta fue pagada con un sello de medio real de Antillas, algo muy poco usual. Una decisión del gobernador de la isla en agosto de 1864 permitió el uso de sellos de correos para el pago de tasas en la correspondencia recibida de ultramar. Esto aparentemente se aplicaba tanto a las cartas recibidas del extranjero como a la paga del capitán, aunque hasta ahora no hemos visto dicha práctica en este último tipo de correspondencia.



Figura 19



Figura 20

El fin del sobreporte

La real orden del 28 de febrero de 1880 puso fin a este tipo de recargo, aunque la paga del capitán no fue abrogada en esta fecha. Los capitanes de buques particulares continuaron recibiendo compensación a razón de 10 céntimos de peseta por cada carta o pliego, y de una peseta por cada kilogramo de impresos o de otros objetos. El cambio principal fue que, a partir de esta fecha, en vez de exigírsele el pago al público, específicamente al destinatario, el Estado comenzó a hacerse cargo de esta compensación. Para reclamar su pago, se requería que los capitanes de buques no subvencionados presentaran una factura detallada de la correspondencia transportada a su arribo al puerto. Las administraciones locales satisfacían la paga del capitán, que les era abonada posteriormente por la Dirección general de Correos y Telégrafos en Madrid. A pesar de que la tasa para los capitanes de buques particulares o de comercio estuvo vigente hasta principios de 1880, a partir de mediados de la década de 1860 es sumamente raro encontrar cubiertas con signos de porteo indicando este recargo.

Hasta ahora no hemos visto ninguna carta desde o hacia las Islas Filipinas con la sobretasa postal para embarcaciones no subvencionadas. Tal vez alguno de nuestros lectores nos pueda mostrar un ejemplar de este tipo de cubiertas.

Dedicatoria

Le dedico este sencillo artículo a mi querido amigo Capitán Ángel Torres Verdugo, un gran filatelista fallecido

hace un par de años, de quien mucho aprendí, entre otras cosas la existencia de la paga del capitán.

Agradecimientos

Este trabajo fue posible gracias a la ayuda de José Antonio Herráiz Gracia, Geoffrey Lewis, Jesús Sitjá Prats y Ángel Torres Verdugo (†). Las figuras 2, 8 y 9 provienen de las colecciones de Jesús Sitjá Prats, Blanca Coro Albuerne (†) y José Antonio Herráiz Gracia, respectivamente.

REFERENCIAS

—*Anales de la Ordenanzas de Correos de España (1880)*. Dirección General de Correos y Telégrafos, Madrid, 1881, pág. 659.

—*Diario de la Marina*. La Habana, varios números entre 1855 y 1859.

—Rodríguez San Pedro, Joaquín: *Legislación Ultramarina*. Tomo Primero. Madrid, 1865, pág. 606.

—Schier, Oswald: *Manual de la Filatelia Española*. Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia. Madrid, 2000, págs. 289-290.

—Torres Verdugo, Ángel: "La Paga del Capitán," *The Cuban Philatelist*. Vol. XIII, Núm. 37, First Third 2001, págs. 16-20.



THE CAPTAIN'S FEE: THE MARITIME SURTAX ON MAIL CARRIED BY PRIVATE SHIPS

By YAMIL H. KOURI, JR.

In December of 1855, the Spanish Government put end to the monopoly of the subsidized mail ships carrying correspondence between Spain and the Antilles, and allowed it to be transported by any merchant ship available. As an incentive to the latter's captains, a compensation for the transported mail was offered, funded via a letter surtax, consisting of half a strong silver real for every one addressed to Cuba, Puerto Rico and the Philippines, and a billon real for those directed to the Peninsula, regardless of their weight. The author displays and explains several letters subject to this surtax, which was discontinued in 1880.