

# El correo de Cuba con los Estados Unidos de América, desde 1800 hasta la creación de la Unión Postal Universal



Es bastante conocida la instauración del Correo en Cuba, que lo fue en la segunda mitad del siglo XVIII, a instancias de Francisco Cajigal de la Vega, a la sazón Gobernador y Capitán General de la Isla de Cuba, quien expuso al Rey Carlos III, en 19 de febrero y 6 de abril de 1754, la necesidad de establecer el correo en esta colonia de España.

Existen estupendos trabajos de investigación ya desde finales del siglo XIX y principios del XX, realizados por Antonio Barreras, a quien reconozco como uno de los grandes estudiosos de la filatelia cubana. Fue el primero que, a través de las páginas del "**Curioso Americano**", revista de gran profusión en la última década del siglo XIX y después en la "**Revista de la Sociedad Filatélica Cubana**", fundada en 1902, concretamente en su número 7, de julio de 1903, inició una serie de artículos por entregas, bajo el título: "**El Correo de Cuba, durante el siglo XVIII**"<sup>(1)</sup>. Puede decirse con toda seguridad, que de una u otra manera, todos quienes han estudiado el correo colonial de la Isla se han servido de sus investigaciones.

Justo es también destacar el libro que escribiera Ángel Todarremé Balado, siendo Jefe del Negociado del Servicio Internacional y Asuntos Generales del Ministerio de Comunicaciones de Cuba en 1945, titulado: "**Iniciación de la Historia del Correo en Cuba y el Correo en Cuba en el Siglo XIX**", donde describe la historia del correo en general, para dar inicio posteriormente a una documentada cronología del Correo en Cuba, tocando todos los capítulos en que se puede desglosar el correo de la isla para su fácil comprensión. Ya en años recientes, José Luis Guerra Aguiar, fallecido en 1990, conocido especialista cubano, siendo director del Departamento de Emisiones Postales del Ministerio de Comunicaciones de Cuba y a quien se debe la creación del Museo Postal Cubano, cuya institución se nutrió de los fondos filatélicos del eminente filatelista Buenaventura Cruz Planas, editó basado en los estudios anteriores, "**La Historia Postal de Cuba**", impreso por "La Casa del Sello", y reeditado en La Habana, por la Planta Impresión de Especies Postales, ambas son un resumen muy extractado y solamente ampliado con ilustraciones de lo descrito por Antonio Barreras.

Aquí debo hacer una pausa y un merecido reconocimiento a un estudioso y gran especialista de la historia del correo cubano, que con toda modestia desgrana, a través de "**The Cuban Philatelist**" y de cuanta publicación puede utilizar, temas poco conocidos o inéditos, me refiero a Yamil Kouri, Jr. Son verdaderas joyas de investigación sus trabajos sobre el Correo de Nueva Orleans por ejemplo y otros temas siempre interesantes de la época prefilatélica y filatélica del siglo XIX.

Por último y lo que me trae a colación para comenzar este artículo, es la aportación que hace al estudio del correo cubano, Ángel J. Torres Verdugo, con su trabajo publicado en exclusiva "**Relaciones postales entre Cuba y los Estados Unidos de América entre 1800 y 1875**", que fue publicado por "**El Adelantado Filatélico**", Órgano Oficial del Grupo Avilesino, en el Volumen II, Núm. 17 de diciembre de 2009, en el que generosamente autoriza a la reproducción de sus datos. Precisamente me encontraba leyendo libros y artículos, haciendo notas y comparaciones, cuando este trabajo cayó en mis manos y me ha facilitado comprender mejor sobre todo las tarifas postales, que no siempre son fáciles de encontrar. He de utilizar estas notas para describir las cartas de este período.

## Antecedentes.

### Aspectos que fueron adecuando la ampliación del movimiento de las comunicaciones marítimas de la Isla y el desarrollo del correo en la Isla

Hasta 1765, la Casa de Contratación de Sevilla era la encargada de la política comercial de la Corona, que mantenía un absoluto control sobre las actividades mercantiles y comerciales de las colonias, de tal manera que solamente era posible la utilización del puerto de Cádiz con ese fin, manteniendo cerrado el resto tanto para los buques extranjeros, como propios. Esta disposición cesó en ese año, mediante una Real Cédula que hizo desaparecer definitivamente el monopolio de Cádiz como único puerto para las Américas, añadiendo para el servicio los de Sevilla, Alicante, Málaga, Cartagena, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. La Cédula autorizaba el libre comercio entre los puertos mencionados y los de La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico, así como también con los de las islas de Margarita y Trinidad. Durante el último cuarto del siglo XVIII, se fueron dictando Reales Ordenes, una tras otra, para facilitar el comercio entre las diferentes colonias americanas y otros países.

En 1764, escasamente seis años después de instaurado el correo en Cuba, fueron creados por la Metrópoli los "Correos Marítimos a Yndias" concretamente por la Real Cédula del 6 de agosto, que funcionó con más o menos acierto hasta 1802, enlazando de esta forma a España con toda la América Española y Filipinas.

El siglo XIX comenzó muy convulso sobre todo para España, la gran potencia marítima que había sido prácticamente medio siglo antes había quedado casi en nada. Todo comenzó mucho antes, en Nueva Orleans, por culpa de las disputas territoriales entre Francia y España por esos territorios. Escribe Kouri en su artículo "Las Marcas postales de Nueva Orleans Española", publicado en ACADEMVS, Núm. IV, de diciembre de 2003: *...con motivo de la Guerra de los Siete Años entre Francia e Inglaterra, el rey de Francia, Luis XVI, pidió la ayuda de su primo, Carlos III de España, ofreciéndole la Luisiana a cambio de su participación en la contienda. Las consecuencias fueron desastrosas para España, que en 1762 perdió La Habana y Manila. Finalmente con el tratado de paz firmado en Fountainebleau, el 3 de noviembre de 1762, España recuperó La Habana a cambio de las Flo-*



**4 de diciembre de 1805. La Habana - Filadelfia (EE.UU.) Carta doble.**  
 En New York se le puso la marca "Ship" y el fechador de tránsito del 26 de diciembre, ambas en color rojo y el porte manuscrito de \$0,27. Tarifa de 1799: 0,25 carta doble + 0.02 para el Capitán del barco. (Col. Echenagusía).

ridas, y recibió Luisiana de Francia como compensación. Los ingleses obtuvieron además el territorio en la ribera este del Mississippi, al norte del Bayou Manchac y el derecho de navegación por el río. De esta forma la Luisiana se convirtió oficialmente en territorio español el 10 de febrero de 1763. Las primeras autoridades españolas llegaron a Nueva Orleans el 5 de marzo de 1766.

La ocupación británica sin embargo trajo consecuencias muy favorables para los habaneros y el desarrollo comercial de la isla en general. En "Apuntes de La Habana", de Emilio Riog de Leuchsenring, se hace eco de las diferencias económicas de la Isla antes y después del "Sitio de La Habana", que sintetiza Arango y Parreño, y que aparecen en sus Axiomas económico-políticos relativos al comercio colonial, presentado al Consejo de Indias en 1816. Lo transcribo aquí:

*A los dos siglos y medio de su fundación, o sea en el año 1762, bastaban para el suministro de toda la Isla de Cuba dos registros o cargamentos de efectos europeos, conducidos a La Habana por la compañía que tomó su nombre, y entonces la extracción anual de frutos de tan preciosa Isla consistía en algunos millares de cueros sin curtir, en unas trescientas mil arrobas de*



**25 de noviembre de 1851. Cárdenas - New York.** Carta sencilla por Vapor "Isabel" transportada hasta New York donde abonó el porte normal, marca en círculo: "10" (\$0,10 cent). (Col. Echenagusía)

*tabaco, y en veinte mil arrobas de azúcar, si acaso. No llegaba su población a doscientas mil personas de todas castas, y las rentas reales pasaban poco de trescientos mil duros; y he aquí el fruto que, al cabo de doscientos cincuenta años, dieron en la Isla de Cuba las leyes monopolizadoras. Aflojaronse sus trabas en el año 1764 con motivo de la fácil conquista que hicieron los ingleses de una capital que no tenía el vigor que podía tener. El año 1780 ya asombraban los progresos que habían hecho los consumos, los frutos, la población y el Erario en todos los puntos de la Isla que disfrutaran de ensanches. Pero aumentados éstos por el concurso de tan extrañas circunstancias como las que nos han rodeado, lo que vemos es que aquella Habana, que para surtir toda la Isla recibía dos solos cargamentos en 1762, consume ya en sólo su distrito, más de ochocientos y produce a corta diferencia el mismo tabaco que entonces producía, mucho mayor número de cueros, cuatro millones de arrobas de azúcar, en lugar de aquellas veinte mil, gran cantidad de aguardiente y melazas que no se conocían en la primera época, veinticinco millones de libras de café, medio millón de pesos en cera, y mil artículos que llaman menores y son mayores que todos los que se sacaban antes. La población ha triplicado por lo menos, y las rentas Reales de toda la Isla, a pesar de su pésima organización y la detestable administración en que han estado y están, se acercan anualmente a cuatro millones de pesos".*

Puede deducirse que los pocos meses de dominación inglesa, bastaron para que a los cubanos que vivían bajo la monarquía española les hiciese mirar hacia el resto del mundo y comprender la necesidad de buscar fuera de la metrópoli otras relaciones comerciales y económicas que permitieran su desarrollo.

España, por el Pacto de La Granja de 1796 que mantuvo con Francia, estuvo involucrada en la guerra contra Inglaterra, donde perdió su escuadra en Trafalgar en 1805. En 1801 se abrieron los puertos de Cuba al comercio exterior de buques neutrales, en tanto la situación originada por la derrota española con Inglaterra favorecía el comercio con los EE.UU., que a través de sus buques transportaban cada vez con más frecuencia víveres para Cuba y correspondencia aprovechando el viaje de regreso. En el primer cuarto del siglo XIX, se desarrollaron paralelamente otros acontecimientos bélicos que influyeron considerablemente: en América, las guerras independentistas; en España, la ocupación napoleónica, que impedía una atención que era muy ansiada en la isla.

Por el Real Decreto del 10 de febrero de 1818 el Rey Don Fernando VII autorizó el libre comercio de todos los puertos de España y sus Colonias con los países extranjeros.

## El correo por mar en las postrimerías del siglo XVIII y principios del XIX

Desde 1779 las cartas dirigidas a los Estados Unidos debían ser entregadas obligatoriamente por el Capitán del barco que de manera privada hacía la función de transporte en la Oficina de Correos del puerto de entrada. Allí era estampada la palabra "SHIP", indicando el origen para su control y a su vez el Capitán recibía dos centavos de dólar en compensación por cada carta o paquete que entregaba. Si el destino de la carta era el mismo puerto de llegada, el destinatario pagaría 6 centavos (con independencia del peso) y cuando era para otra población, el porte era modificado según la distancia y el peso, aplicando las tarifas en vigor.

Desde febrero de 1818, fue posible el libre comercio desde todos los puertos de España y sus Colonias con todos los del resto del mundo, con lo que se produjo un incremento del volumen comercial con los Estados Unidos, una vez que las restricciones de ilegitimidad fueran anuladas. Los barcos que procedentes de Estados Unidos entraban y salían a la Isla fueron aumentando progresivamente, la gran mayoría tocaban costas cubanas de manera regular, o esporádicamente. La población de la Isla comenzó a vivir una época de progreso como nunca antes.

Comenta A. Torres Verdugo .... *Se observa en la correspondencia de los años previos a la "apertura de los puertos" que la cantidad de cartas que entran en los Estados Unidos sin marca "SHIP" y sin "nombre del Buque" consideradas en su destino final como cartas internas procedentes de una población portuaria, es muy superior con respecto a las que existen sin esas marcas con posterioridad a 1818.*

### Los Correos Marítimos: Isla de Cuba

A partir de 1802, el servicio de correos pasó a ser competencia de los "Buques de la Real Armada" y dieciocho años más tarde, en 1820, lo fue bajo la nueva denominación "Buques de la Armada Nacional". Finalmente, producto de la inestabilidad marítima, las guerras que mantenía la metrópoli en sus colonias, por la independencia de éstas, finalizó sin penas ni gloria el servicio de correos hacia 1824.

En 1827 se constituyó la "Empresa de Correos Marítimos de La Habana" por particulares cubanos, la Renta de Hacienda, el Consulado de La Habana y la Escuela de Náutica.

La Empresa de Correos Marítimos logró realizar su trabajo con aceptable resultado transportando cartas entre Cuba y la Metrópoli, además de recepcionar en la isla la correspondencia que llegaba de cualquier país extranjero. No obstante tuvo la desleal competencia del propio gobierno, que a través de la "Renta de Correos" esquilimaba parte de sus beneficios con el flete de barcos privados, así como también a través de buques de la Armada, que en sus viajes entre Cuba y España, transportaba correo particular. En 1847 los Correos Marítimos habían perdido la mayor parte de sus buques, lo que ocasionó su ruina. Una nueva Empresa gestionada con el



**23 de junio de 1855. La Habana - New York.** Carta sencilla transportada por "Black Warrior". En New York abonó el porte normal, marca: Steamship "10" (\$0,10 cent). (Col. Echenagusía)

"Banco de Fomento y Ultramar de La Habana", permitió una extensión del "Contrato", a los representantes de la "Empresa" que trabajaron durante algunos años más con mejor resultado. Durante el tiempo que funcionó la Empresa de Correos Marítimos, se estableció el pago previo de la correspondencia y se implementaron medidas de control que permitieron, al cesar dicha empresa, en beneficio del estado, que pasaran a ocupar este servicio los "Vapores de la Armada Nacional", que gozarían de un eficiente sistema y prestigio, que antes no habían logrado.

### El Correo con Estados Unidos

Los primeros buques a vapor americanos comenzaron a navegar regularmente con carga y pasaje a través del Istmo de Panamá, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico. La regularidad de sus líneas permitían efectuar el transporte de correspondencia particular, lo que determinó que se dictaran disposiciones por parte del gobierno americano permitiendo este servicio entre los puertos de los Estados Unidos y los puertos de cualquier país extranjero, fuesen en interés propio o público.

La "Ley postal de 1847", en su Reglamento, establecía que ... "los contratos serían hechos con ciudadanos de los Estados Unidos y el Correo tendría que ser transportado en buques americanos y por ciudadanos americanos".

Se establecieron tarifas que serían cargadas y cobradas en todas las cartas, paquetes, publicaciones y panfletos entre los puertos de los



**1 de junio de 1867. La Habana - New York.** Carta sencilla por Vapor "Columbia" transportada hasta New York donde abonó el porte normal, marca: N.Y. Steamship "10" (\$0,10 cent). (Col. Echenagusía)



**15 de noviembre de 1867. Matanzas - Portland, Maine (EE.UU.)** Carta sencilla transportada según manuscrito por el buque "Morro Castle". En New York abonó el porte normal de \$0,10 cent, fechador: N.Y. Steamship "10". (Col. Echenagusía)

Estados Unidos y los puertos de Inglaterra o Francia, o de cualquier otro puerto de países situados a menos de 3000 millas<sup>(2)</sup>.

Uno de los episodios más sangrientos ocurridos intestinamente en los Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX, fue la Guerra Civil, conocida como "Guerra de Secesión", iniciada en abril de 1861. Los Estados del Norte, mejor pertrechados y organizados, sometieron a los del Sur, y entre otras acciones, se produjo un férreo bloqueo naval de sus Costas. La consecuencia que para el transporte postal produjeron estas acciones fue el descenso de buques que eran destinados al transporte de mercancías entre La Habana y puertos de Estados Unidos y que eran utilizados por lo general para llevar correspondencia. Una medida tomada por el Congreso de Washington, para aliviar la escasez de provisiones fue la contratación de buques foráneos. Toda la correspondencia que era transportada por "buques contratados" recibían en Nueva York la marca "steamship", con que se controlaba la correspondencia tramitada por esa vía. Las tarifas postales fueron reformadas estableciéndose un porte de "\$0,10" sin límite de distancia. A partir del 1 de julio de 1864 hasta el 1 de julio de 1875, fecha de incorporación de Estados Unidos a la recién creada Unión Postal Universal, el porteo sencillo quedó reducido a "0,05".

Otras marcas postales utilizadas sobre la correspondencia llegada a New York, fueron dos fechadores de ese período con las si-



**8 de julio de 1868. Santiago de Cuba - Filadelfia.** (Vía Habana) Carta doble transportada hasta New York donde abonó el porte doble, marca: Steam Ship "20" (\$0,20 cent). (Col. Echenagusía)

glas: "U.S. Notes" y "U.S. Currency". Estas marcas fueron creadas como consecuencia de la fuerte devaluación de la moneda norteamericana con relación a otras divisas.

### Correspondencia desde Cuba a otros países

Los buques ingleses tenían amplio dominio de los océanos desde finales del siglo XVII, operaban en más de medio centenar de puertos en el Caribe, donde poseían importantes colonias. Utilizaron incluso la posesión danesa de la Isla de Saint Thomas, donde creó una Agencia postal que funcionó casi todo el siglo XIX. Desde 1825, buques de la "Admiralty and General Post Office Packets" tocaban el puerto de La Habana en su ruta hacia Veracruz, también lo hacían los buques de la "Compagnie des Paquebots de Bordeaux pour le Mexique", que partiendo de Burdeos, enlazaban Veracruz y La Habana. Estos buques facilitaron en gran medida la falta de medios de la Corona española, para el transporte de correspondencia con puertos de América, ya que nunca de manera oficial existió un convenio con Estados Unidos. Por otra parte se hacían necesarios medios más modernos y rápidos, dado el creciente auge comercial de la isla en la segunda mitad del siglo XIX. Inglaterra llegó a tener una amplia red de Agencias Postales diseminadas en todo el territorio americano, entre ellas las dos muy famosas de La Habana y Santiago de Cuba.

Estados Unidos firmó con Gran Bretaña e Irlanda, un convenio en 1849, para el transporte de la correspondencia de Las Antillas hacia Inglaterra, por la vía de Nueva York, estableciendo una tarifa de \$0,24 para un carta sencilla de media onza, especificando otras vías y destinos.

Una línea de navegación regular establecida en 1863, entre Nueva York y Europa a través de Amberes, Hamburgo, la "American Mail Steamship Packets Company" llegó a tener en las Islas Británicas varios miles de empleados. El inicio de sus viajes en ese año incrementó rápidamente el comercio que Estados Unidos mantenía con Europa, mayoritariamente dedicada a la exportación de su algodón. Para economizar los costes de los fletes, en los viajes de regreso a Nueva York, traían mercancías europeas y correspondencia.

Por su parte Francia, a mediados del siglo XIX, expandía también su presencia marítima, estableciendo convenios mercantiles y postales, entre otros con Estados Unidos, que en 1 de abril de 1857 lo firmó, estando en vigor hasta finales de 1870. Con el empréstito que el parlamento francés aprobó de 14 millones de francos anuales, se establecieron tres líneas de comunicaciones con el nuevo continente, entre Estados Unidos; Antillas, México, Aspinwall y Cayena; y con Brasil y Argentina (Buenos Aires).

El 17 de febrero de 1862 el gobierno francés firmó un convenio con la Compañía General Trasatlántica para establecer una línea de vapores que partiendo de ST. Nazaire, hiciera escalas en Martinica y en Santiago de Cuba, culminando su viaje en Veracruz. Existe en el Archivo Nacional de Cuba documentación que acredita la solicitud por parte

del gobierno de Francia para la utilización de este puerto como punto de escala. El primer vapor francés que tocó puerto de Santiago de Cuba fue el "Louisiane"<sup>(3)</sup>.

Las Agencias Postales Inglesas y francesas, como ya dije antes, dejaron de funcionar con la creación de la UPU.

### La Unión General de Correos

Las Tarifas de la Unión General de Correos que habían sido acordadas en el Tratado de Berna (octubre de 1874), fueron aplicadas el 1 de julio de 1875 razón por lo que se fueron quedando sin efectos los Convenios Postales que habían funcionado entre diferentes países. España y sus colonias ingresaron en la UPU en 1877, esto se refleja de modo fehaciente, porque en esa fecha desaparece el concepto de Antillas Españolas, desde el punto de vista filatélico, cuando las Islas de Cuba y Puerto Rico tuvieron, a partir de ese año, sellos propios.

La Unión General de Correos estableció una única Zona Geográfica de Tarifas para todas las Naciones que formaron parte de ella. Los Estados Unidos fijaron \$0,25 centavos de dólar por 1/2 onza de peso para la correspondencia procedente de países que no eran miembros de la Unión General de Correos y llegaban sin franqueo<sup>(4)</sup>.

**Carlos ECHENAGUSÍA**  
Madrid

### Notas

- (1) Decía precisamente Barreras -en 1903- acotando el título de su crónica: *Los escasos datos publicados sobre el origen del correo en Cuba son casi todos erróneos, los que aparecen en este artículo, han sido tomados de documentos inéditos oficiales de la época, encontrados en los archivos de Cuba por el autor, en varios años de investigación.*
- (2) Detalles fundamentales sobre las tarifas del Reglamento de la Ley Postal de 1847, los describe Á. J. Torres Verdugo.
- (3) La comunicación del Ministerio de la Guerra y Ultramar de España, al Gobernador y Capitán General de la Isla de Cuba, de fecha 2 de abril de 1862, aparece transcrita en el capítulo "Las Agencias Postales Francesas", de la Historia Postal de Cuba, de José L. Guerra Aguiar, pág. 86-91.
- (4) El franqueo en Cuba de una carta sencilla era de 25 céntimos de peseta, equivalente a \$0,05 (centavos de dólar).

### Bibliografía consultada

- Barreras, Antonio.** *Revista de la Sociedad Filatélica Cubana. La Habana 1902/04.*
- Guerra Aguiar, José Luis.** *Historia Postal de Cuba, Casa del Sello. Madrid 1983.*
- Kouri, Yamil.** *Las Marcas Postales de Nueva Orleans Española. Revista ACADEMVS, Núm. 6, diciembre 2003.*
- Torres Verdugo, Ángel J.** *Relaciones postales entre Cuba y los Estados Unidos de América entre 1800 y 1875. "El Adelantado Filatélico". Órgano Oficial del Grupo Avilesino. Vol. II, Núm. 17 de diciembre de 2009.*
- Riog de Leuchsenring, Emilio.** *"La Habana. Apuntes históricos". Ed. Consejo Nacional de Cultura. La Habana 1963.*



**30 de diciembre de 1868. Cárdenas - Portland, Maine (EE.UU.)** Carta sencilla transportada según nota manuscrita por el buque "Eagle". En New York abonó el porte normal de \$0,10 cent, fechador: N.Y. Steamship "10". (Col. Echenagusía)



**24 de julio de 1869. Santiago de Cuba - New York.** Carta sencilla originada en Santiago de Cuba. Franqueada con un sello de 10 c. de peseta, despachada en correos en Manzanillo el 31 de julio, "Vía Habana". Transportada hasta New York donde abonó el porte normal, marca: N.Y. Steamship "10" (\$0,10 cent). (Col. Echenagusía)



**6 de abril de 1878. Santiago de Cuba - New York.** (Vía La Habana) Carta sencilla franqueada en la Santiago de Cuba, con sello de 25 c de peseta, así lo indica el matasellos propio de esa ciudad, cubre el trayecto a La Habana, recibida el 11 de abril. Recepcionada en New York el 16 de abril, donde le fue aplicada una tasa de 5 cents, la tarifa reducida vigente, fijada por la UPU. (Col. Echenagusía)