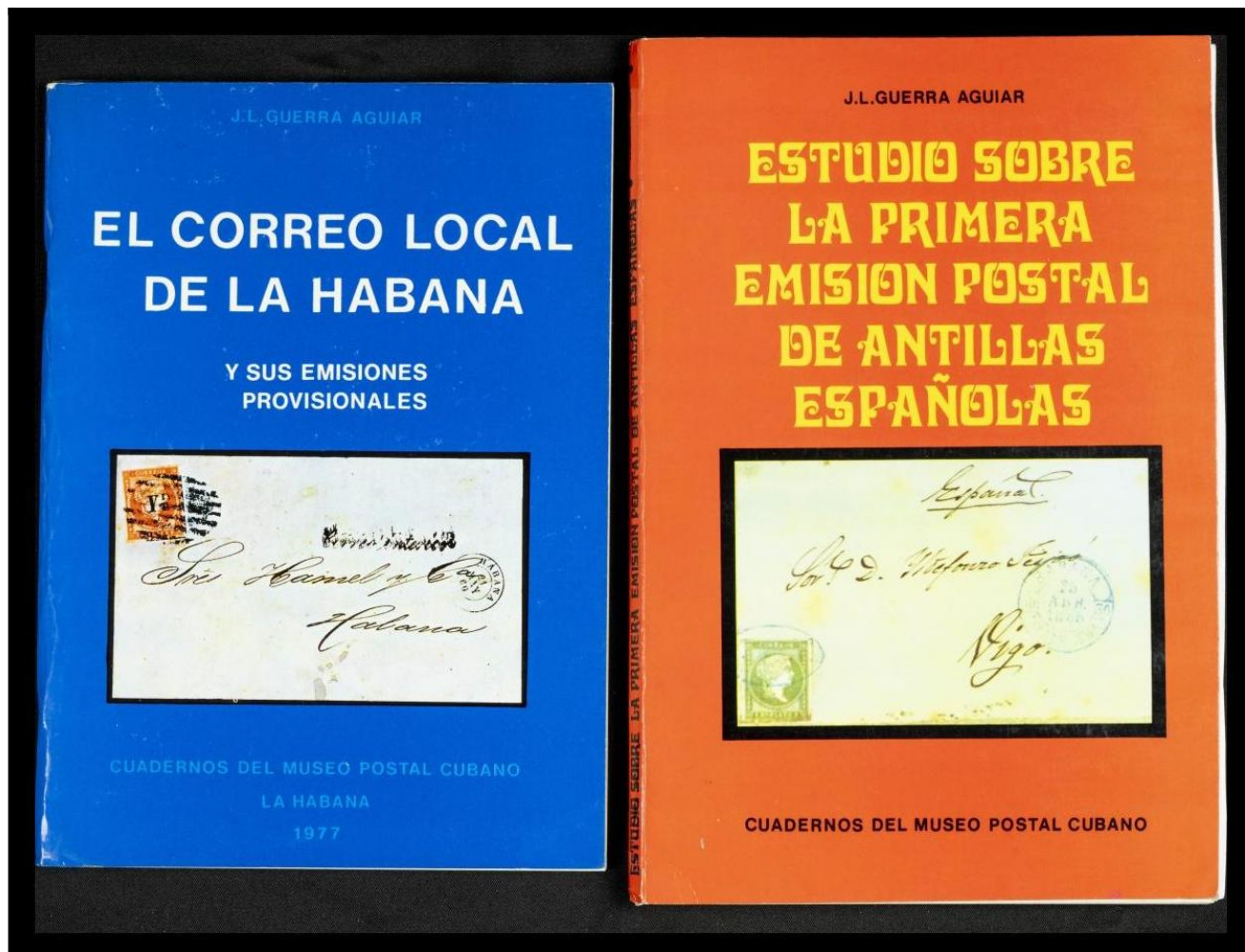


# Lote: 34

## Subasta Online Sellos España y Colonias #129

1976. Dos libros: EL CORREO LOCAL DE LA HABANA y ESTUDIO SOBRE LA PRIMERA EMISION POSTAL DE ANTILLAS ESPAÑOLAS. J.L. Guerra Aguiar. Edición Cuadernos del Museo Postal Cubano, 1976 y 1977.



El 31 de Octubre el Capitán General de la Isla se dirigió al Administrador de Correos, comunicándole por escrito separado das las instrucciones sobre el establecimiento del correo interior y al mismo tiempo detallaba en el el uniforme que deberían llevar los carteros que se habían nombrado para este tipo de servicio (Anexo 4), exponiendo en su otra comunicación de la misma fecha los itinerarios de las dos diligencias que se harían para llevar el correo a los distintos barrios y a las buzones en los distintos barrios de la capital, fijando el franqueo único para este servicio en un cuarto de real de plata fuerte. (Anexo 5).

El Administrador de Correos ese mismo día solicita de la Superintendencia de Hacienda la cantidad de 200 000 sellos de dos reales con el fin de habilitarlos para un cuarto de real fuerte, dando instrucciones respecto a como se realizaría su distribución. (Anexo 6).

El 6 de Noviembre dicho Administrador de Correos se dirigió de nuevo al Capitán General aceptando sus sugerencias y modificaciones, asegurando que para el día 17 de Noviembre estaría todo dispuesto a fin de que se inaugurara el servicio el 19, con motivo del onomástico de la Reina Isabel II. (Anexo 7).

Con fecha 17 de noviembre se dirigió el mencionado Administrador de Correos al Secretario del Superior Gobierno Civil adjuntándole seis ejemplares de la Instrucción para la operación del correo interior de La Habana en la que constaba el contenido de trabajo de los funcionarios y empleados, así como el horario y recorrido de las tres expediciones diarias que se establecieron. (Anexo 8).



SELLO EMITIDO EN ESPAÑA EN 1853, PARA EL CORREO  
LOCAL DE MADRID

Para un mejor control de estas expediciones se dividió el área del servicio en 22 barrios que comprendían además de la ciudad y sus barrios extramuros las vecinas poblaciones de Regla y Casablanca. (Anexo 9).

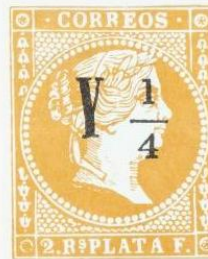
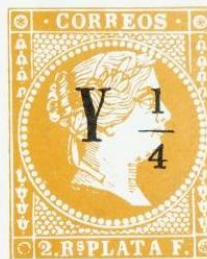
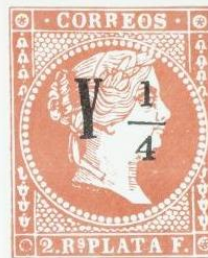
Al efectuarse su inauguración el 19 de Noviembre de 1855, gozó desde su inicio, del favor del público, pues de acuerdo con estadísticas que hemos examinado, desde su implantación hasta Abril de 1856, es decir, casi medio año después de su establecimiento, se habían cursado ya 41 957 piezas de correspondencia.



CUNOS QUE SE IMPONIAN A LAS CARTAS CURSADAS POR  
EL CORREO INTERIOR DE LA HABANA PARA LA EXPE-  
DICION EN LA CUAL SE REPARTIAN

La aprobación de la medida por las autoridades de Madrid no se efectuó hasta Septiembre de 1856, después de transcurrido prácticamente un año, pero este hecho no es de extrañar, ya que ocurrían con bastante frecuencia en otros casos análogos, debido a la distancia entre la Metrópoli y sus colonias y la lentitud en la tramitación de los asuntos administrativos. (Anexo 10).

El correo local de La Habana funcionó ininterrumpidamente durante más de veinte años, hasta que las sucesivas modificaciones de las tarifas postales por un lado y el ingreso de las colonias españolas en la U.P.U. por el otro fueron haciendo innecesario este tipo de servicio.



TIPOS DE HABILITACION Y COLORES DE LOS SELLOS CORRESPONDIENTES A LA PRIMERA EMISION PROVISIONAL





CARTAS CIRCULADAS EN PUERTO RICO Y FILIPINAS UTILIZANDO LOS MISMOS SELLOS DE CORREOS EMPLEADOS EN CUBA.

(1) Es imposible esta fecha, pues en la pág. anterior dice que 200 remesas por valor de 100.000 reales de la Habana, el designe en el valor de 20 de dicho mes, a fin de establecer punto de partida para el cálculo de los sellos que cubren la Península el 16. 25. En tanto el gobierno de la fecha de la pág. 25, la fecha de la pág. 25.

La primera remesa de estos sellos recibida en Cuba el 21 de Abril (\*) amparada por las facturas de Febrero 7 y 27 de la Fábrica Nacional del Sello, de Madrid, se componía de los siguientes valores y cantidades:

VALORES	HOJAS	CANTIDAD
1/2 RL	8250	1402.500
1 RL	1075	182.750
2 RL	1075	182.750

Debido a la aceptación que tuvieron por el público los sellos de correos, esta primera remesa fue mermando rápidamente lo que dio lugar a que el Gobernador y Capitán General de la Isla tuviera que solicitar por sus escritos de 12 de mayo nuevas cantidades a fin de garantizar las existencias, sobre todo del valor de medio real, hasta finalizar el año, lo que motivó una segunda remesa que fue transportada por el Vapor Correo "Velasco" y llegada a la Habana el 8 de Septiembre de 1855.

VALORES	HOJAS	CANTIDAD
1/2 RL	11.000	1.870.000
1 RL	2.000	340.000
2 RS	2.000	340.000

siendo en esta segunda remesa, fabricada expresamente para Cuba, donde vinieron los primeros sellos de dos reales en color naranja oscuro, en vez de rojo carmin que era el color de los remitidos anteriormente.

Los gastos de confección de los sellos de estas dos remesas ascendieron a la suma de 13.472 reales de vellón, más 1.116 adicionales por concepto de envases, estableciéndose el correspondiente cobro contra las cajas de la Isla.

El cambio general de las tarifas trajo como consecuencia que se adoptara un diseño común al confeccionarse los sellos postales para España y los que se iban a implantar en sus posesiones, con la única diferencia que los de la metrópoli tenían el valor en reales de vellón y los de sus posesiones en reales de plata fuerte, ya que estos últimos valían dos y media veces más que los primeros, por tener mucho más contenido de plata que de cobre.

Al implantarse el franqueo previo por medio de sellos de correos en las posesiones españolas, se le dio el carácter de voluntario rigiendo por

(\*) Existe un déficit de 4.250 sellos en el valor de 1 Real al cotejar estas dos facturas de la primera remesa con el estado de cuentas de Marzo 17 de 1856, que figura como documento No. 6 en el Apéndice de esta obra. (N. del A.)

(3) Archivo Nacional — 1855 — Gobierno Superior Civil — Legajo 824 — No. 27623.

Por otra parte el porteo de los periódicos se verificaba en forma global de acuerdo con el peso que la edición tenía, y como la cancelación de estos sellos individualmente resultaba laboriosa, se estableció el sistema de adherir las hojas o sus fragmentos en piezas de papel cancelándose en unos casos con trazos de pluma, bien verticales u horizontales, y en otros con un cuño formando barras paralelas dentro de un rectángulo.

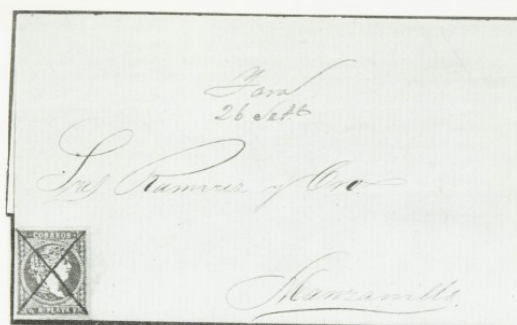
Además de estas formas de inutilizar los sellos, existían las siguientes hechas en general con trazos de pluma:

- CARTAS DE ALCANCE: Estas cancelaciones amparaban la inutilización de los sellos que se redimían con las cantidades cobradas en efectivo en las distintas Administraciones de Correos, que cubrían el porteo de la correspondencia dirigida al exterior del país, y que transportaban líneas marítimas extranjeras de acuerdo con la administración postal, debido a que al no haberse fundado aún la Unión Postal Universal existía la división territorial de los países en relación con el tránsito de la correspondencia.



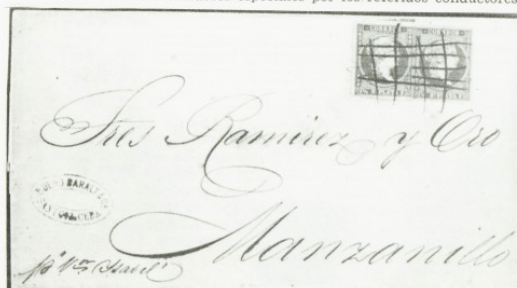
FRAGMENTO DE UNA HOJA DE PAPEL CON LOS SELLOS ADHERIDOS, PARA LIQUIDAR LAS CANTIDADES EN EFECTIVO RECIBIDAS POR LAS CARTAS DE ALCANCE, TRANSPORTADAS POR COMPAÑÍAS DE BARCOS EXTRANJEROS.

- PEQUEÑAS OFICINAS DE CORREOS: En algunos casos oficinas de Correos de poca importancia, que carecían de cuños canceladores, inutilizaban los sellos de la poca correspondencia que cursaban, también con trazos a pluma, haciendo además la notación manuscrita del lugar y fecha de imposición, por carecer de este tipo de cuño.



CANCELACION Y NOTACION MANUSCRITA EN CARTA IMPUESTA EN EL POBLADO DE YARA EN LA PROVINCIA DE GRANMA (SEGREGADA DE LA ANTIGUA DE ORIENTE)

- VAPORES CORREOS DE CABOTAJE: Al ser transportada una gran parte de la correspondencia por las líneas de cabotaje conjuntamente con las mercancías, a bordo de cada embarcación se encontraba un conductor de Correos, el que entregaba y recibía las cartas en los distintos puertos de escala, cancelando con trazos a pluma los sellos adheridos para su franqueo, empleándose posteriormente canceladores especiales por los referidos conductores.



FORMA TÍPICA DE CANCELACION EN CARTAS TRANSPORTADAS POR LAS LINEAS DE CABOTAJE.