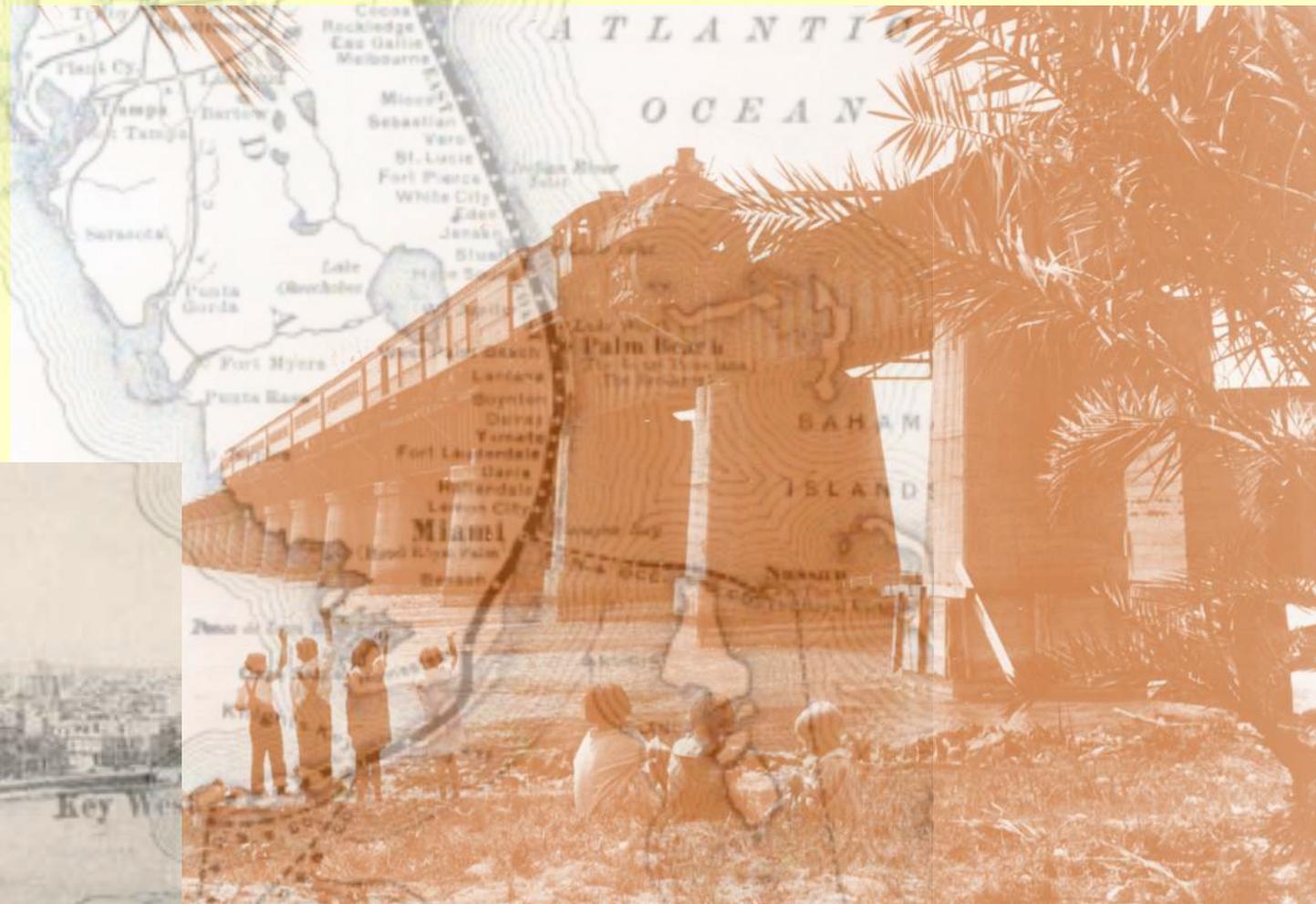


# 90 miglia

Breve storia delle comunicazioni postali tra Cuba e gli Stati Uniti per la via dello Stretto della Florida



CONGRESSO  
dell'Unione Stampa Filatelica Italiana



AREZZO, 8-10 settembre 2023

Enrico Carsetti

Se guardiamo su una carta geografica la reciproca posizione di Cuba e della Florida viene naturale pensare che, da sempre, quella della Florida sia stata una via di comunicazione postale privilegiata negli scambi tra Cuba e gli Stati Uniti. In realtà, invece, lo scambio di corrispondenza per questa via iniziò relativamente tardi.

La Florida, fino al 1821, fu una colonia spagnola e, durante tutto questo periodo, fu molto poco densamente abitata e praticamente del tutto priva di vie di comunicazione terrestri.

Era territorio degli indiani Seminole.

Erano presenti solo due centri abitati di qualche rilievo:

Pensacola, al confine occidentale,

e Saint Augustine, sulla costa est.



Entrambe le città avevano un collegamento diretto con L'Avana, ma si trattava perlopiù di traffico locale e con bassa frequenza (sul finire del secolo XVIII al porto dell'Avana risulta l'ingresso, mediamente, di 12 battelli all'anno provenienti da St. Augustine e di 4 provenienti da Pensacola). L'ufficio postale di St. Augustine dipendeva amministrativamente da quello dell'Avana.

Le principali interazioni commerciali tra gli Stati Uniti e Cuba – con volumi invero piuttosto scarsi, almeno fino ai primi decenni del XIX secolo – si svolgevano tra l'Avana e il porto di New Orleans, o, più spesso, direttamente con i porti della costa est degli Stati Uniti, principalmente New York. Anche la posta, naturalmente, seguiva gli stessi percorsi.

Dopo la cessione della Florida agli Stati Uniti da parte della Spagna, avvenuta nel 1821, si cominciarono a sviluppare nella regione altri centri importanti, in particolare Jacksonville e Tampa.



Con il procedere del XIX secolo aumentano gli scambi commerciali tra Stati Uniti e Cuba e quindi si espandono le comunicazioni, ma lo scambio di corrispondenza avviene sempre per via di New York o di New Orleans, perché la Florida continua a non avere vie di comunicazione terrestri, come risulta evidente da questa mappa datata 1855.

1869, dall'Avana a Charleston,  
via New York



(C. Flemming, Gloglau, 1855)

Il **1884** è un anno di svolta: il 23 gennaio la *South Florida Railway* raggiunge TAMPA, da Jacksonville, con inizio del servizio regolare il 13 febbraio successivo.

Dal **1° gennaio 1885** le poste statunitensi istituiscono l'ambulante postale «JACKSONVILLE & TAMPA R.P.O.» (U.S. P.O.D. *Daily Bulletin* del 30/12/1884, vol. V n. 1470).



L'ambulante è in coincidenza con un vapore che unisce Tampa con L'Avana. Il trasporto di posta per questa via, quindi, a partire da allora diventa conveniente e predominante nelle comunicazioni tra Cuba e il Nord America.

VIA TAMPA FLA

ULTRAMAR

UNION POSTAL UNIVERSAL

UNION POSTALE UNIVERSELLE

ESPAÑA.

En este lado se escribe solamente la direccion.



1892, Avana - Essen

«Via Tampa»

A los Sres. Re

Essen a

Me

Via Tampa

Le Sr. Raoul D. G  
251 East 52 Street



1898, Avana - New York

Via Tampa New York



Messrs.

Joh. Achelis & Söhne

Bremen  
Germany

1900, Avana - Brema

Il 25 aprile **1898** gli Stati Uniti intervengono a fianco di Cuba nella guerra di liberazione contro la Spagna, dando il via alla **guerra ispano-americana**. Questa si concluderà in breve tempo, con l'armistizio firmato il 12 agosto dello stesso anno, ratificato poi dal Trattato di Parigi del 10 dicembre successivo. Come risultato, Cuba otterrà la propria indipendenza dalla Spagna, ma diventerà un protettorato degli Stati Uniti, che la occuperanno militarmente fino alla proclamazione della Repubblica, il 20 maggio 1902.

In questo periodo Tampa diviene uno snodo nevralgico, perché è qui che vengono concentrate le truppe prima del loro invio a Cuba. Inoltre, la presenza sul territorio cubano di decine di migliaia di soldati statunitensi, porta a un drastico aumento della corrispondenza scambiata tra i due paesi.

Per agevolare le comunicazioni, il **30 settembre 1898** le poste statunitensi istituiscono quindi l'ambulante postale marittimo «PORT TAMPA & HAVANA R.P.O.» (U.S. P.O.D. *Daily Bulletin* del 30/09/1898, vol. XIX n. 5668).



11 febbraio 1899

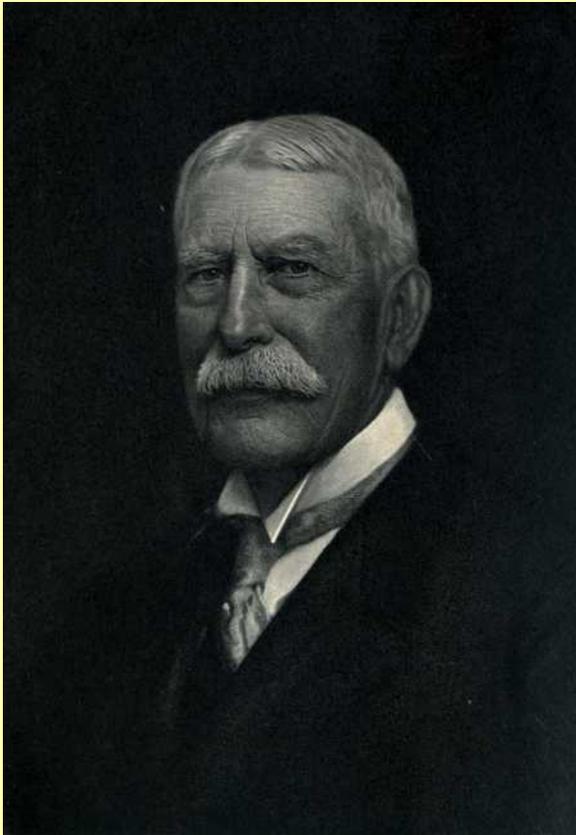
A questo punto dobbiamo fare un piccolo passo indietro e tornare all'inverno del **1883**, quando il multi-milionario **Henry M. Flagler**, un magnate dell'industria petrolifera, socio di John D. Rockefeller nella *Standard Oil Co.*, decide di fuggire dal freddo del nord per trascorrere un periodo a St. Augustine. In Florida trova un clima talmente piacevole che decide di stabilirsi lì e, da imprenditore quale è, sviluppa l'intuizione di trasformarne la costa est in una «Riviera Americana»

Si trasforma così in un magnate dell'industria turistica, iniziando la costruzione di alberghi e di complessi turistici in varie località della costa.

Flagler può essere considerato, di fatto, l'uomo che «inventò» Miami e Palm Beach e la Florida come la conosciamo oggi.

Ben presto, però, si rende conto che la mancanza di vie di comunicazione adeguate non permette un pieno sviluppo dei suoi piani e quindi decide di diventare un magnate (anche) delle ferrovie.

È il **22 aprile 1896** quando, da Jacksonville, arriva a **Miami** (allora una località con circa 300 abitanti) il primo treno con passeggeri a bordo della **Florida East Coast Railway**.

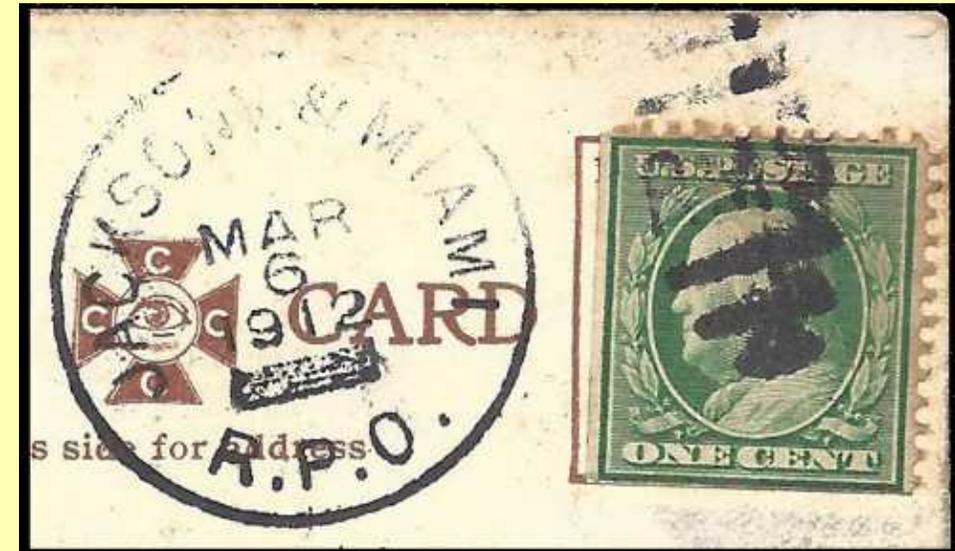
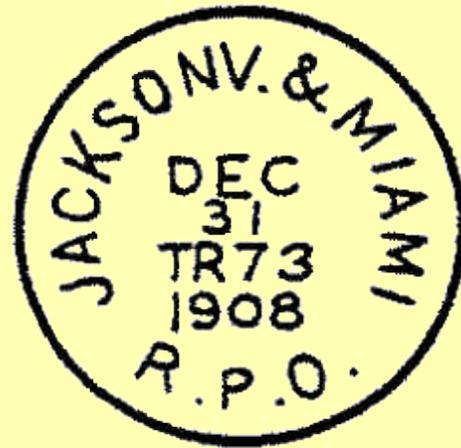


Henry M. Flagler (1830-1913)



Photo: State Archives of Florida, Florida Memory

Poco più di due mesi più tardi, il 1° luglio 1896, sulla linea Jacksonville - Miami viene istituito l'ufficio ambulante «JACKSONVILLE & MIAMI R.P.O.» (U.S. P.O.D. Daily Bulletin del 2 giugno 1896, vol. XVII n. 4956)



Vengono istituiti anche collegamenti marittimi da Miami per L'Avana ma, per quanto riguarda le comunicazioni postali, la via standard di inoltro continua a essere quella di Tampa.

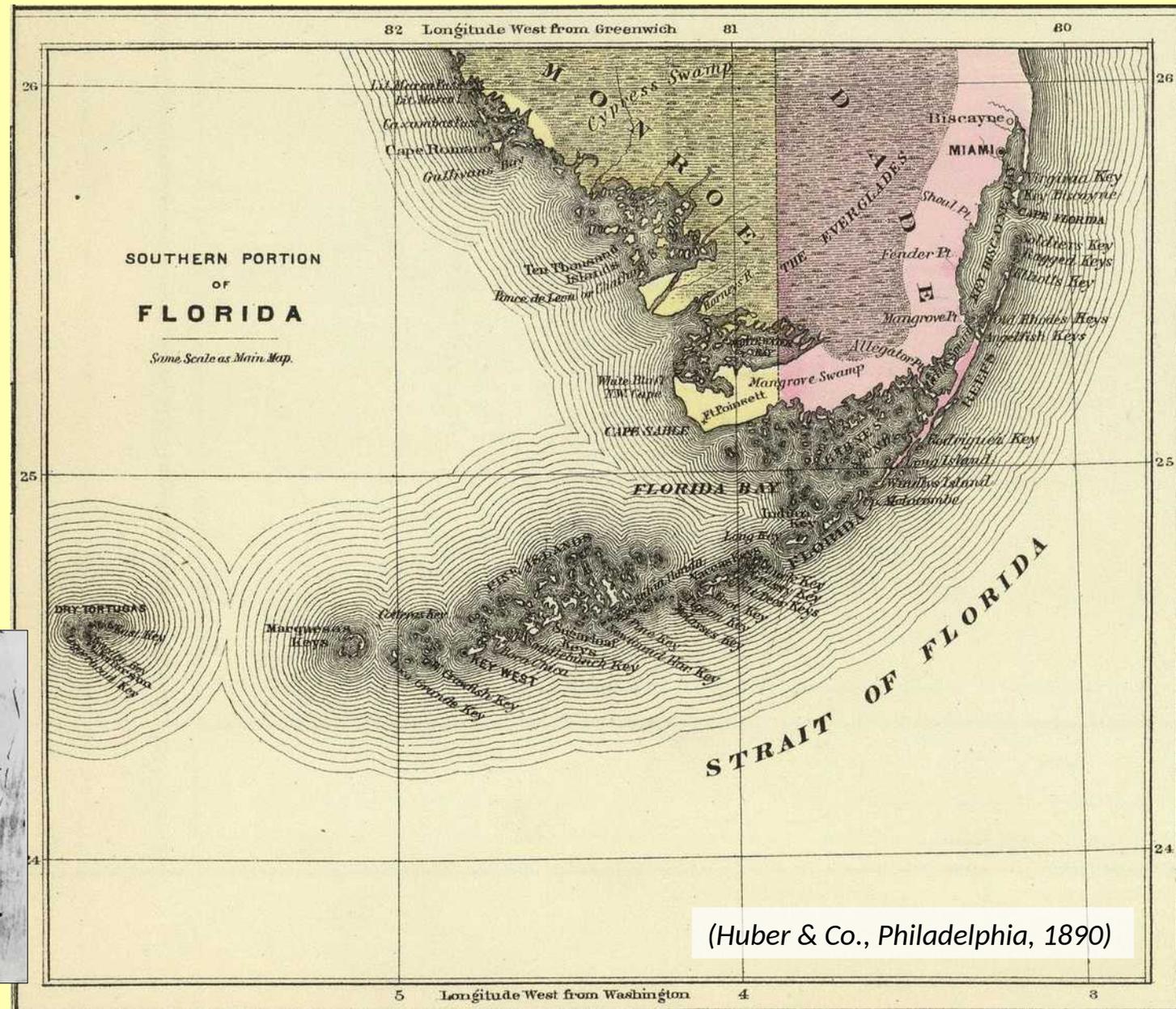
Ma Flagler non è ancora del tutto soddisfatto: il suo sogno è quello di collegare per mezzo della sua ferrovia anche le *Florida Keys*, fino a **Key West**, un'impresa che appare impossibile a tutti.

Tranne che a Flagler stesso.

Il sogno rimane tale fino al 1905. È in quell'anno che Flagler decide di trasformarlo in realtà e di realizzare l'impossibile: la costruzione di ponti e viadotti ferroviari per coprire le 156 miglia da Miami a Key West, attraverso le isolette del sud della Florida e i tratti di mare che le separano.

Inizialmente chiamata «*The Flagler's Folly*» (La Follia di Flagler), la costruzione della ferrovia fino a Key West richiede, come si può ben immaginare, grandi innovazioni ingegneristiche, così come l'impiego di enormi quantità di risorse, sia umane che economiche.

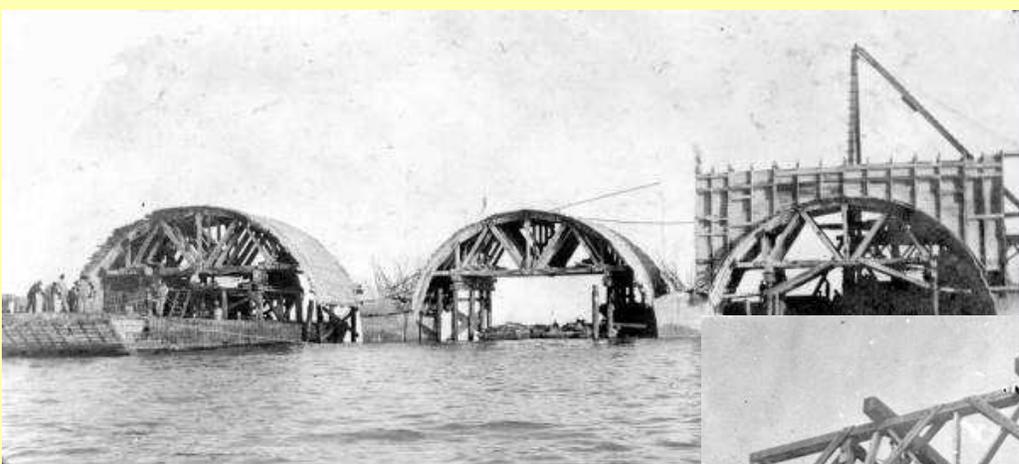
**MEN WANTED**  
For the Key West Extension  
of the Florida East Coast R. R.  
**\$1.50 PER DAY**  
Apply to 17 Chapel St., opp. A. C. L. R. R. Depot.  
**E. J. TRIAY**



(Huber & Co., Philadelphia, 1890)



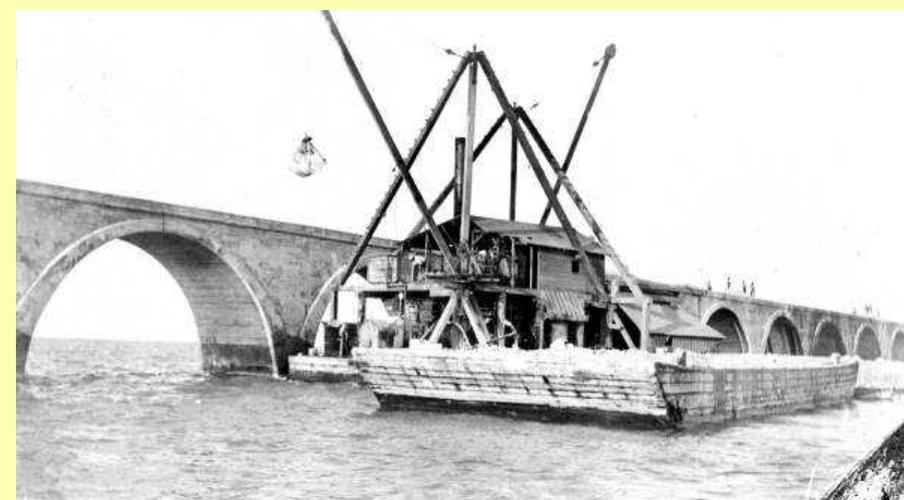
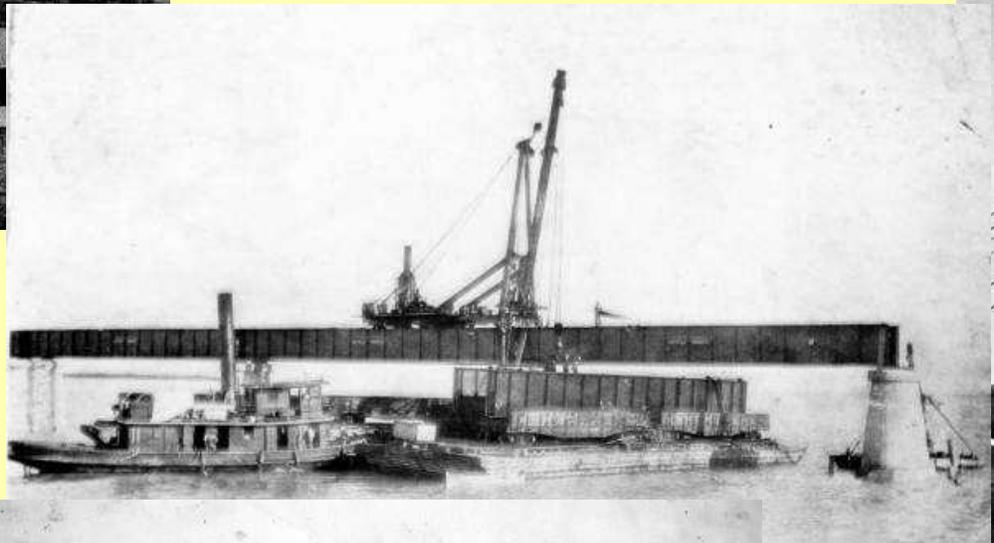
Building Key West Extension, "Over-Sea Railroad"  
Knights Key, Florida.  
Constructing Cofferdams or Cement Piers.



Erecting Cement Piers.



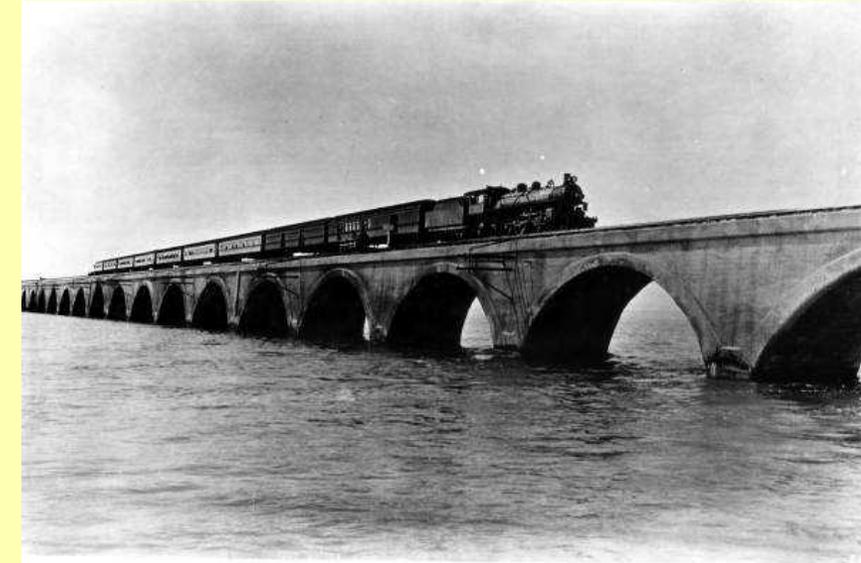
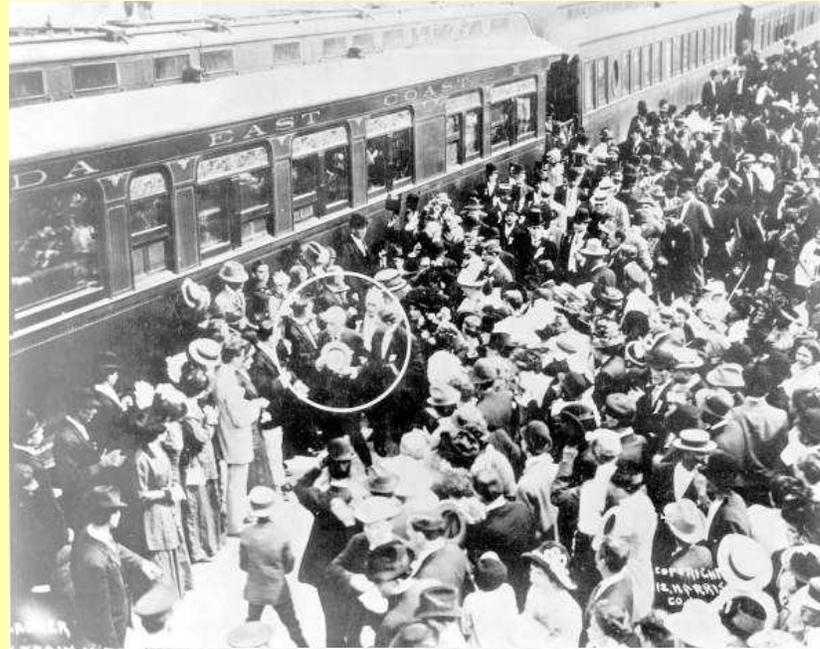
Section of Bridge Completed, Entire Length Seven Miles.



Key West Extension.  
F.E.C. Ry. Traveller  
Bahia Honda Bridge

52

Nonostante le molte difficoltà, l'allacciamento finale della *Florida East Coast Railway* al *Trumbo Point* di Key West si completa il **22 gennaio 1912**. Quel giorno, un orgoglioso Flagler viaggia sul primo treno fino a Key West a bordo del suo vagone privato. Molti definiscono questa opera «l'Ottava Meraviglia del Mondo».



In coincidenza con i treni che arrivano a Key West viene istituito un collegamento via mare a mezzo dei vapori della *Peninsular & Occidental Steamship Company* (altra compagnia di proprietà di Flagler) per percorrere le 90 miglia che separano Key West dall'Avana.



J. R. PARROTT, President  
 J. D. RAHNER, General Passenger Agent.  
 J. P. BECKWITH, Vice-President

ATLANTIC COAST LINE		
<b>The Havana Special</b> —Nos. 75-76		
All-Pullman, Club, Dining Car Train Between		
<b>NEW YORK and KEY WEST, FLORIDA</b>		
(Thence Havana, via P. & O. S.S. Co.)		
5½ Hours New York to Havana, One Night to South Florida		
Southbound, Nos. 75-76	DAILY SCHEDULE. (Eastern time.)	Northbound, Nos. 76-75
12 30 p.m.	lve. New York (Penna. Station) arr.	3 30 p.m.
12 54 p.m.	lve. Newark (Penna. N.R.) arr.	3 06 p.m.
1 52 p.m.	lve. Trenton " arr.	2 03 p.m.
2 23 p.m.	lve. North Philadelphia " arr.	1 25 p.m.
2 40 p.m.	lve. West Philadelphia " arr.	1 12 p.m.
3 19 p.m.	lve. Wilmington " arr.	12 37 p.m.
5 03 p.m.	lve. Baltimore " arr.	11 05 a.m.
6 29 p.m.	lve. Washington (R. F. & P.) arr.	9 50 a.m.
9 30 p.m.	lve. Richmond (A. C. L.) arr.	6 43 a.m.
10 20 a.m.	arr. Savannah " lve.	5 55 p.m.
2 29 p.m.	arr. Jacksonville " lve.	1 50 p.m.
2 45 p.m.	lve. Jacksonville (F. E. C.) arr.	1 25 p.m.
3 45 p.m.	arr. St. Augustine " lve.	12 15 p.m.
5 44 p.m.	arr. Ormond " lve.	10 02 a.m.
5 54 p.m.	arr. Daytona Beach " lve.	9 52 a.m.
6 45 p.m.	arr. New Smyrna " lve.	9 20 a.m.
7 43 p.m.	arr. Titusville " lve.	8 13 a.m.
8 19 p.m.	arr. Cocoa " lve.	7 40 a.m.
10 25 p.m.	arr. Ft. Pierce " lve.	5 35 a.m.
12 24 a.m.	arr. West Palm Beach " lve.	3 40 a.m.
5 30 a.m.	arr. Miami " lve.	1 05 a.m.
8 30 a.m.	arr. Key West " lve.	7 30 p.m.
8 49 a.m.	lve. Key West (P. & O. S.S.) arr.	5 00 p.m.
11 40 p.m.	arr. Havana " lve.	10 00 a.m.

Collection of McMillan - Post

# EXCURSIONS TO HAVANA

THE RAILROAD OVER THE OCEAN

THROUGH THE FLORIDA KEYS THE RAILROAD OVER THE OCEAN THE EIGHTH WONDER OF THE WORLD

**\$27.50** ROUND TRIP FROM **Miami**

**\$40.35** MIAMI TO HAVANA And Return Direct to Tampa

Return Any P. & O. Ship Within Ten Days

No Extra Charge For Meals and Berth on P. & O. Ships - Music and Dancing

HAVANA SPECIAL, F. E. C. TRAIN NO. 75  
 Sleeper Open 9:00 P. M.

L.V. MIAMI, F. E. C. RY.	DAILY	3:40 A. M.
AR. KEY WEST	DAILY	7:40 A. M.
L.V. KEY WEST, P. & O. SHIPS	DAILY	8:30 A. M.
AR. HAVANA, CUBA	DAILY	2:45 P. M.

RIDE THROUGH THE FLORIDA KEYS IN DAYLIGHT

L.V. MIAMI, F. E. C. RY.	DAILY	11:05 A. M.
AR. KEY WEST	DAILY	4:35 P. M.

OVERNIGHT AT KEY WEST

SPECIAL RATES FOR DINNER, LODGING AND BREAKFAST AT THE CASA MARINA AND LA CONCHA HOTELS, KEY WEST, CAN BE HAD IF ARRANGED FOR AT TIME EXCURSION TICKET IS PURCHASED.

RETURNING

L.V. HAVANA, P. & O. SHIP	DAILY	10:30 A. M.
AR. KEY WEST	DAILY	4:30 P. M.
L.V. KEY WEST, F. E. C. RY.	DAILY	6:00 P. M.
AR. MIAMI	DAILY	10:00 P. M.

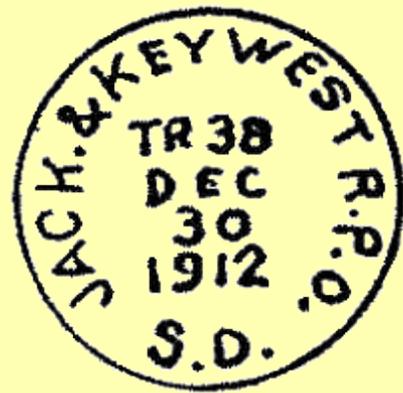
Short Sea Trip, Key West to Havana—6 Hours

For Reservations and Information Apply to F. E. C. Ticket Agents, 301 S. E. First Street. Phone 2-8408, or to T. B. WALKER, Dist. Agt.

211 S. E. First St. Phone 20518

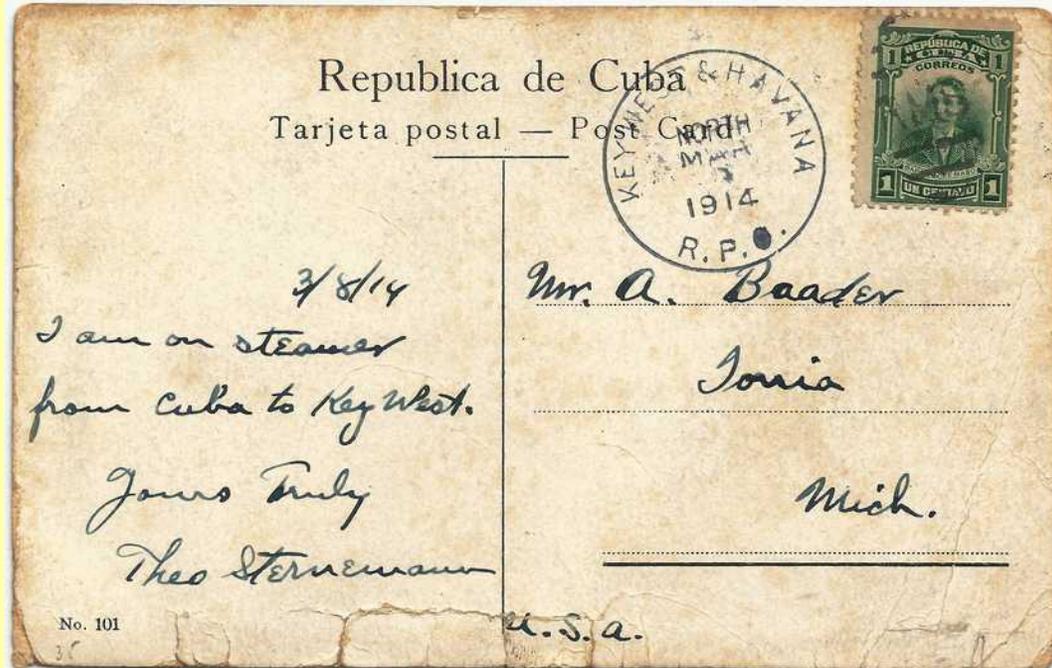
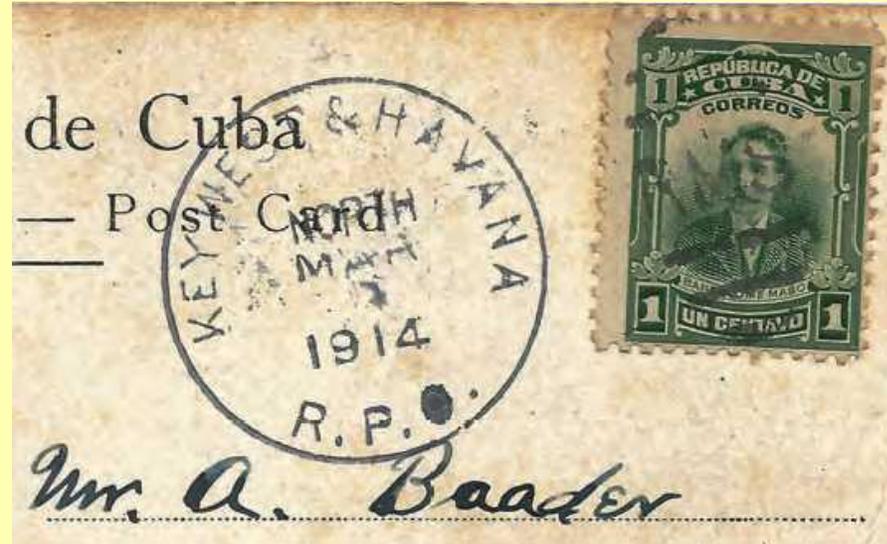
THE PENINSULAR & OCCIDENTAL S. S. CO.

L'apertura della ferrovia fino a Key West provoca un cambio nell'inoltro di corrispondenza tra Cuba e gli Stati Uniti: **la via di Key West soppianta la via di Tampa** che è stata seguita fino a quel momento. Le poste statunitensi prolungano l'ambulante Jacksonville - Miami fino a Key west, con l'istituzione del «JACKSONVILLE & KEY WEST R.P.O.» il 3 febbraio 1912 (U.S. P.O.D. Daily Bulletin del 3 febbraio 1912, vol.XXXIII n. 9738)

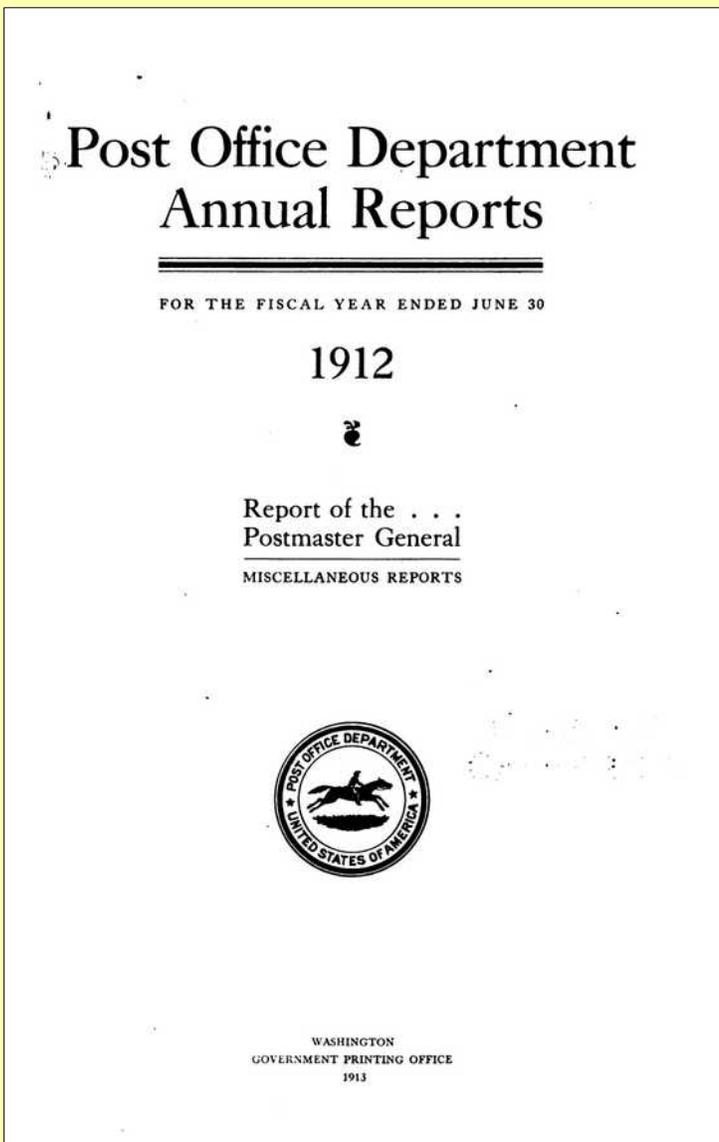


Il 22 giugno 1912 viene istituito anche l'ambulante «KEY WEST & HAVANA R.P.O.» sul battello della *Peninsular & Occidental Steamship Co.* (U.S. P.O.D. Daily Bulletin del 22 giugno 1912, vol. XXIII n. 9856).

Nel frattempo, il 10 febbraio 1912, era già stato soppresso il «PORT TAMPA & HAVANA R.P.O.» (U.S. P.O.D. Daily Bulletin del 10 febbraio 1912, vol. XXXIII n. 9744).



Il Report Annuale del *Post Office Department* ci fa sapere che, con la nuova via di comunicazione, il tempo per andare da New York all'Avana si riduce a 55 ore e quello per andare da Jacksonville all'Avana a 27 ore. In precedenza (per la via di Tampa) i tempi erano, rispettivamente, 68 e 40 ore. Il servizio si svolge tutti i giorni, domenica esclusa.



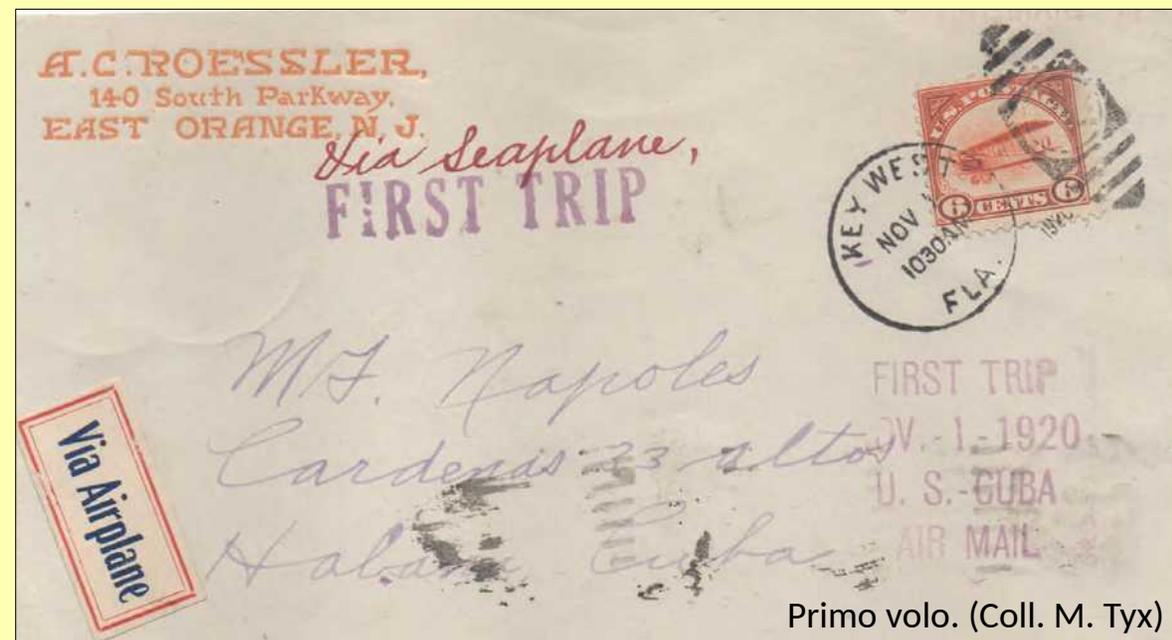
p. 163

*Over-sea route to Cuba.*—January 22, 1912, the over-sea railroad route was completed between Miami and Key West, Fla., and railway post-office service was established via that route in the Jacksonville and Key West railway post office. The establishment of this service is of great benefit to the business interests of this country and Cuba, reducing the time between New York and Havana to 55 hours and from Jacksonville to Havana to 27 hours. The new service is operated daily except Sunday and connects at Key West with steamers operating with the same frequency to and from Havana, affording through service six times a week by direct connecting trains to and from New York and the East. Under former dispatch the time in transit from New York to Havana was 68 hours and from Jacksonville 40 hours, and this was limited to service performed three times a week by steamers to and from Havana and Port Tampa and Knights Key, Fla.

Negli anni a seguire un nuovo mezzo di trasporto fa prepotentemente il suo ingresso sulla scena. Parliamo, ovviamente, del mezzo aereo. Il primo a volare da Key West all'Avana è l'aviatore Domingo Rosillo, il 17 maggio 1913.



Il primo servizio regolare, però, inizia il 1° novembre 1920, quando la compagnia **Aeromarine West Indies Airways** inaugura il suo servizio di trasporto di passeggeri e di posta con idrovolanti. Le poste statunitensi firmano un contratto con la compagnia per il trasporto di posta tra Key West e L'Avana, ma le poste cubane non fanno altrettanto per il percorso inverso, quindi la posta viene trasportata solo nel volo in direzione sud. Siccome la posta aerea non è ancora molto popolare, però, il servizio è poco remunerativo e la **Aeromarine** interrompe il contratto quasi subito. Nel 1923, poi, si interromperanno del tutto anche i voli passeggeri.



Primo volo. (Coll. M. Tyx)

Nel 1927 un nuovo contratto tra le poste statunitensi e la **Pan American Airlines** dà definitivamente il via al trasporto di posta per via aerea tra Key West e L'Avana. La linea viene denominata **FAM-4** (*Foreign Air Mail 4*). Il primo volo avviene il 19 ottobre 1927.

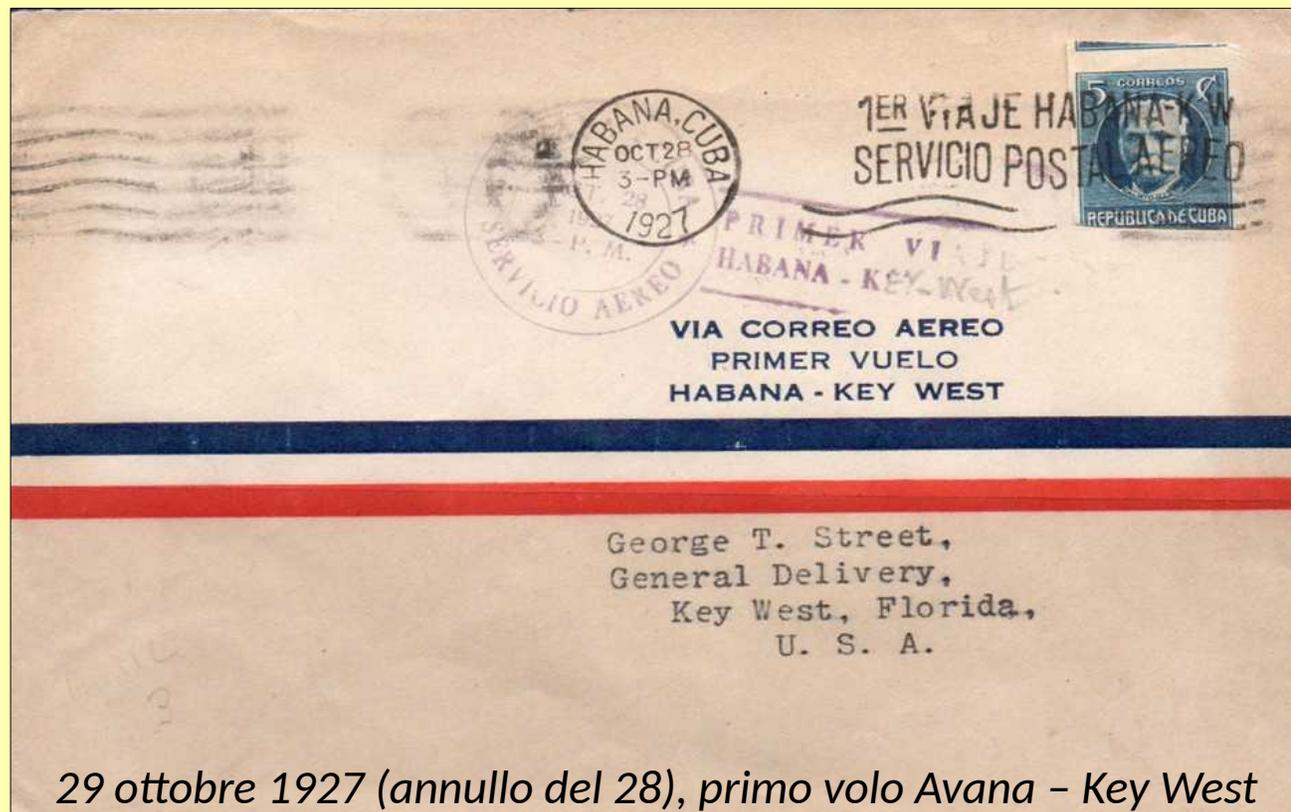


19 ottobre 1927, primo volo Key West - Avana

Curiosità: il 19 ottobre era la data limite imposta dalle Poste statunitensi per l'inizio del servizio, pena la decadenza del contratto. La Pan American, società di recente fondazione, aveva acquistato allo scopo i suoi primi due aerei, due Fokker F7, e realizzato in tutta fretta due piste di decollo a Key West. Nei due giorni precedenti la data limite, però, delle piogge torrenziali avevano reso le piste un acquitrino, rendendo di fatto impossibile il decollo dei Fokker. Per non venire meno al contratto, la Pan American chiese allora in prestito un idrovolante Fairchild FC-2 dalla *West Indian Aerial Express* e con quello fu effettuato il primo volo. Questi furono gli inizi della Pan American.

Stavolta anche le poste cubane firmano un contratto con la *Pan American Airways*. L'accordo viene sancito dal Decreto n. 1533 del 19 ottobre 1927 - pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 94 del 20 ottobre 1927 -, che fissa anche in 3 centavos (in aggiunta ai 2 della tariffa regolare) la soprattassa aerea per ogni oncia di peso.

Il primo volo postale dall'Avana a Key West, che segna anche il vero inizio del servizio regolare, avviene il 29 ottobre 1927 (ma le buste recano annullo del giorno precedente), questa volta con un Fokker F7 della Pan American.



29 ottobre 1927 (annullo del 28), primo volo Avana - Key West

## DIRECCION DE CORREOS

NEGOCIADO DE GIROS POSTALES. ESTADISTICAS Y ASUNTOS VARIOS

DECRETO NUMERO 1533 (1)

CONSIDERANDO: Que el Departamento de Correos de los Estados Unidos de Norte América ha celebrado un contrato con la "Pan American Airways Incorporated" para la conducción por la vía aérea de Key West a la Habana. de la correspondencia de primera clase procedente de los Estados Unidos con destino a Cuba.

CONSIDERANDO: Que en Consejo de Secretarios. celebrado el día siete de Septiembre del año en curso se acordó autorizar a la Secretaría de Comunicaciones a fin de suscribir un contrato con la "Pan American Airways Incorporated" para la conducción por la vía aérea, desde la Habana a Key West, de la correspondencia procedente de Cuba con destino a los Estados Unidos de América.

CONSIDERANDO: Que en el presupuesto vigente no existe consignación para este nuevo servicio de carácter extraordinario.

CONSIDERANDO: Que los remitentes de la correspondencia procedente de Cuba y dirigida a los Estados Unidos podrán disfrutar, cuando lo deseen, de las ventajas que ofrece este nuevo servicio.

RESUELVO:

1º Autorizar a la Secretaría de Comunicaciones para la creación del servicio de conducción de correspondencia por la vía aérea, desde la Habana a Key West, y para fijar la fecha de su inauguración.

2º Autorizar a la propia Secretaría para que proceda a la emisión de un sello especial de cinco centavos de valor, que se destinará exclusivamente al franqueo de la correspondencia cubana conducida a los Estados Unidos de Norte América por la vía aérea.

3º Fijar una tarifa de tres centavos por cada onza o fracción adicional de este peso, además del franqueo vigente de dos centavos por igual peso, para la correspondencia de primera clase conducida por la vía aérea desde la Habana a Key West.

4º Disponer que por los Secretarios de Comunicaciones y Hacienda, se establezca una contabilidad especial para el ingreso en la Tesorería General de la República del importe de la venta de los sellos especiales de cinco centavos de valor para este nuevo servicio, de manera que deducida la tarifa del franqueo vigente de dos centavos por onza o fracción adicional de este peso para la correspondencia de primera clase destinada a los Estados Unidos de América, se aplique el sobrante al pago del nuevo servicio aéreo entre Cuba y dicho país.

Los Secretarios de Comunicaciones y Hacienda, quedan encargados del cumplimiento del presente Decreto.

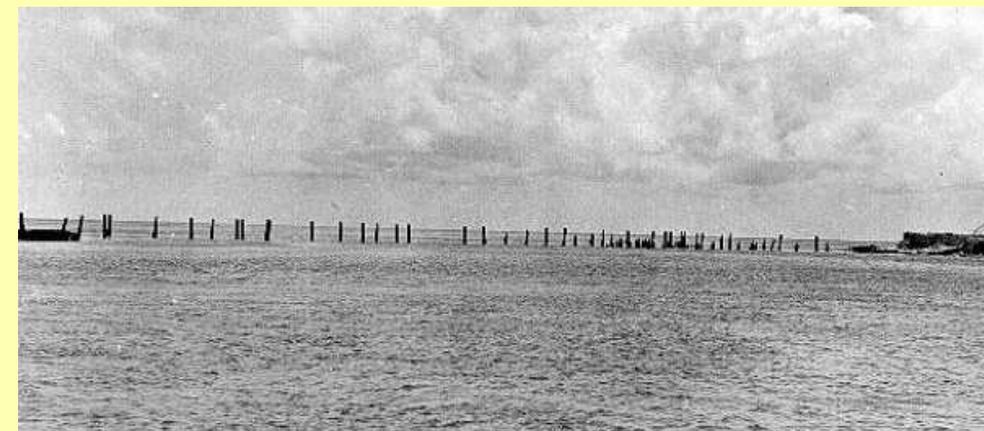
Dado en el Palacio Presidencial de la Habana, a 19 de Octubre de 1927.

(f) R. Sánchez Aballí,  
Secretario de Comunicaciones.

(f) Gerardo Machado,  
Presidente.

Le relazioni postali per via di superficie, intanto, continuano a seguire lo stesso itinerario già visto. L'unica novità di rilievo è che il 21 dicembre 1921 l'ambulante marittimo «KEY WEST & HAVANA R.P.O.» viene soppresso (U.S. P.O.D. Daily Bulletin del 21 dicembre 1921, vol. XLII n. 12742). Considerata la data, la sua chiusura non appare in relazione con il contemporaneo sviluppo delle comunicazioni aeree, ma probabilmente è dovuta solo a valutazioni di opportunità da parte dell'Amministrazione Postale.

Tutto questo continua fino al 2 settembre 1935, quando un disastroso uragano – oltre ad uccidere più di 400 persone – devasta totalmente l'area delle *Florida Keys* e la ferrovia di Flagler.



La *Florida East Coast Railway*, che sta già attraversando gravi difficoltà economiche, non ha la capacità finanziaria di ristrutturare le sezioni distrutte, così quello che rimane viene venduto allo stato della Florida che, alcuni anni più tardi, sfrutterà alcune delle infrastrutture rimaste per costruire l'autostrada fino a Key West.

La ferrovia, da allora, termina a Miami (è così ancora oggi), che diventa anche il terminale per lo scambio di posta con Cuba, sia per via aerea che di superficie.

Oggi, i vecchi ponti della ferrovia di Flagler sono abbandonati, oppure sono usati come moli per la pesca. Percorrendo l'autostrada, si può vedere ancora oggi correre a fianco per lunghi tratti quella che un tempo era stata «l'Ottava Meraviglia del Mondo».



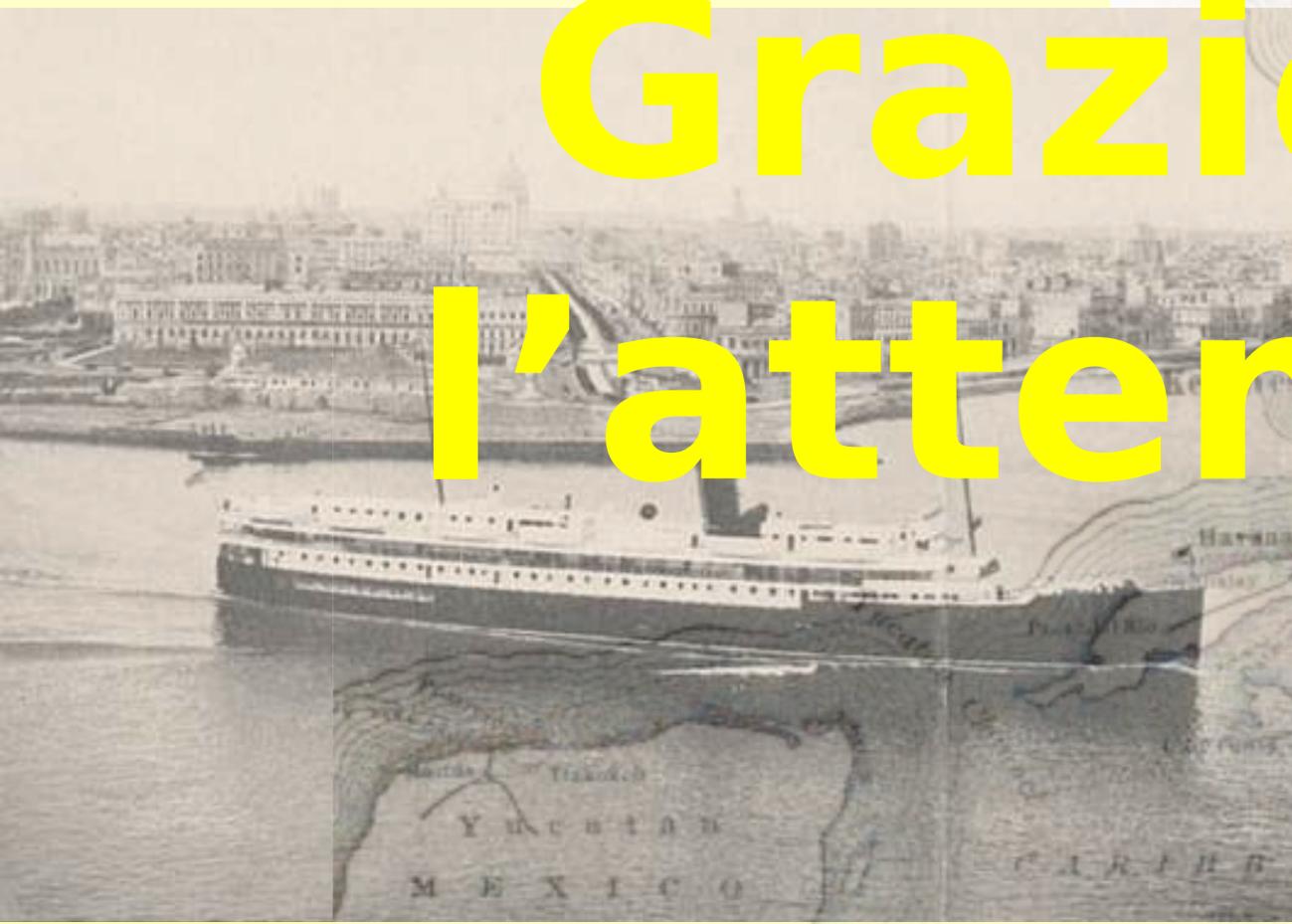
## Bibliografia

- Enrico Carsetti, "La Oficina Postal Ambulante KEY WEST & HAVANA R.P.O.", in Revista de Filatelia Cubana, vol. 8 n. 3, Luglio-Settembre 2017;
- Deane R. Briggs, "Key West Railway Post Office Service", in Florida Postal History Journal, Vol. 1 n. 3, Agosto 1994;
- Adolfo Sarrías, Yamil H. Kourí, "La Florida Oriental Española", in Academus, Revista de la Real Academia Hispánica de Filatelia, Anno X n. 13, Settembre 2009;
- José L. Guerra Aguiar, "Historia postal de Cuba", Casa del Sello, Madrid, 1983;
- Ángel Torrademé Balado. "Iniciación a la historia del correo en Cuba", La Habanera, La Habana, 1946
- José M. López Bernal, "Exterior Mail with the Island of Cuba at the end of the 18<sup>th</sup> Century (Postal Routes)", in The Cuban Philatelist, Vol. 13 n. 37, Gennaio-Marzo 2001;
- Charles M. Towle, "The U.S. Railway Post Office Postmark Catalog 1864 to 1977", Mobile Post Office Society, 1990;
- Thomas Lera, "Florida Railroads", "Florida Railroads Update 1", "Florida Railroads Update 2", nel sito internet della Florida Postal History Society, [www.fphsonline.com](http://www.fphsonline.com), 2017;
- Ingo Richter, "Jacksonville & Key West RPO Railway Exchange Office", in Transit Postmark Collector, Mobile Post Office Society, Vol. 65 n. 2, Gennaio-Febbraio 2014;
- Mark R. Tyx, "Comienzo del Servicio Postal Aéreo y el Primer Sello Aéreo de Cuba" in Revista de Filatelia Cubana, vol. 8 n. 2, Aprile-Giugno 2017;
- Max Kronstein, "Airmails - International Pioneer Air Couriers in Latin America", in Stamps, The Weekly Magazine of Philately, Vol. 33 n. 10, Hornell NY, 7 dicembre 1940
- Luis González Pérez, "La aviación y el correo aéreo en el Caribe - Cuba y Puerto Rico", collezione esposta nella esposizione virtuale "Cubafil '23", <https://filateliadecuba.com/cubafil23>, 2023
- "Post Office Department Annual Reports for the fiscal year ended June 1912: Report of the Postmaster General", Washington DC, 1913;
- "Daily Bulletin of orders affecting the Postal Service", Post Office Department, Washington, numeri vari, 1884-1921.

# 90 miglia

Breve storia delle comunicazioni postali  
tra Cuba e gli Stati Uniti per la via dello  
Stretto della Florida

# Grazie per l'attenzione



CONGRESSO  
dell'Unione Stampa Filatelica Italiana



AREZZO, 8-10 settembre 2023

Enrico Carsetti