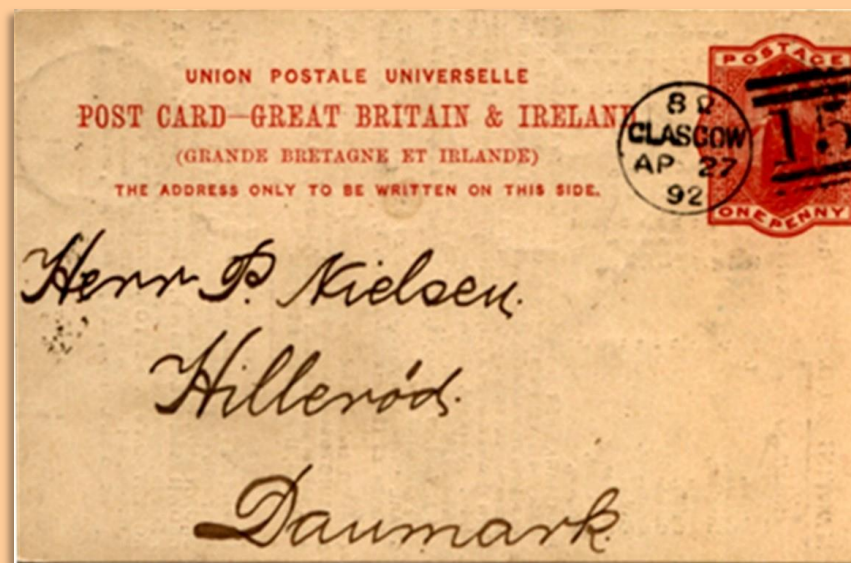


6 Cu@rtos de Afinet

Revista digital de filatelia

Año X9 · Número 11 · Primavera de 2018



**LOS COCHES DEL MUSEO DEL AUTOMÓVIL SALVADOR
CLARET EN LOS SVV ESPAÑOLES**

NUMERALES BARRADOS ESCOCESSES DEL SIGLO XIX

LA CARRERA DE «LA MALA»

MASONERÍA Y FILATELIA: GEORGE WASHINGTON

LA «SANCTA OVETENSIS» EN LA FILATELIA

EL DESMÁN DE LOS PIRINEOS

EL WILLEM BARENDZ · EL USS REINA MERCEDES

EL PRESIDIO DEL CANAL DE URGEL

LA CARTOFILIA

Sumario

- 02** Sumario
- 03** TerZera
- 04** Los coches del museo del automóvil Salvador Claret en los SVV españoles
Cristina Martín San Roque
- 14** Numerales barrados escoceses del siglo XIX
Raimundo Almeda Candil
- 26** La carrera de «La Mala»
Rafael Ángel Raya Sánchez
- 32** Masonería y filatelia. Masones famosos: George Washington
Rafael Ángel Raya Sánchez
- 37** La «Sancta Ovetensis» en la Filatelia
Mario Sánchez Cachero
- 46** El desmán de los Pirineos
José M^a Santiago Giner
- 48** El Willem Barendsz
José Ángel Arbizu Moral
- 52** El USS Reina Mercedes
José Ángel Arbizu Moral
- 57** El presidio del canal de Urgel
Bernardino Mota Pérez
- 61** La cartofilia
Manuel Manzorro Navas

6 Cu@rtos de
Afinet



Editado por AFINET (Ágora de Filatelia por Internet)

Dirección y maquetación: Jesús Retuerto Hernández

Comisión 6 Cu@rtos de Afinet: Jesús Retuerto Hernández, Mario Sánchez Cachero

En este número han colaborado: Raimundo Almeda Candil, José Ángel Arbizu Moral, Manuel Manzorro Navas, Cristina Martín San Roque, Bernardino Mota Pérez, Rafael Ángel Raya Sánchez, Jesús Retuerto Hernández, Mario Sánchez Cachero y José M^a Santiago Giner

TerZera

A veces, después de un

*paréntesis. - Del lat. tardío *parenthēsis*, y este del gr. *παρένθεσις*, *paréntesis*; literalmente 'intercalación'.*

3. m. Suspensión o interrupción

comprobamos que

los coches de épocas pasadas

los matasellos barrados escoceses

aquella que llaman la carrera de 'La Mala'

un presidente de los Estados Unidos

una catedral y su Cámara Santa

un pequeño vertebrado soricomorfo

un buque ballenero y un crucero de la armada

un túnel construido por presidiarios

y las primeras tarjetas postales ilustradas

pueden compartir un mismo espacio juntos/as

unidos/as por la Filatelia;

gracias a Cristina, a Raimundo, a Rafael, a Mario, a José M^a, a Josean, a Bernardino y a Manuel.

Retu

Socio de Afinet · Director de la revista 6 Cu@rtos de Afinet



Los coches del museo del automóvil Salvador Claret en los sellos de valor variable españoles

Cristina Martín San Roque (Cris)

Socia de AFINET · Directora del blog filatélico «El Salón de Cris»



Fig. 1. Bloques de cuatro de la serie Automóviles antiguos españoles de 1977.

INTRODUCCIÓN

Los coches clásicos han sido representados en gran número de emisiones de sellos por diversos países aunque, extrañamente, en la filatelia tradicional española el motivo del coche clásico es muy escaso ya que, hasta la fecha, únicamente se ha reproducido en dos series y en dos hojas bloque:

1. Una primera serie emitida el 23 de abril de 1977, compuesta por 4 sellos:

- El sello de 2 pesetas representa el automóvil La Cuadra del año 1900.
- El sello de 4 pesetas reproduce el Hispano Suiza de 1916.
- El de 5 pesetas el Elizalde de 1915.
- El sello de 7 pesetas representa el automóvil Abadal de 1914.

2. El 27 de junio de 2003, para conmemorar el Centenario del RACE (Real Automóvil Club de España), se emite un bloque de 4 sellos:

- El sello de 0.26 € representa el Dodge Dart.
- El sello de 0.51 euros al Seat 600, conocido popularmente como “el Seiscientos”.
- El de 0.76 euros al Hispano Suiza 20/30 HP.
- El sello de 1.85 € representa al Pegaso Z-102 Berlinetta Touring.

3. El 5 de mayo de 2012 se emitía una hoja bloque dedicada a los «Coches de época». Dicha hoja bloque estaba formada por 4 sellos de 0.85 euros que representaban los siguientes coches:

- Citroen C-11, 1934.
- Renault Dauphine, 1956.
- SEAT 600, 1957.
- SIMCA 1000, 1961.

4.- Y el 15 de marzo de 2013 se emite una hoja bloque dedicada a los coches de época que reproduce los siguientes vehículos:

- ✚ Mercedes Benz 190 (1962).
- ✚ Citroen 2 CV (1948).
- ✚ Volkswagen Escarabajo (1938).
- ✚ Seat 1500 (1963).

También, aunque no son propiamente coches clásicos, se pueden citar otras dos emisiones relacionadas con el mundo de los vehículos: ⁽¹⁾ El 23 de abril de 2013, dentro de los sellos dedicados a la temática Europa, se emitió un sello de valor facial 0.75 euros con la imagen de una furgoneta postal. ⁽²⁾ Y el 7 de octubre de 2016, dentro de la serie de Vehículos de época, coches campeones, se emite una hoja bloque dedicada a Carlos Sainz, que reproduce un Toyota Celica.

Contrariamente a esto, en los “tu sellos” y en los sellos de valor variable españoles sí aparecen representados bastante a menudo los automóviles de época. Las emisiones de esta temática, en los sellos de valor variable españoles, pueden dividirse en dos grandes series:

1. La primera emitida en el año 2001, que representa **coches de la colección del Museo del Automóvil Salvador Claret** que se halla en Sils.
2. La segunda serie emitida entre los años 2003 y 2005, que reproduce **coches del Museo de la Historia de la Automoción de Salamanca**.

Los distintos modelos de SVV que componen estas series están recogidos en la siguiente tabla:

Emisión	Serie
Ford T	1ª
Hispano Suiza T	1ª
Peugeot Bebe	1ª
Rolls Royce SG 1919	1ª
Dion Bouton Bs	1ª
Humber T 1910	1ª
Amilcar 1947	2ª
Hispano Suiza 20-30HP 1910 (aunque el texto y la imagen no se corresponden pues el sello reproduce un Hispano Suiza 16 HP de 1916)	2ª
Berliet 1926	2ª
Donosti 1928	2ª
Rolls Royce 1947	2ª
Pegaso Z-102 Spider Serra año 1954	2ª



Fig. 2. Sobre franqueado con distintos modelos de sellos de valor variable representando coches clásicos y carruajes, entre ellos un Berliet de 1926, un Faetón exclusivo y un Spider con capota.

Además de los vehículos de época, las **motocicletas** de corte clásico también aparecen representadas en dos ocasiones en los sellos de valor variable españoles:

1. Una primera serie emitida en el año 2002 cuyos motivos están inspirados en el Museo de Salvador Claret y en el Museo de la Moto Clásica de Hervás. Del Museo de la Moto Clásica de Hervás se eligen la Monet Goyon LB de 1932, la Motobecane B-44 de 1930 y la Nimbus 750 de 1939. Del Museo Salvador Claret se elige una Norton de 1936 y una New Hudson de 1914.
2. Una segunda serie se emite en el año 2003. Los motivos están inspirados en el Museo de la Moto Clásica de Hervás: Mobylette AU-HT con sidecar, Sanglas 3501 de 1948, Soriano Puma con sidecar de 1947, DKV con sidecar de 1938.

Más allá de los automóviles y las motocicletas de época, también hay que citar que en el año 2003 comienza una serie dedicada a **carruajes** que se encuentran en el Museo de Hervás, con el Faetón del año 1850 y el Spider con capota del año 1705. Y en el año 2005 se emite el Milord de 1900.

Pero en este artículo quiero centrarme en los coches que han sido representados en la primera serie, es decir, la del Museo del Automóvil de Salvador Claret del año 2001, porque personalmente creo que los coches antiguos pueden ser un tema particularmente interesante (a la par que bello) de coleccionar. Además, con este trabajo pretendo poner así mismo en relevancia la importancia de los sellos de valor variable para incluir en las colecciones temáticas, ya que un gran número de emisiones españolas pueden incluirse en temáticas religiosas, de música, literatura, bodegones, pintura, etc.

MUSEO DEL AUTOMÓVIL SALVADOR CLARET

La primera serie de sellos de valor variable españoles dedicada a los coches antiguos fue emitida en el año 2001 y los distintos coches que representan los SVV se encuentran en el Museo del Automóvil, Colección de Automóviles Salvador Claret (CASC), sito en la localidad de Sils (Girona). Los fondos provienen de la colección privada de Salvador Claret i Naspleda, que estuvo muy vinculado al mundo del coleccionismo.



Fig. 3. Museo del Automóvil Salvador Claret. Fuente: página web de FEVA (Federación española de vehículos antiguos).

Salvador Claret nació el 29 de agosto de 1909 en Vilanna (Girona) y falleció el 18 de agosto de 1984 en Sils (Girona).



Fig. 4. Salvador Claret i Naspleda, primer presidente del Motor Club Girona. Fuente: Motor Club Girona.

Salvador Claret dedicó una gran parte de su vida al automovilismo. En el año 1934 regenta en Girona el Garaje Central, donde instalará la primera autoescuela gerundense. En el año 1948 crea en el término municipal de Sils (Girona) el Hostal de la Selva, donde incluía una serie de instalaciones que facilitaban la estancia a los viajeros automovilísti-

cos; esta instalación fue pionera y, posteriormente, fundaría otras instalaciones parecidas en otros puntos, por lo que en el año 1969 se le concedió la medalla al Mérito Turístico.

Salvador destacó por su labor en la búsqueda y recuperación de patrimonio técnico de automoción y agrícola, iniciándolo en la década de los años 60 del siglo pasado. Esta labor originará la creación de la Colección de Automóviles–Museo Salvador Claret, que tiene más de 300 piezas, incluyendo coches, motocicletas (algunas, como ya se ha comentado, han sido representadas en SVV españoles), bicicletas y distintas piezas de automoción. Pero no solo se centró en esta labor. Junto con el historiador Joaquín Ciuró i Gabarró, publicó y divulgó el primer libro de la historia del automovilismo en España, titulado “*Historia del automóvil en España*”. Además, participó en varias carreras automovilísticas.

En el año 1978 organizó, en nombre del Museo, la primera edición de la *Llotja de l'Automòbil i la Moto Antiga* en Sils: la primera feria mercado dedicada a la venta de repuestos y vehículos antiguos de España.

EJEMPLARES DE LA SERIE

1. Ford modelo T del año 1923.



Fig. 5. SVV con el diseño del Ford modelo T del año 1923 (CASC).

Año emisión	2001
Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	57 273 000
Distribución	Epelsa y Mobba

En este modelo se aprecian algunas variedades de diseño. Aunque hay también algunas variedades menores, voy a reseñar las que son más evidentes. El Club Cece, en su página web, en un artículo de Luis Vigil, las clasificaba de la siguiente manera:

Desplazamientos verticales.



Fig. 6. Desplazamiento vertical hacia abajo. Fuente: Club Cece.



Fig. 7. Desplazamiento vertical hacia arriba. Fuente: Club Cece.

Desplazamientos horizontales.

Desplazamientos de los colores.



Fig. 8. Desplazamiento de color. Fuente: Club Cece.

Anomalías del diseño.

-  cíclicas
-  no cíclicas

Se inicia esta primera serie con un modelo de sello de valor variable que representa el modelo Ford T del año 1923, que fue el primer coche que adquirió Salvador Claret, a finales de los años 50 del siglo XX.

El **Ford T** –conocido popularmente en Argentina como El Ford a Bigotes, o en Estados Unidos como el Tin Lizzie– comenzó a fabricarse en el año 1908 y terminó en 1927.

Este modelo supuso una verdadera revolución en el mundo automovilístico ya que por sus bajos costes el coche se convirtió en una herramienta de trabajo y podía ser adquirido por la clase media de Estados Unidos. Además, causó verdadero impacto en la historia del automovilismo por su eficacia mecánica y por el perfeccionamiento de la producción en cadena.

Tradicionalmente se considera a Henry Ford como el inventor de la cadena de montaje tal y como la conocemos en la actualidad, y muchos consideran que se puso en funcionamiento con la fabricación de este modelo de coche; sin embargo, hay autores que creen que el primero que la puso en marcha fue Ransom Eli Olds, de Oldsmobile, y Ford la perfeccionó.

En el año 1913 Ford instaló en su planta de fabricación las cintas de ensamblaje móviles, que permitían que la producción aumentara y que los costes se redujeran.

2. Hispano Suiza T.



Fig. 9. SVV con el diseño del Hispano Suiza T (CASC).

Año emisión	2001
Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	53 808 000
Distribución	Epelsa y Mobba

Existe una variedad de impresión con la leyenda «EXFILNA 2004».

Tras el cierre de La Cuadra, uno de los acreedores, José Castro, decide asociarse con un banquero de Vic llamado Girones y crean la Sociedad J. Castro en comandita Fábrica Hispano Suiza de Automóviles. Se le denomina también como Suiza porque

uno de sus asociados, Mark Birkigt, procedía de dicho país.

Sin embargo, vendieron pocos vehículos, por lo que tuvieron que cerrar, igual que La Cuadra.

José Castro, analizando las razones del cierre, se dio cuenta de que fue motivado por la escasez de recursos financieros.

El 14 de julio de 1904 un grupo de empresarios: Salvador Andreu, Damián Mateu, Francisco Seix, Tomás Recolons y Martín Trias, fundan Hispano Suiza Fábrica de Automóviles S.A., nombrando como director a Mark Birkigt.

En un principio terminan de fabricar los vehículos de J. Castro que no se habían finalizado. Posteriormente, en el año 1905, Birkigt viaja a Ginebra, con Ernest Stofler, asesor comercial, para firmar un convenio con la *Société d'automobiles a Geneve* por el cual adquiriría los derechos de fabricación de los coches bajo la licencia de Hispano Suiza.

Los vehículos de Hispano Suiza se convirtieron rápidamente en coches de lujo y en un símbolo de prestigio social. Además, comenzaron a jugar un papel importante en las carreras de automóviles.

Francisco Abadal era un gran entusiasta de los coches Hispano Suiza, convirtiéndose en distribuidor oficial de la marca, y con sus triunfos deportivos difundió enormemente el prestigio de los vehículos de la marca Hispano Suiza. Incluso logró que el monarca Alfonso XIII, gran aficionado a los vehículos, se interesara por los coches de Hispano Suiza, llegando a adquirir algunas acciones de la compañía. El monarca llegó a adquirir hasta uno de los vehículos, el 15/45 HP, conocido también como T45 o Alfonso XIII.



Fig. 10. Imagen del Hispano Suiza T 45 o Alfonso XIII. Fuente: Wikipedia.

La empresa se fue consolidando y obteniendo unos grandes resultados económicos. En el año 1914, cuando estalla la primera guerra mundial, se dedica a fabricar motores para la aviación.

Como se centraron en la fabricación de motores para los aviones, los coches se estaban quedando anticuados; por dicha razón, a finales de 1916 se celebró una reunión de la administración, donde se apuntaba la necesidad de sacar nuevos modelos de vehículos. Comenzaron a aplicar en la fabricación de vehículos los conocimientos adquiridos en la fabricación de motores de aviación.

Aunque tradicionalmente se considera que el coche T46 H6 fue fabricado precipitadamente tras la finalización de la primera guerra mundial, hay estudiosos que consideran que este vehículo fue fruto de una larga investigación anterior.

En la etapa comprendida entre el final de la primera guerra mundial y la guerra civil española continuaron fabricando vehículos y motores para los aviones Fokker usados por la Compañía Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), una compañía aérea española fundada en el año 1932 y que desapareció tras la guerra civil española. A consecuencia de la crisis económica del año 1929 el Estado decidió intervenir para intentar solucionar el desorden en los enlaces aéreos españoles y evitar la quiebra de pequeñas compañías aéreas; de esta manera, en el año 1929 nació Classa.

En el año 1919 aparecía el servicio aerpostal, un servicio que la Dirección General de Correos y Telégrafos en un primer momento encargó a la compañía francesa Latécoere, pero posteriormente pasó a la Classa.

Por dificultades económicas durante la II República la Classa tuvo que ser expropiada por el Estado, naciendo la Compañía Líneas Aéreas Postales Españolas.

Centrándome nuevamente en la empresa Hispano Suiza, señalar que, tras la Guerra Civil Española, un decreto del 10 de febrero de 1940 planificaba la automoción en el Estado español a través del INI, que comenzó a desempeñar dichas funciones creándose ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.). En un primer momento estos camiones comenzaron a venderse con el nombre de Hispano Suiza, aunque posteriormente dio lugar a una nueva marca: Pegaso.

Aunque su actividad cesó en el año 1946, en el año 2000 presentaron en el Salón Internacional de Automóviles de Ginebra el Hispano Suiza T 21.

3. Peugeot Bebe.



Fig. 11. SVV con el diseño del Peugeot Bebe (CASC).

Año emisión	2001
Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	50 099 000
Distribución	Epelsa y Mobba

De este modelo existen algunas variedades en el diseño de la etiqueta, ya que hasta que no se imprime el valor facial, no puede considerarse como un sello.

En algunos ejemplares existe un desplazamiento vertical de la imagen por error de corte.

Hay una variedad de diseño conocida como “sin parte superior de la capota” originada por un desplazamiento de colores que como efecto más llamativo provoca la desaparición de la zona azul de la capota, como puede apreciarse en esta imagen.



Fig. 12a. SVV Peugeot Bebe con variedad de diseño conocida como “sin parte superior de la capota”.

Aunque también hay otras características como las dobles letras de “España Correos”, o la microimpresión sobre las letras de Correos.

También pueden existir ejemplares de este modelo con desplazamiento de colores que no ocasionan la pérdida de la capota.

Y en algunos ejemplares se pueden producir vibraciones como el que se aprecia en la imagen.



Fig. 12b. Vibración. Fuente: Club Cece.

Peugeot fue fundada en el año 1810 por los hermanos Jean-Pierre y Jean-Frédéric como empresa francesa de automóviles, bicicletas y ciclomotores.

En un primer momento fabricaban herramientas de acero y bicicletas, construyendo su primer automóvil en el año 1888, un vehículo con motor a vapor: un triciclo creado por Serpollet.

El gran éxito que tuvo el modelo Ford T en Estados Unidos originó que en Europa trataran de sacar automóviles similares. La respuesta de Peugeot fue el modelo conocido como Bebe diseñado por Ettore Bugatti, fabricado a finales de 1912.

4. Rolls Royce SG 1919.



Fig. 13. SVV con el diseño del Rolls Royce SG 1919 (CASC).

Año emisión	2001
Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	50 889 000
Distribución	Epelsa y Mobba

El célebre piloto de carreras Charles Stewart Rolls, ganador de un gran número de premios y que en el año 1903 logró batir un récord mundial de velocidad, comenzó a gestionar una empresa de ventas de vehículos en Londres.



Fig. 14. Charles Stewart Rolls. Fuente: Wikipedia.

El 4 de mayo de 1904 Charles Stewart Rolls firma con Henry Royce un acuerdo de colaboración para el nacimiento de la empresa de coches Rolls-Royce, centrándose en los vehículos de lujo y convirtiéndose a partir de ese momento en un verdadero icono de su gama.

Centrándome en el Rolls-Royce Silver Ghost, que en el sello de valor variable aparece con las siglas SG, señalar que es un vehículo de principios del siglo XX y que durante muchos años fue definido como el mejor vehículo del siglo XX, aunque en realidad en un principio este término se acuñaba a un único modelo, al del chasis número 60 551, un AX 201, de la serie 40/50.

En el año 1907 el Director Comercial de Rolls-Royce, Claude Johnson, solicitó un coche para emplear en las demostraciones de la empresa, creándose este modelo con pintura de aluminio y accesorios plateados, y al que denominaron como Silver Ghost, a consecuencia de su fantasmal silencio. Este coche tuvo tanto éxito que la gente denominaba como *silver ghost* a todos los coches de la serie 40/50.

5. Dion Bouton Bs.



Fig. 15. SVV con el diseño del Dion Bouton Bs (CASC).

Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Ondulación lateral	Tipo 3
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	49 552 000
Distribución	Epelsa y Mobba

Puede señalarse que en algunos ejemplares se produce un desplazamiento de color, de diferente intensidad, donde se aprecia el doble texto en la leyenda “ESPAÑA CORREOS” y doble impresión en el vehículo y en la cornamusa de correos. También pueden provocarse cambios de color en el vehículo y en la sombra del debajo del coche (véase fig. 17).

A finales del siglo XIX el conde Albert de Dion y Georges Bouton y Charles-Armand Trépardoux, crean la compañía de coches De Dion-Bouton, fabricando al principio un triciclo a vapor, y creando posteriormente un tractor de vapor con cuatro ruedas. En el año 1894 un coche De Dion-Bouton gana la primera carrera de coches que se celebró en la historia, la París-Rouen (fig. 18).



Fig. 16. Frontal de sobre circulado con franqueo mixto de SVV, procedente de la misma máquina donde se puede apreciar el cambio de configuración de las epelsas para adaptarse al euro, ya que de 6 dígitos pasaron a 5. El sello en euros reproduce el Dion Bouton Bs; los de peseta presentan un error de impresión (desplazamiento horizontal del texto).



Fig. 17. Diversas variedades del SVV con el diseño del Dion Bouton.

Las diferencias entre los fundadores a la hora de elegir el modo de combustible de los vehículos originaron que Charles-Armand Trépardoux abandonara la empresa. Finalmente se decide fabricar coches de gasolina. En torno al año 1895 fabrican su primer vehículo a motor de explosión, un triciclo, con un gran éxito comercial y los motores De Dion-Bouton fueron muy populares gracias a su fiabilidad y rendimiento por lo que muy pronto fueron

empleados por otros fabricantes como Renault. En el año 1899 fabrican el vehículo tipo D conocido como "vis-à-vis", que fue su primer modelo equipado con un motor monocilindro 31/2 CV, del que se vendieron entre los años 1900 a 1902 un total de 2970 unidades. Además, los motores de sus vehículos fueron evolucionando y en este sentido en el año 1903 fabrican un modelo de 2 cilindros y 8 CV, y ya en el año 1905 aparece el De Dion de 4

cilindros con chasis en “U” y radiador alveolar. Sin embargo, siguieron fabricando el modelo monocilíndrico, que fue muy demandado y que le otorgó el prestigio internacional a la marca.

Otro hito de la Compañía se produce en el año 1910 cuando comercializan un coche totalmente diferente, el V8, aunque comienzan a fabricarlo en el año 1909, siendo el primer vehículo de lujo fabricado en serie.

Otra de las innovaciones que introdujeron fue el conocido como el Eje Dion, un eje trasero con los componentes de la transmisión unidos al bastidor.

En el año 1913 la empresa Dion-Bouton decide dejar de fabricar el modelo monocilindro, comenzando un periodo de declive para la Compañía. En el año 1927 Peugeot y Mercedes entablan una serie de negociaciones para comprar la Compañía, originándose una serie de importantes transformaciones. En el año 1933, a consecuencia de la grave crisis económica originada con motivo del crack de 1929, la empresa dejó de fabricar vehículos turísticos, aunque continuaron fabricando otros tipos de vehículos.

Dion-Bouton fue uno de los fabricantes de vehículos europeos más importantes de principios del siglo XX. En este sentido cabe mencionar que en el año 1900 fue la empresa automovilística más importante del mundo, fabricando en dicho año 400 vehículos y 3200 motores. Además, dicha marca, aparte de dedicarse a la fabricación automovilística, diversificó su producción dedicándose también a la fabricación de motores –muchos de ellos usados por otras compañías automovilísticas–, así como de motocicletas y bicicletas; y también publicaron documentación técnica y manuales, e incluso hasta mapas de carreteras.



Fig. 18. El coche De Dion-Bouton en la carrera París-Rouen de 1894. Fuente: Wikipedia.

6. Humber T 1910.



Fig. 19. SVV con el diseño del Humber T 1910 (CASC).

Año emisión	2001
Papel	Térmico adhesivo fosforescente
Impresión del valor	Térmica en negro
Fabricación	F.N.M.T- Offset
Tirada	51 740 000
Distribución	Epelsa y Mobba

Humber Car Company fue un fabricante británico de automóviles fundado en 1868 como fábrica de bicicletas, creando su primer vehículo de motor en el año 1898: un triciclo, y fabricando su primer vehículo de cuatro ruedas en el año 1901.

La compañía fue fundada por Thomas Hunter en Sheffield, Reino Unido, y en el año 1889 ya contaba con cuatro plantas de fabricación de bicicletas en Nottingham, Beeston, Wolverhamptom y Coventry.

En el año 1901 se incorporaba a la compañía el ingeniero francés Louis Coatalen como diseñador, quien creaba el primer vehículo Humber, el Voiturette, seguido en 1903 del Humberette, dotado de un motor monocilíndrico. Además de estos pequeños vehículos, Humber produjo en esos años modelos de mayor tamaño, el 12HP y 20HP con motores de 4 cilindros y el 9HP tricilíndrico. A partir de 1905 concentraron su producción en los modelos más potentes; sin embargo, problemas financieros originaron que en el año 1908 se cerrase la planta de Beeston y que volvieran a fabricarse modelos bicilíndricos. En ese momento Coatalen abandonaba la compañía.

Antes de la primera guerra mundial Humber era el segundo fabricante de vehículos de Gran Bretaña, con una amplia gama de modelos entre los que se incluía el Humber T 1910 representado en esta serie de sellos de valor variable españoles que estamos estudiando. En 1914 Humber fue patrocini-

nador de un ambicioso equipo para disputar la RAC Tourist Trophy. Durante este periodo de la Gran Guerra se dedicó a fabricar motores de aviones para volver a la producción de coches tras la guerra, ganando de nuevo una fuerte aceptación entre el público británico.

La depresión del 29 afectó muy duramente a la Compañía, que fue absorbida por el grupo Rootes en 1931, convirtiéndose en la marca de alta gama de Rootes. La marca Humber perduró hasta 1976 cuando, tras la toma de control de Rootes por parte de Chrysler para formar Chrysler Europe, el último vehículo de la marca, el Humber Sceptre, fue descatalogado.



Fig. 20. Un Humberette en una fotografía de época (hacia 1912). Fuente: Wikipedia.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Catálogos:

- *Catalogo Especializado de Sellos de Valor Variable*, 2005, Carlos Suárez Alonso, Club Cece.

Online:

- Página Web Ateeme
- Página Web Club Cece
- Los orígenes de las marcas
- Blog El Salón de Cris

OTROS ARTÍCULOS DE LA AUTORA EN 6 CU@RTOS DE AFINET

CRISTINA MARTÍN SAN ROQUE (Cris).-La Capilla Sixtina: La Bóveda y el Juicio Final [nº 1]. 80 años de la creación de la Ciudad del Vaticano y el Pacto de Letrán [nº 2]. Corrado Mezzana y los sellos vaticanos [nº 10]. Entrevista a José Mª Santiago Giner, presidente de Afinet [nº 10]

Numerales barrados escoceses del siglo XIX

Raimundo Almeda Candil (Rai)

Socio de AFINET



Estimado lector,

Como coleccionista de matasellos británicos del siglo XIX he ido reuniendo a lo largo de unos años una pequeña colección, más pequeña de lo que me gustaría pues muchas veces los precios de las piezas más escasas pueden llegar a ser demasiado elevados para mi bolsillo. Sin embargo, esta afición me ha llevado a reunir mucha información y gran cantidad de imágenes, y, aunque algunas no sean mías, me satisfacen casi igualmente, al menos para tener un mayor conocimiento de las marcas utilizadas en ese período. Es para mí un placer y un privilegio publicar estas notas en la revista 6 Cu@rtos de Afinet; no tienen otro objetivo que difundir y hacer partícipes de este conocimiento a los ya interesados en estas marcas, o para iniciar a otros coleccionistas en las mismas. También he pensado que antes de entrar en el detalle de fechadores y anuladores sería conveniente dar unas pinceladas sobre el origen del correo en el Reino Unido, así como estudiar, aunque sea un poco someramente, los numerales en el contexto general británico. Así mismo, haremos un pequeño resumen de la Organización del Correo en Escocia antes de comenzar a detallar y clasificar propiamente las marcas de los numerales escoceses del siglo XIX, que son el objeto primordial de este artículo.

o. ANTECEDENTES

El correo real o Royal Mail existe en Inglaterra desde 1516, cuando Enrique VIII nombra el primer Director General de Correos. Por estas fechas el correo era utilizado exclusivamente por la corona y la administración.

En 1603 muere Isabel I sin descendencia directa y por línea dinástica la corona corresponde a Jaime VI de Escocia. Tiene lugar entonces la unión de las coronas en el Reino Unido: Jaime VI de Escocia y I de Inglaterra¹ traslada su sede real a Londres y ese mismo año la primera acción que toma con respecto a los correos es el establecimiento de un enlace Londres-Edimburgo. Con el fin de tener una conexión rápida y regular con Escocia Jaime VI decreta que se establezcan postas a lo largo del camino del Norte hasta la frontera en Berwick upon Tweed, continuando después hasta Edimburgo. Se trataba del correo real limitado en teoría al monarca y a su corte.

En 1635 Carlos I amplía el servicio de correos al público en general.

¹ Jaime (en España también conocido como Jacobo) I de Inglaterra y VI de Escocia (1566-1625) fue rey de Escocia desde el 24 de julio de 1567 hasta su muerte y rey de Inglaterra desde el 24 de marzo de 1603 hasta su muerte.

I. LOS NUMERALES BARRADOS EN EL CONTEXTO GENERAL DEL REINO UNIDO.

En primer lugar vamos a comentar la utilización e implantación de los numerales barrados en la totalidad del Reino Unido, que en esta época se componía de Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda.

Los **matasellos numerales británicos del siglo XIX**² sustituyeron a la Cruz de Malta como anulador del sello. El matasello cruz de malta fue obligatorio en Gran Bretaña desde el 6 de mayo de 1840, fecha oficial de la circulación del primer sello, hasta que fue sustituido por los numerales barrados en 1844. Como sabemos, la cruz de malta fue el primer anulador, pensado para que el sello no pudiera ser reutilizado, asunto que preocupó mucho en todo el mundo a las administraciones de correos a lo largo del siglo XIX.

El numeral barrado que sustituye a este primer anulador tiene la ventaja de que identifica con un código, numérico generalmente, la oficina en la que se estampó. Poco tiempo después se vio la conveniencia de que también estuviese presente la fecha de estampación de este anulador; en consecuencia, al matasellos numeral se le añadieron fechadores existentes (que se habían estado utilizando ya en las llegadas, la mayoría de ellos prefilatélicos) y otros nuevos cuños, como veremos a continuación. El resultado es una mezcla de anulador más fechador unidos en un mismo cuño que da a las cartas una preciosa presencia.

Estas marcas dobles son conocidas con el nombre de matasellos dúplex y empezaron a utilizarse a partir de 1853. Desde su aparición y durante el resto del siglo XIX se utilizaron diversos tipos, muchos de ellos de gran belleza.

² Para más información sobre los matasellos numerales británicos del siglo XIX puede consultarse en el núm. doble 4-5 de la revista 6 Cu@rtos de AFINET [págs. 53-76] el artículo del mismo autor, Raimundo Almeda Candil (Rai), titulado: "Los numerales de Londres en el siglo XIX (Aproximación a los orígenes de los códigos postales de los distritos centrales de Londres y su situación actual)". Asimismo, Raimundo Almeda nos ha dejado también en 6 Cu@rtos de AFINET otras muestras de su amplio conocimiento de la filatelia británica en los artículos titulados: "El Penique Negro: El primer sello del mundo", un trabajo exhaustivo y prolijamente ilustrado dedicado al emblemático Penny Black [6 Cu@rtos de AFINET, núm. 7, págs. 62-75], y "Clásicos de Gran Bretaña: Sobres y envueltas Mulready", un estudio sobre los curiosos y desconocidos antecesores del sello postal que conocemos en la actualidad [6 Cu@rtos de AFINET, núm. 8, págs. 13-29].

NUMERALES EN EL CONTEXTO GENERAL DEL REINO UNIDO, CLASIFICACIÓN.

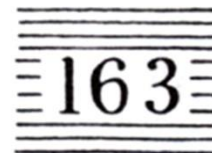
En líneas generales los clasificamos de la siguiente manera:

1. Sin fechador.

Numeral incluido en óvalo o círculo (Inglaterra y Gales), rectángulo (Escocia) o rombo (Irlanda), barrado horizontalmente. Empiezan a utilizarse a partir de 1844. Veamos algunos ejemplos:



Cheltenham, Inglaterra



Greenock, Escocia



Wexford, Irlanda



Isla de Man

2. Dúplex circular.

Es una marca doble compuesta por:

- ✚ Fechador circular.
- ✚ Numeral de la población. Siempre a la derecha del fechador. El numeral, por regla general, está incluido en un óvalo o círculo barrado horizontalmente.

Son marcas dobles porque tienen dos elementos unidos en un único diseño y montados en una única base. Estos dos elementos pueden estar pegados, es decir uno junto a otro, o separados entre sí uno o varios milímetros.



Okehampton, Inglaterra



Greenock, Escocia

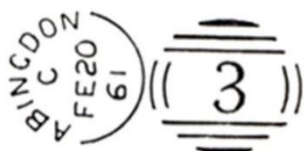


Dublín, Irlanda

3. Dúplex tumbado y circular.

Fechador circular tumbado y/o numeral tumbado. Se llama así porque para leerlo hay que girarlo 90 grados.

- Contiene el numeral de la población (siempre a la derecha del fechador).
- Son marcas dobles, igual que los dúplex circulares.



Abingdon, Inglaterra



Leeds, Inglaterra



Nottingham, Inglaterra



Reading, Inglaterra



Hull, Inglaterra



Rugby, Inglaterra



Londres, Kensington

En cuanto a los fechadores, también los había de distintas formas: cuadrados con los bordes redondeados, hexagonales, en forma de elipse, de

media luna doble, etc., aunque los más corrientes son los circulares. En ellos está el nombre de la población, la oficina en algunos casos y la fecha de imposición en otros.

Todas las marcas están fabricadas en acero. Existieron marcas bien diferenciadas por su diseño para las Administraciones de Correos de Irlanda y Escocia, no así para Gales que tenía una menor autonomía y el correo estaba integrado con el correo inglés. Escocia e Irlanda tenían organizaciones y directores de correos propios, y aunque dependiesen del General Postmaster de Londres, estaban descentralizadas.

Los directores de correo permitieron la utilización de códigos para las condiciones específicas del servicio. Muchas marcas llevan códigos en el fechador. En muchos casos y en el caso de códigos numéricos, estos identificaban la propia marca, es decir, la oficina. Cuando los códigos son letras, normalmente identifican la hora de la recepción o de envío.

A partir de 1857 empezaron a utilizarse en Londres máquinas automáticas canceladoras que a los pocos años se extendieron a otras muchas oficinas en el Reino Unido. Algunas veces los códigos correspondían a la máquina que lo estampaba. (*Para más información sobre estas primeras máquinas canceladoras véase el artículo titulado "Los numerales de Londres en el siglo XIX", en la revista 6 Cu@rtos de Afinet; núm. doble 4/5, otoño 2009 – invierno 2010).

Los códigos variaron, según los años, y a menudo eran distintos dependiendo de la oficina que los utilizaba. A continuación, se muestra un ejemplo utilizado entre 1893 y 1895, compuesto por dos letras, la primera indicaba la hora, la segunda los minutos, después tiene un asterisco como separación y a continuación uno de los siguientes códigos: AM o A para indicar antes de las 12 de la mañana, o PM o P, para indicar antes de las 12 de la noche. Así, por ejemplo, un fechador que lleve el código: **HF * AM**, significa que se ha puesto a las 8.30 de la mañana.

	Código HORARIO de doce horas											
Código	A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M
Hora	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Minutos	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	

A finales del siglo XIX los códigos horarios se empiezan a sustituir por la leyenda completa de la hora, hasta la desaparición de los mismos. Veamos un ejemplo:

Numeral “805” en óvalo vertical con tres barras arriba y debajo. Fechador de Torquay de 1 de junio de 1894 bajo el nombre de cuya población puede verse “H *P”. Significa que esta marca se estampó a las 8.00 de la tarde.



Posteriormente, hacia finales de siglo, para la indicación de la hora de estampación se impuso una descripción más clara mucho más fácilmente legible para el ciudadano. Veamos unos ejemplos:

Numeral “620” ovalado vertical con tres barras arriba y tres barras debajo de la numeración, en carta dirigida a los EE.UU. Fechador de Plymouth del 8 de julio de 1899, con la hora de estampación: “11.30 PM”. Lleva una marca manuscrita: “per German Packet”; significa que se encaminó por vapor alemán. En el reverso, marca circular de llegada a Flemington.



Numeral “E89”, ovalado vertical, con tres barras arriba y tres debajo de la numeración, en tarjeta dirigida a Cuba. Fechador de Tyne Docks South Shields del 11 de septiembre de 1902, con la hora de estampación: “10.30 AM”. Fechador de llegada a La Habana el 25 de septiembre de 1902.



II. LAS OFICINAS DE CORREOS EN ESCOCIA EN EL SIGLO XIX.

Las primeras a las que nos vamos a referir son las **POST TOWN** u **Oficinas Principales**. Estaban ubicadas en pueblos y ciudades importantes que se hallaban comunicadas directamente con Edimburgo. En 1715 ya había 60. Estas oficinas se encontraban bajo la Dirección de Correos de Edimburgo, la cual a su vez estaba bajo la Dirección de Londres. Con el tiempo aumentó el número de oficinas. También con el tiempo las poblaciones cambiaron mucho, creciendo algunas que no tenían inicialmente oficina y disminuyendo otras que tenían oficina, hasta ser insignificantes. Hacia 1820 se realizó una nueva clasificación de las oficinas de correo y a aquellas que siguieron teniendo conexión directa con Edimburgo se las denominó Head Offices (Oficinas Principales, que alcanzaron la cifra de 157 en 1860). De éstas dependían las Branch Offices, las Oficinas Receptoras (Receiving Houses) y las Oficinas Subordinadas (Sub Offices).

A partir del último cuarto del siglo XIX y casi hasta nuestros días, el número de oficinas principales se ha ido reduciendo en sucesivas reorganizaciones, quedando en la actualidad en cinco: Aberdeen, Edimburgo, Glasgow, Inverness y Perth.

Conectada y dependiente de la Post Town, se hallaba la **SUB OFFICE** u **Oficina Subordinada**. Empezaron a aparecer hacia 1800 con el objetivo de conseguir una mayor capilaridad a costes más reducidos. A partir de 1820 muchas oficinas principales pasaron a ser oficinas subordinadas. Las oficinas subordinadas recibían y enviaban el correo a través de las oficinas principales, y las oficinas subordinadas no tenían la facultad de realizar algunos servicios como por ejemplo los relacionados con el envío y recepción de dinero, ni los servicios de telégrafos. Buscando siempre la reducción de costes, a partir de 1860 todas las oficinas de los alrededores de las mayores ciudades (y que no estaban en el núcleo urbano de la población o en el área poblacional de la Oficina Principal), pasaron a ser oficinas subordinadas.

Debido al crecimiento del correo a principios del siglo XIX se crearon las **RECEIVING HOUSES** u **Oficinas Receptoras**. Eran muy pequeñas y tenían, como su propio nombre indica, un papel tan sólo de tránsito en el proceso de recogida, formando fardos de cartas que se remitían a la oficina más próxima ya fuera ésta Subordinada o Principal. A menudo estaban situadas en cruces de caminos y

carreteras de importancia, donde su papel se limitaba tan sólo al intercambio de los fardos. También estaban ubicadas en ferrys. A partir de 1850, con la aparición de la red de buzones de correo, muchas de estas pequeñas oficinas se cerraron y fueron desapareciendo, sustituyéndose paulatinamente por buzones (Pillar Boxes).

Había varias modalidades de oficinas que se dedicaban sólo a la recogida de la correspondencia y encaminamiento a otra oficina de mayor rango. Entre estas modalidades estaban las **Bag Receiving Offices**, que sólo se dedicaban al tránsito de fardos. Igual que las anteriores, situadas en cruces de caminos o en puntos donde era necesario el intercambio para el transporte del correo.

Otra modalidad eran las **Town Receiving Offices**, que eran oficinas de recogida dentro de la zona de reparto de una Oficina Principal.

Un gran paso a finales de 1850 fue la creación de las **Oficinas de ferrocarriles subordinadas**, aprovechando el desarrollo del ferrocarril. Diferían del resto de las oficinas subordinadas en que podían recoger y enviar el correo directamente con el transportista. Empezaron a funcionar desde 1856 y hasta 1905, año en que pasaron a ser Oficinas Subordinadas.

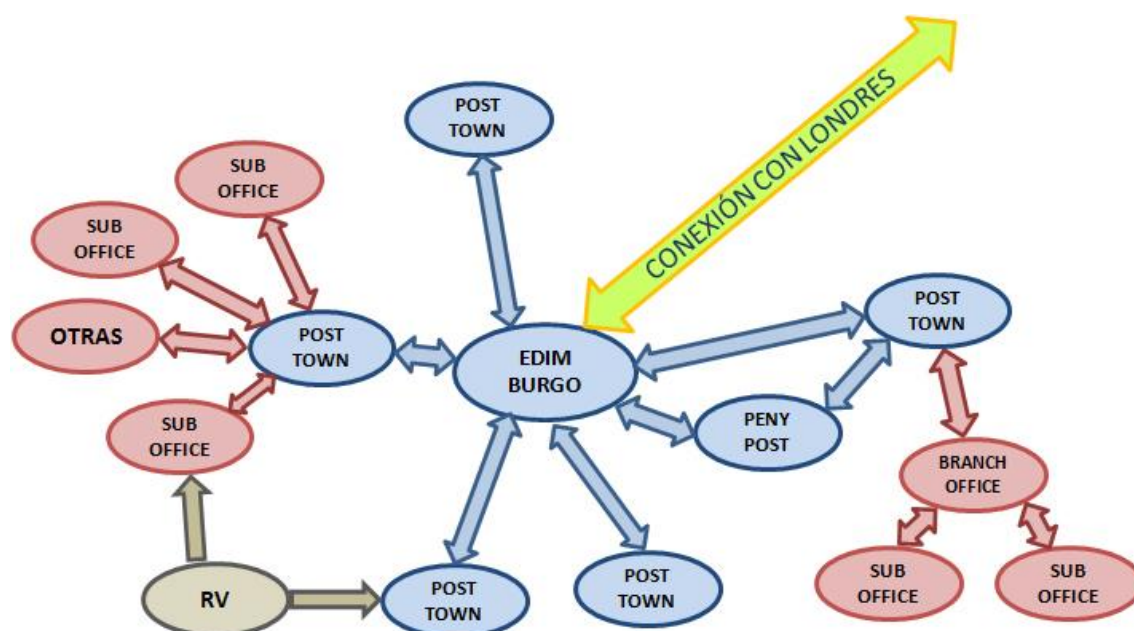
Nos podemos encontrar también con el término **Branch Office** o **Branch Post Office**, que dependían de la Oficina Principal y se hallaban en las ciudades más grandes. En muchos casos habían sido Oficinas Principales absorbidas por una ciudad en crecimen-

to. Otras veces se implantaban para dar servicio a un grupo de municipios y pueblos cercanos.

En las ciudades más grandes existía un servicio para la recogida y entrega de cartas para los pueblos y barrios de los alrededores. Normalmente la tarifa era de 1 penique. Podríamos decir que era una sobretasa por recogida y entrega en un lugar fuera del área delimitada por la Oficina Principal o Post Town. En Londres en 1680 y en Edimburgo en 1773 se establecieron servicios de **Penny Post** privados. Duraron poco tiempo, pues fueron suspendidos por el gobierno, ya que éste había creado, por Acta del Parlamento en 1765, el **PROVINCIAL PENNY POST**, un servicio que comenzó bastante parado, pero que empezó a implantarse rápidamente a partir de 1801, pues este año hubo nuevas normativas de correos aprobadas por el Parlamento que permitían a los Directores de Correos de las ciudades que lo requirieran establecer el servicio Penny Post con los pueblos y aldeas cercanas al coste que se acordara con sus habitantes.

En el gráfico siguiente identificamos por colores las interrelaciones de las distintas clases de oficinas. Con la central de Londres sólo se comunica Edimburgo (relación en amarillo). En azul tenemos las oficinas que se comunican en ambas direcciones con Edimburgo (Post Town, Penny Post...). En color rosa están las oficinas subalternas, que se comunicaban en ambas direcciones con las Post Town, como son las Suboffices y otras. En color sepia vemos las Receiving Offices, que son aquellas que sólo recogían los envíos, encaminándolos a la oficina más cercana, y no tenían reparto.

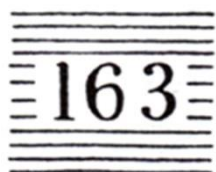
ORGANIZACIÓN DE LAS OFICINAS EN EL SIGLO XIX



III. NUMERALES ESCOCESSES

Vamos a agrupar los numerales escoceses en cuatro familias o tipos:

TIPO E1: Sin fechador. Numeral entre barras paralelas.



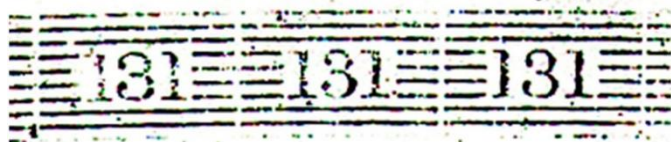
TIPO E2: Fechador circular. Numeral entre barras paralelas.



TIPO E3: Fechador circular. Numeral dentro de estrella.



TIPO E4: Fechadores experimentales. Tipos diversos: Circular, Caja, Media luna doble y rodillo.



TIPO E1.

Rectángulo con barras horizontales, y numeral identificativo de la población en el centro.

Subtipo 1.1. Tiene 12 barras horizontales. Cuatro arriba y cuatro abajo del numeral. El numeral está incluido en las cuatro barras centrales.

Veamos unos ejemplos de este tipo procedentes de colección particular:

Elie "135". Carta dirigida a Liverpool, del 2 de enero de 1861. Elie fue Post Town desde 1797, pasando a ser oficina subordinada en febrero de 1862.



Irvine "186". Carta dirigida a Glasgow, de iguales características, con llegada el 6 de octubre de 1847. Irvine empezó como Post Town en 1689, siendo una de las oficinas más antiguas. Pasó a oficina subordinada en febrero de 1863.

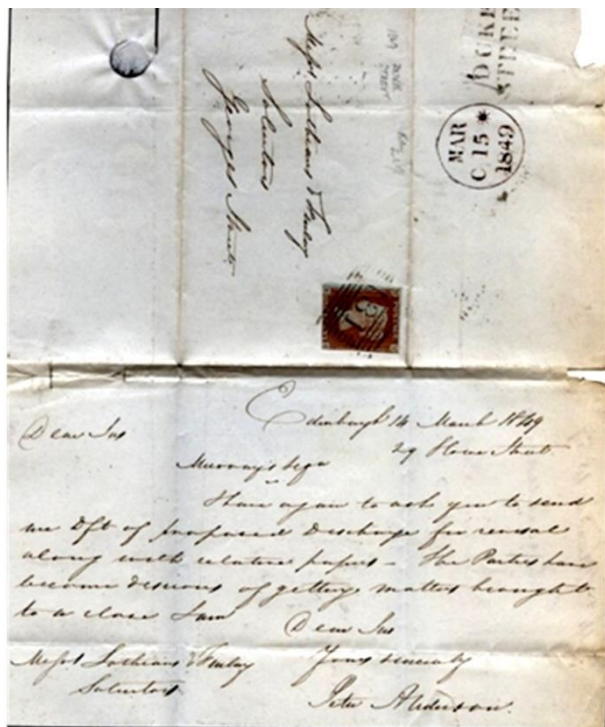


Kelso "193". Carta dirigida a Sheffield. Post Town desde julio de 1788, pasa a ser Oficina Subordinada en febrero de 1862.



Subtipo 1.2. 13 barras. Cuatro arriba y cuatro abajo del numeral.

Edimburgo “131”. Carta de correo interior del 14 de marzo de 1849, dirigida a Georges Street, con matasello prefilatélico de la oficina de Duke Street y fechador de llegada de 15 de marzo de 1849. Edimburgo fue desde 1603 Post Town para la correspondencia real, y oficina pública desde 1635. Como hemos visto en el gráfico “Organización de las Oficinas en el siglo XIX”, todos los correos se centralizaban en esta oficina.



Rothsay “298”. Carta de Rothsay dirigida a Perth de fecha 29 de febrero de 1859. Esta oficina abrió como Post Town con el nombre de Rothsay en 1767, cerró en 1834, y volvió a abrir en ese mismo año con el nombre de Rothsay. Pasó a ser Oficina Subordinada en febrero de 1862.



TIPO E2.

Numeral entre barras paralelas. Fechador circular.

Subtipo 2.1. Fechador circular en línea de puntos. Numeral con tres barras paralelas arriba y abajo.

Edimburgo “131”. Fragmento del 30 de agosto de 1865.



Subtipo 2.2. Fechador circular. Numeral entre dos estrellas de ocho puntas, con tres barras paralelas arriba y tres abajo.

Edimburgo “131”. Fechada el 26 de febrero de 1866 y destinada a Hamilton, muestra el numeral “131” entre tres barras paralelas por arriba y por debajo del mismo.



Subtipo 2.3. Dos Barras. Fechador circular de línea continua e inclinado a la derecha con respecto a las barras. MMDD AA en dos líneas, el año curvado y ajustado al círculo. Población curvada y ajustada al círculo. Numeral entre dos barras paralelas.

Aberdeen “1”. Fue Oficina Principal desde 1667. Una de las más antiguas que sobrevive a la reorganización de 1862, en la que muchas oficinas principales se redujeron a oficinas subordinadas.



Subtipo 2.4. Dos barras. Fechador circular e inclinado a la derecha con respecto a las barras. MM DD AA en dos líneas. Nombre de la población horizontal, siendo ésta la diferencia principal con respecto al subtipo anterior.

Falkirk “139”. Fechada el 18 de enero de 1881. Post Town desde 1689, Falkirk pasó a ser oficina subordinada en febrero de 1863.



Glasgow “159”. Carta dirigida a Burdeos el 19 de enero de 1874. Véase el código de control invertido, encima del nombre de la localidad en el fechador. Post Town desde 1662.



Otro ejemplo de Glasgow. Entero postal dirigido a Dinamarca; vemos que la utilización de este matasello dúplex se extiende más allá de 1892.



Leith “221”. Carta dirigida a Cádiz el 9 de mayo de 1867, fechador “Franco” de Cádiz del 18 de mayo. Esta oficina nació como subordinada de Edimburgo en 1788. Bajo la imagen de la carta, mapa de 1910 donde vemos la cercanía de Leith con Edimburgo, que ya era el puerto de la capital.

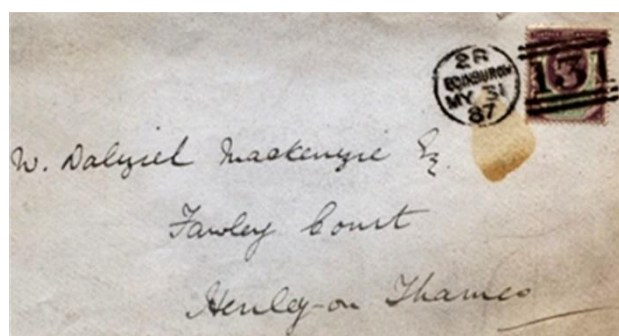


Subtipo 2.5. Dos Barras. Círculo y datos horizontales con respecto a las barras. Igual que en el tipo anterior, la población es horizontal. La diferencia con el subtipo ant. está en el círculo, que no está inclinado; es decir, está alineado con el numeral.

Dundee “114”. Carta de Dundee a Rentería, Guipúzcoa, de 16 de julio de 1869. Fechador de embarque del 17 de julio. Marca PD “Posted to Destination”. Dundee fue oficina principal desde 1707, pasando a ser oficina subordinada en la reorganización de 1862.



Edimburgo “131”. Carta dirigida a Henley on Thames el 31 de mayo de 1887.



Glasgow “159”. Fragmento de carta del 1 de agosto de 1879, con llegada a Lima.



Subtipo 2.6. De similar factura que el tipo anterior, éste se diferencia en que lleva tres barras arriba y abajo del numeral, en lugar de dos. El círculo y los datos son horizontales con respecto a las barras.

Dundee “114”. Carta dirigida a Rentería, Guipúzcoa, el 13 de septiembre de 1860. Fechador de embarque del 14 de septiembre. Marca PD “Posted to Destination”.



Dundee “114”. Carta dirigida a Lima el 1 de julio de 1861, con fechador de media luna doble a su paso por la agencia postal británica de Panamá el 23 de julio de 1861. Colección particular.



Paisley “277”. Fragmento correspondiente al numeral 277 de Paisley. Oficina principal desde 1715, pasó a ser, como tantas otras, oficina subordinada en febrero de 1862.



TIPO E3.

Este tipo es, sin duda, uno de los más escasos y también de los más vistosos y originales. Es conocido como la estrella de Brunswick. Aun siendo escaso, existen ocho subtipos principales y varios subtipos menores catalogados por James Arnot (véase bibliografía: *The Brunswswick Star*). La primera fecha que da este autor es el 31 de enero de 1863 y las últimas fechas las data en el año 1873. Si bien es un amplio intervalo, 10 años, las marcas son escasas, pues algunos subtipos sólo se han visto durante unos pocos meses. Los tipos se diferencian por el número de rayos de la estrella, que pueden ser 48, 32 y 24, así como por la longitud y grosor de los mismos. En la web de la Sociedad Filatélica de Gran Bretaña pueden verse numerosos ejemplos de estas marcas (ver bibliografía: *The Great Britain Philatelic Society*). Las fechas de las más de 50 cartas allí publicadas van desde febrero de 1863 a julio de 1872.



Brunswick en inglés corresponde al estado federal alemán Braunschweig. La utilización de este diseño viene de los reyes británicos de la casa de Hanover, es decir desde Jorge I. Desde entonces se ha utilizado para muchos emblemas oficiales, tanto en el Reino Unido como en las colonias. Policía y ejércitos han hecho uso de él en todo el mundo británico. (En la imagen, pág. siguiente: casco utilizado en la actualidad por la policía metropolitana de Londres).



Bajo estas líneas, carta dirigida a Malta fechada el 12 de febrero de 1863 que puede verse en la web de la citada sociedad. Mostramos también a continuación, por su singular belleza, otra serie de ejemplos donde se pueden observar diferentes diseños de la estrella de Brunswick; estas piezas pueden verse en la citada base de datos de Russell Taylor (ver bibliografía).



TIPO E4.

Dentro de este grupo incluiremos los fechadores experimentales. Los primeros se empezaron a utilizar en Glasgow. Se conocen hasta 12 oficinas que utilizaron fechadores experimentales, que ya venían usándose desde los tiempos prefilatélicos. Estas poblaciones son: Aberdeen, Dumfries, Dundee, Edinburgh, Glasgow, Greenock, Inverness, Kilmarnock, Leith, Paisley, Perth y Stirling. Los fechadores, en líneas generales, pueden ser:

- a) **circulares** (un solo círculo);
- b) **fechador en caja**;
- c) **fechador de media luna doble**, y, por último, veremos también el
- d) **anulador de tipo rodillo** conocido con el nombre de “revólver”.

Las marcas conocidas para las poblaciones mencionadas pueden verse en la base de datos de Russell Taylor (ver bibliografía). Aquí sólo veremos algunos ejemplos de los grupos a), b), c) y d).

La primera carta mostrada pertenece al **grupo a)**, es decir, **fechador circular**. El numeral 159 de Glasgow está incluido en barras horizontales: tres arriba, tres abajo y cuatro más cortas a cada lado del numeral. Este fechador tenía siempre el código H, generalmente a la izquierda del día. Las fechas conocidas de utilización van desde octubre de 1855 hasta febrero de 1856.



Otro ejemplo que mostramos de fechador circular es este fragmento de Leith, numeral “221”, en el que el numeral barrado está girado 90 grados con respecto a la posición habitual. Hay muchos subtipos catalogados.



Un **segundo grupo de fechadores**, el b), es el conocido por el nombre de **“Madeleine Smith type”**. El numeral “159” de Glasgow, contenido en 6 barras paralelas. Debajo, y en caja, GLASGOW, la fecha y un código experimental. Se utilizaron muchos códigos distintos. Debajo, fragmento de fecha de 3 de noviembre de 1856.



La fecha más antigua de utilización es el 11 de febrero de 1856 y la más reciente 12 de junio de 1857. (**Para más detalles remitimos de nuevo a la base de datos de Russell Taylor donde aparecen los códigos experimentales de este fechador y las variedades del mismo*).

La razón por la que este fechor sea conocido con el nombre de Madeleine Smith es porque en julio de 1857 tuvo lugar en Glasgow un juicio famoso. Madeleine Smith, de 22 años de edad, fue acusada de envenenar a su amante. El veredicto fue “no demostrado”, que en Escocia, por desgracia para la reputación futura del acusado, no es el equivalente de “inocente”.

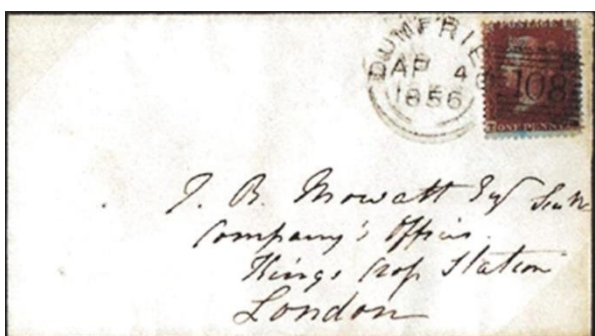


Una de las pruebas de la acusación fue una carta sin fecha. Esta carta estaba dentro de un sobre con una cancelación borrosa. En su recapitulación el juez hizo observaciones en cuanto a la conveniencia de matasellos legibles. Se ha sugerido que este matasello fue retirado debido a la crítica del juez, pero esto es poco probable ya que el juicio no comenzó hasta el 30 de junio de 1857 y los matasellos habían ya sido retirados algunas semanas antes; a pesar de ello, la marca siempre estará asociada con esta jovencita. Madeleine terminó sus días en Nueva York, a la edad de 93 años, donde había adoptado el nombre de Leena Sheehy.

Un **tercer grupo de fechadores, el c)**, consiste en fechadores de media luna doble. Veamos los de Aberdeen, que corresponden al numeral “1”. Se conocen diferentes subtipos. Las fechas conocidas de utilización van desde enero de 1856 a diciembre de 1860, si bien alguno de los subtipos se utilizó solamente unos meses. Incluimos una carta dirigida a Crimea el 1 de mayo de 1856, que puede verse en la base de datos de Russell Taylor.



Aquí vemos otro ejemplo: un fragmento con fechador de medialuna doble de Dundee, numeral 114, fechado el 11 de enero de 1856. De Dundee solo se conoce un tipo, sin embargo tiene varios estados de utilización.



Cabe mencionar también los **anuladores tipo revólver**, antecesores de los rodillos: un pequeño cilindro con la cancelación grabada en toda su superficie. Una almohadilla de fieltro humedecida en tinta proveniente de un pequeño depósito proporcionaba la tinta al rodillo cuando éste giraba. En una sola operación se podían anular todos los sellos de una carta, ahorrando cientos de horas de trabajo. El invento se empezó a utilizar a finales de 1855 en Edimburgo (numeral 131) y se extendió rápidamente a otras ciudades del Reino Unido: 1 Aberdeen, 75 Birmingham, 114 Dundee, 134 Bristol, 159 Glasgow, 163 Greenock, 186 Dublin, 308 Stirling, 466 Liverpool, 498 Manchester. También se utilizaron en algunos de los distritos postales de Londres. Éstos fueron: 1, 2, 75, 76.



BIBLIOGRAFÍA

- British Postmarks - A Short History and Guide by Alcock and Holland
- Collect British Postmarks. Dr. J.T. Whitney. Published by British Postmark Society, 1997
- Collecting British Squared Circle Postmarks. Part II: "The London Offices". Stanley F. Cohen, Maurice Barette, John Hine and A.M. Williams. Published by S. F. Cohen, La Alcazaba, Málaga, 2006
- Scottish Numeral Postmarks by James Mackay
- Scottish Post Offices. James A. Mackay. Dumfries, Scotland, 1989
- The Brunswicks Star. James Arnot. Ramsay Sewart Publications, Edimburgo
- British Postal Museum and Archives
- Barred Numeral Cancellations by John Parmenter
- Postage Stamp Chat Board & Stamp Bulletin Board Forum, <http://www.stampboards.com/>
- Marcas victorianas escocesas (Base de datos de Russel Taylor: <http://www.gbvictorianpostmarks.co.uk/page7.html>)
- The Great Britain Philatelic Society: <http://www.gbps.org.uk/publications/books/brunswick-star-cancels/>
- Madeleine Smith: <http://murderpedia.org/female.S/s/smith-madeleine-photos.htm>
- Stanley Gibbons Specialized Victoria Catalogue

La carrera de «La Mala»

Rafael Ángel Raya Sánchez (Centauro)

Socio de AFINET · Académico electo de la Real Academia Hispánica de Filatelia

En 1716, y bajo el reinado de Felipe V, los correos se reincorporan nuevamente a la Corona, siendo nombrado Juez Superintendente y Administrador general de las estafetas de dentro y fuera de estos reinos D. Juan Tomás Goyeneche. En cuatro meses logra poner orden en el Correo, controlar la franquicia oficial y establecer las primeras tarifas postales con los portes correspondientes, aprobadas el 2 de diciembre de 1716, con un reglamento en el que se señalaban las cantidades a cobrar cuando se entregase una carta tanto dentro como fuera del reino. Estas tarifas, con pequeños retoques, perdurarían hasta el año 1779. El 23 de abril de 1720 el Rey aprueba el primer Reglamento, después de hacerse cargo la Corona del servicio, con las primeras ordenanzas para los correos, y por el cual se crean 25 conducciones para la distribución de la correspondencia por toda España. **La primera es la que va de Madrid a Bayona de Francia, y pasa por Burgos, Vitoria, San Sebastián e Irún, con un total de 34 postas y 97 leguas y media.**

El 28 de febrero de 1742, el Secretario del Rey y por mandato de éste, Don Miguel Fernández y Munilla, escribano de Cámara, por acuerdo de los de su Consejo, redacta y firma en Madrid la Real Cédula por la cual se aprobaba el pliego de condiciones presentado por D. Diego Rudolph para el establecimiento de Sillas de Postas y coches en las Carreras principales de este Reyno. En la condición XII del pliego primero se exponía: “Que siendo preciso tomar la Factoría algún tiempo para el más firme fundamento de este establecimiento, deseando abreviarle para que se experimenten sus efectos, tan útiles a V. Mag. y a la causa pública, se obliga a que en el término de dos meses de aprobado este asiento, tendrá corriente la Carrera principal desde Madrid a Barcelona, con sus hospedajes, y hosterías, a la moda de Francia e Italia; y sucesivamente, cada tres meses, establecerá las demás Carreras principales de Andalucía hasta Cádiz, la de Extremadura hasta la Raya de Portugal, **la de Castilla la Vieja hasta Irún**, la de Navarra hasta el lugar de Maya, y la de Valencia, Murcia, Cartagena, y Alicante; y por consecuencia después si le tuviere conveniencia, todas las Ramas y Hijuelas de estas Carreras, en donde hubiere Ciudades, y pueblos Capitales, para que todos gocen de este beneficio.”

En el índice de las Carreras de Postas del Continente de España, apartado LII, pagina 78, Don Pedro Rodríguez de Campomanes, miembro del Consejo de Hacienda y Asesor General, igualmente, del Juzgado de la Renta de Correos y Postas, en su obra “Itinerario Real de las Carreras de Postas” publicado en 1761, bajo el reinado y beneplácito de Carlos III, describe la “**Carrera desde Madrid a Irún**”, la cual constaba de 30 postas y sumaban 86 leguas, pasando por cuatro regiones, a saber: La Alcarria, Castilla la Vieja, Álava y Guipúzcoa. Dicha Carrera, se la conocía o llamaba “**La Mala**”, pues en Francia a las valijas del correo, se las denominaba: “**Malle-poste**” que quiere decir maleta (o valija), de ahí la deformación de **Malle por Mala**.

En la Instrucción, emanada y suscrita por el Marqués de Grimaldi en el Buen Retiro el 7 de diciembre de 1763, que su Majestad manda observar en los oficios de correo, para la dirección de los pliegos certificados de unos a otros, **ya es nombrada la “Carrera de La Mala” entre las restantes**, para la más segura dirección de esta correspondencia desde el Oficio general de esta Corte, y evitar confusiones en él, se da aquí una noticia individual de las Caxas que se hallan establecidas en las Carreras principales y de sus travesías para la forma y seguridad con que se debe dirigir, con distinción de Carreras. Concretamente en la “Carrera de La Mala”, los certificados para Alcobendas, Buitrago, Torrelaguna, Boceguillas, Aranda, Burgos, Miranda de Ebro, Vitoria e Irún, se dirigirán a cada uno de estos Administradores para sí.



Fig. 1. Parte del mapa donde se desarrolla la “Carrera de La Mala”, proveniente del de las Carreras de Postas de España dedicado al Rey N. S. D. Carlos III, por mano del Excmo. Sr. D. Ricardo Wall, Caballero Comendador de la Orden de Santiago, del Consejo de Estado de S.M., su Primer Secretario de Estado y de Guerra, Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas de dentro y fuera de España. Año 1760. (Incluido en el libro “Itinerario Real de las Carreras de Postas”, publicado en 1761 y escrito por Don Pedro Rodríguez de Campomanes, miembro del Consejo de Hacienda y Asesor General, igualmente, del Juzgado de la Renta de Correos y Postas).

El 1 de mayo de 1821 se inicia el servicio de la línea de Madrid a Irún a través de la “Diligencia de la Sociedad de Maestros de Postas”, que pertenecía a la Sociedad de Diligencias de Cataluña, con capital totalmente español, encontrándose entre sus socios a los infantes Carlos María, Francisco y Luisa Carlota, tras haberse llegado a un acuerdo con los treinta y cinco maestros de postas de la línea. Entre 1825 y 1827, por divergencias entre las Administraciones de Madrid y Barcelona, se origina una separación entre los socios, con lo que se separa la primitiva compañía en dos, de las que la de Cataluña continuó con el mismo nombre y la otra se tituló “Compañía de Reales Diligencias”, habiéndose declarado el Rey su protector.

En la Carrera de Madrid a Irún “La Mala”, había dos salidas semanales en cada sentido; se pernoctaba en Buitrago, Lerma, Vitoria e Irún, invirtiendo cuatro días con descanso por las noches, cuando menos de seis horas. Esta diligencia llevaba postillón y tenía solamente asientos de interior y cabriolé, que costaba por todo el recorrido 700 y 600 reales, siendo la tarifa de las posadas igual a la fijada en la Carrera de Madrid a Barcelona, esto es, el precio de la comida era de 10 a 12 reales, el de la cena, generalmente, de 10 reales, 4 la tarifa por la cama y otros 4 reales en concepto de asistencia.

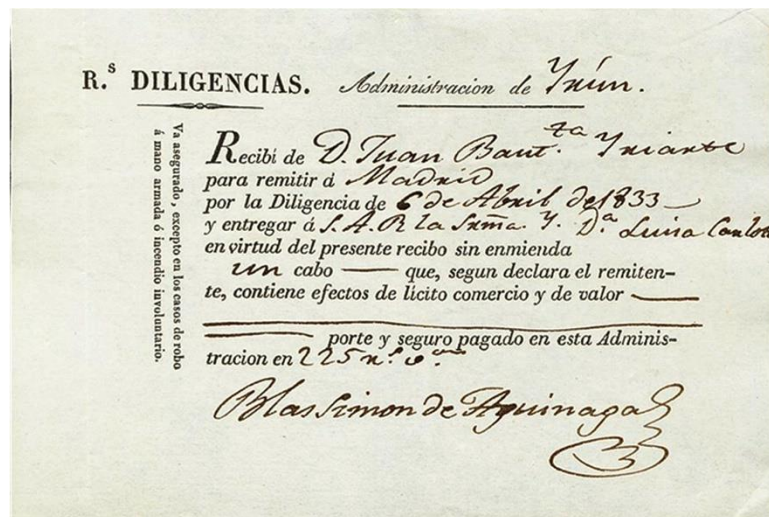


Fig. 2. Recibo de la Compañía de “Reales Diligencias” emitido en la Administración de Irún el 6 de abril de 1833, por un porte y seguro de 225 reales de vellón, con el envío a Madrid de “un cabo” (conteniendo efectos de lícito comercio), para entregar a Su Alteza Real la Excm. Infanta Dª Luisa Carlota. (Archivo).

Seguidamente reseñamos el itinerario de la Carrera de Madrid a Francia por Irún “La Mala”, que en 1830 expone Don Francisco Xavier de Cabanes en su “Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la Península”. Esta carrera montada para viajar a la ligera y en ruedas, pasa por Buitrago, Aranda de Duero, Burgos, Vitoria y Tolosa de Guipúzcoa, y sus particularidades son las siguientes:

CARRERAS DE FRANCIA.									
ARTÍCULO PRIMERO.									
Carrera montada de Madrid á Bayona por Aranda, Burgos, 2									
Vitoria é Irún.									
Leguas comunes					Leguas comunes				
de un punto á otro.					de un punto á otro.				
desde Madrid á cada punto.					desde Madrid á cada punto.				
Leguas de posta.					Leguas de posta.				
Varas.					Varas.				
De Madrid á Fuencarral. . .	2	4			De Sarracin, posta y puente. . .	3	40½		
á Alcovendas, posta. . .	1½	3			á Burgos, posta y puente	2	42½	41½	966½
á la Venta de Pesadilla. . .	1½	4½			sobre el río Arlanzón. . .	3	45½		
á S. Agustín, posta y puen-	2	6½	6	552	á Quintanapalla, posta y	3	48½		
te.	2½	9			puente.	3	48½		
á Venturada puente. . . .	1	9½	8½	599½	á Castil de Peones. . . .	2	50½	48½	341½
á Cabanillas, puente de	1	10			á Briviesca, posta y puen-	3	53½		
Santo Domingo y posta. . .	2	12			te sobre el río Oca. . . .	2	55½	52½	371½
á la Cabrera, puentes de	1	13½	12½	383½	á Cubo, posta.	1	56½		
Sobelo y del Cañamar. . .	1	14			á Pancorbo.	2	59	55½	437½
á Lozoyuela, posta. . . .	1	15			á Ameyugo, pt. y puente.	2½	62		
á Buitrago, posta y puen-	1	16			te (fin de Castilla). . . .	3	65	61	4017½
te sobre el río Lozoya. . .	1	16½	15½	639½	á la Puebla de Argamon,	2	67		
á Roblegordo, puente de	1	18			posta (provincia de A-	2½	69½	66½	406½
Somoza.	1	19½			lava).	2	71½		
á Somosierra, posta, puen-	1	21			á Vitoria, posta.	2	73½		
te de los Molinos.	1	22			á Salinas de Leniz, posta	2½	76		
á la Venta de Juanilla, . .	1	23½			(principia Guipúzcoa). . .	2	79		
puente y río de Cerezo. . .	1	25			á Mondragon, posta. . . .	3	82	76	506½
á Boceguillas.	1	28	27	947½	á Vergara.	2	84		
á Fresnillo de la Fuente, . .	1	30			á Villareal.	2	86		
posta.	1	32			á Villafranca, posta y	2½	88½		
á Caravias.	1	35	3	529½	puente sobre el Deva. . .	3	91	83	423
á Onrubia, posta.	1	37½	4½		á Tolosa, posta.	2½	95		
á Aranda de Duero, posta . .	1				á Andoain, posta.	2½	95		
y puente sobre el Duero. . .	1				á Astigarraga, posta. . . .	2½	96½		
á Gumiel de Izán, posta . .	1				á Oyarzun, posta.	1½	98		
y puente.	1				á Irún (último pueblo de				
á Babadon, posta, puente . .	1				España) puente sobre el				
sobre el río Esgueva. . . .	1				rio Vidasoa.				
á Lerma, posta; puentes . .	1				á Urruña, posta extran-				
viejo y nuevo.	1				gera.				
á Madrigalejo, posta. . . .	1				á san Juan de Luz, posta. .				
	1				á Bidarte, posta.				
	1				á Bayona, posta.				

En dicha “Guía”, Cabanes señala una clasificación de las seis carreras generales de postas establecidas en el Reino, siendo la primera la que va de Madrid a Francia por Irún, y relacionando igualmente las Administraciones Agregadas del Oficio del Correo General de Madrid para dicha línea a Francia, a saber: Alcobendas, Torrelaguna, Buitrago, Boceguillas, Aranda, Burgo de Osma, Peñafiel y Berlanga.

En el mes de abril de 1837 se formó la **Compañía de Maestros de Postas de la Carrera de La Mala**, la cual, bajo la dirección de D. Gregorio Alvarez Baztiguyeta, se propuso crear un establecimiento de sillas de Posta, con objeto de conducir en dicha “importante” línea no solo la correspondencia pública con el aseo y cuidado que se merece, sino también viajeros con la debida comodidad, baratura y rapidez. El 26 de octubre de 1843 se formalizó el servicio diario de las sillas-correo de La Mala. En agosto de 1844, por un nuevo convenio y ajuste entre la Dirección General del Ramo y el Apoderado de la Compañía, se dispuso que el Estado suministrase y administrase los productos de este servicio, “*siendo los gastos de composición y renovación de carruajes, mayores, escopeteros, delanteros, etc., de cuenta de la Compañía, mediante una cantidad alzada. Los precios actualmente son: en berlina, de esta Corte a Bayona y viceversa, 540 reales y en el interior 490, incluyendo las ahujetas de los postillones*”. El viaje hasta Irún se hace en 48 horas, y 5 después se llega a Bayona. Se emplean en el servicio 10 coches teniendo además la Compañía apostado uno cada 20 leguas, uno de repuesto en Bayona, y 6 en esta Corte.

Ya **Pascual Madoz**, en su conocidísimo “**Diccionario Geográfico Histórico Estadístico**” (1845-1850), con relación al Correo de Madrid, dice: “*Entran diariamente a las seis de la mañana los de todas las líneas generales, a saber: La Mala, Aragón y Cataluña, con las Provincias de Pamplona, Soria, Guadalajara, Andalucía, Toledo, Valencia con Cuenca, Castilla, Galicia con Asturias y Extremadura; todos los cuales salen diariamente también a las seis de la tarde*”.

La Carrera de “La Mala”, pues, comprendía, como ya hemos indicado, las Administraciones Principales de Burgos, Vitoria, Bilbao, Pamplona y Logroño, así como las conducciones transversales establecidas para la repartición de la correspondencia dependientes de dichas Administraciones Principales. Y hasta aquí, un pequeño esbozo (reducido y sintetizado, pues con dicho tema se podría escribir bastante más), de lo que fue la Carrera de Madrid a Francia, por Irún, conocida como “La Mala”.

Los títulos complementarios en los sobrescritos y cartas son signos de estudio en la Historia Postal y, por ello, es interesante registrar las “marcas a pluma” usadas exclusivamente en la correspondencia de la Carrera a Francia, como: “**por la Mala de Francia**”, o bien “**por la Mala de Madrid**”, casi siempre escritas por el remitente de la carta y puestas en la parte inferior izquierda de la misma. Estas marcas a pluma indicativas de la Carrera a seguir por la carta en cuestión eran mayormente como aclaración, así como recomendación de la ruta a seguir. Presento dos cartas de mi colección que reproducen dichas marcas a pluma:



Fig. 3. Carta circulada el 26 de noviembre de 1792, desde Madrid a Roncal (Villa de Navarra), por Pamplona. Porteo 7 cuartos (segundas tarifas), en cuño a tinta negra de Pamplona, a su paso por dicha capital. Manuscrito por el propio remitente de la carta e indicando la Carrera que debía seguir la misma, es decir: “**Pamplona, Por la Mala de Francia**”, por lo que subía desde Madrid hasta Vitoria, y luego a través de “carrera transversal” iba hasta Pamplona y de allí hasta Roncal.



Fig. 4. Carta circulada el 7 de junio de 1794 desde Cartagena (Murcia) a Roncal, en Navarra. Porteo 9 cuartos (segundas tarifas), manuscrito a tinta negra de Pamplona, a su paso por dicha capital y marca de cuño en tinta roja **“C MURCIA”** dentro de recuadro, de Cartagena indicativa de su procedencia. Manuscrito por el propio remitente de la carta: **“Por la Mala de Madrid”**, indicando la Carrera que debía seguir la misma, una vez llegada desde Cartagena a Madrid. Es decir, esta carta hacía dos Carreras, la primera subía desde Cartagena, donde era marcada, hasta Madrid (atravesando dos regiones, a saber, Murcia y La Mancha, con un recorrido de 18 postas y 72 ½ leguas), y seguidamente saliendo de Madrid (mismo recorrido reseñado en la anterior carta), era conducida hasta Roncal en Navarra, por la Mala de Francia.



Fig. 5. Parte del mapa donde se desarrolla la **“Carrera desde Madrid a Cartagena”**, proveniente del de las Carreras de Postas de España dedicado al Rey N. S. D. Carlos III, por mano del Excmo. Sr. D. Ricardo Wall, Caballero Comendador de la Orden de Santiago, del Consejo de Estado de S.M., su Primer Secretario de Estado y de Guerra, Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas de dentro y fuera de España. Año 1760. (Incluido en el libro **“Itinerario Real de las Carreras de Postas”**, publicado en 1761 y escrito por Don Pedro Rodríguez de Campomanes, miembro del Consejo de Hacienda y Asesor General, igualmente, del Juzgado de la Renta de Correos y Postas).

He de hacer constar que toda la correspondencia que precisaba de seguir dos Carreras pasaba generalmente siempre por la Administración Central o Correo General de Madrid, capital del reino; es decir, por ejemplo, una carta con origen en Cádiz con destino a Badajoz debía de subir por la **“Carrera de Madrid a Cádiz”**, pasando por tres regiones: Andalucía, La Mancha y Castilla la Nueva (constaba de 26 postas y 106 ½ leguas de distancia), llegando a Madrid, desde donde se distribuía para seguir a través de la **“Carrera de Madrid a Badajoz”**, pasando por otras dos regiones: Castilla La Nueva y Extremadura (con 15 postas y 62 leguas de distancia).

No obstante lo expuesto, el destinatario de la segunda carta de la colección del autor reproducida, así como el ejemplo puesto anteriormente, no pagaba el porte total de las dos carreras que las cartas seguían, como podría ser: de Cartagena (Murcia) a Madrid = 7 cuartos, más el porte de Madrid a Roncal (Navarra) = 7 cuartos, es decir un total de 14 cuartos, **sino que pagaba el porte específico marcado en el cuadro de las Tarifas postales para la correspondencia ordinaria, según el Reglamento de 6 de agosto de 1779, que no era otro que 9 cuartos.**

En el ejemplo que hemos puesto también de una carta de Cádiz a Badajoz tampoco pagaba, según las dos Carreras: de Cádiz a Madrid = 9 cuartos, más de Madrid a Badajoz = 7 cuartos, es decir un total de 16 cuartos, sino que pagaba el porte específico marcado en el cuadro de las Tarifas postales para la correspondencia ordinaria según el Reglamento de 6 de agosto de 1779, que no era otro que 10 cuartos.

Seguidamente exponemos cuadro con las **Tarifas postales para la correspondencia ordinaria, según el Reglamento de 6 de agosto de 1779**, aplicable a las dos cartas de la colección del autor reproducidas anteriormente:

TARIFAS POSTALES PARA LA “CORRESPONDENCIA ORDINARIA” SEGÚN EL REGLAMENTO DE 6 DE AGOSTO DE 1779				
Peso	De Murcia	A Madrid	A Pamplona	A San Sebastián (Irún)
Carta sencilla (hasta 6 adarmes)		7 cuartos	9 cuartos	10 cuartos
		De Madrid	7 cuartos	8 cuartos
			De Pamplona	6 cuartos

Del REGLAMENTO HECHO EN CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO POR EL REY en Decreto de 8 de octubre de 1778, en que tuvo a bien volver a incorporar la Superintendencia General de Caminos Reales, y de Travesías de estos Reinos a la de Correos y Posta, que S.M. manda observar por ahora, y desde primero de septiembre de este año 1779 en la cobranza de los portes de cartas, pliegos y paquetes que llegaren y se distribuyeren en las Administraciones de Estafetas.

En San Cristóbal de La Laguna, Ciudad Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, a 2 de agosto de 2014, Festividad de Nuestra Señora de los Ángeles.

BIBLIOGRAFÍA

ANALES DE LAS ORDENANZAS DE CORREOS DE ESPAÑA. Tomos I-II y III. Dirección General de Correos y Telégrafos. Imprenta Central, Madrid, 1879.

CABANES, FRANCISCO XAVIER DE: “Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España”, Madrid, 1830-1835.

ESCRIBANO, JOSÉ MATÍAS: “Itinerario español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España”, Madrid, 1767.

ESPINALT Y GARCÍA BERNARDO: “Guía General de Postas y travesías de España con mapa de la Península”, Madrid, 1804.

MADOZ, PASCUAL: “Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Santander”, Madrid, 1845-1850.

RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, PEDRO: “Itinerario Real de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reyno”, Antonio Pérez, Madrid, 1761.

TIZÓN DUCLAUD, MANUEL: “PREFILATELIA ESPAÑOLA, Catalogo de las marcas postales de España y sus dominios de Indias, Siglos XVIII y XIX”, 4 volúmenes, Madrid, 2004.

WALL, RICARDO, Mapa de España, 1760.

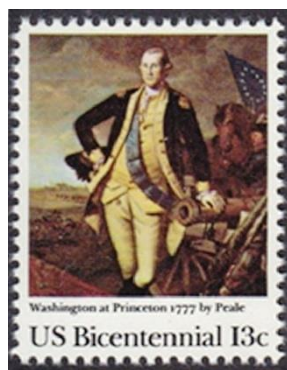
Masonería y filatelia

Masones famosos: George Washington

Rafael Ángel Raya Sánchez (Centauro)

Socio de AFINET · Académico electo de la Real Academia Hispánica de Filatelia

George Washington es, quizás junto con Benjamín Franklin, el personaje más famoso y filatelizado de los Estados Unidos de América. Nacido en Popes Creek, junto al río Potomac, Westmoreland, Virginia, América británica, el 22 de febrero de 1732 y fallecido en Mount Vernon, Virginia, Estados Unidos, el 14 de diciembre de 1799, Washington fue el primer presidente de los Estados Unidos entre 1789 y 1797 (juró el cargo el 30 de abril de 1789 sobre la biblia perteneciente a la Logia de San Juan nº 1 de la ciudad de New York) y Comandante en Jefe del Ejército Continental revolucionario en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1775–1783). En los Estados Unidos se le considera el Padre de la Patria, siendo uno de los “Padres Fundadores” de los Estados Unidos.



Diversas emisiones de sellos de George Washington, de Estados Unidos y otros países.



Carta circularada, con tira de tres sellos del nº 4 (Three Cents) de Estados Unidos, el 5 de abril de 1852, desde la ciudad de Bath (Estado de Maine). (Archivo) (1).



Carta circularada, con sello del nº 4 (Three Cents) de Estados Unidos, el 31 de enero de 1853, desde la ciudad de Troy (Estado de New York) a la ciudad de Andover (Estado de Massachussets).

Washington empezó a ganar condecoraciones armando tropas de la colonia de Virginia para apoyar al Imperio Británico durante la Guerra Franco-Indígena (1754-1763), un conflicto que él inadvertidamente ayudó a iniciar.

El Congreso Continental designó a Washington Comandante en Jefe del Ejército Continental en 1775. Al año siguiente, los británicos fueron desalojados de Boston, perdieron la ciudad de Nueva York y fueron derrotados en Trenton, Nueva Jersey, ante la sorpresa que causó Washington cruzando el río Delaware. Debido a su estrategia, fuerzas revolucionarias capturaron a los dos ejércitos principales de combate británicos en la batalla de Saratoga y en la de Yorktown. En negociación con el Congreso, los estados coloniales y los aliados franceses, mantuvo un ejército débil y una nación frágil en medio de las amenazas de desintegración y fracaso. Después de liderar la victoria estadounidense en la Guerra de la Independencia, renunció a sus cargos militares y regresó a la vida en su plantación de Mount Vernon, acto que le trajo aún más renombre.

En 1787 presidió la Convención de Filadelfia que esbozó la Constitución de los Estados Unidos de América y en 1789 fue elegido de manera unánime como el primer presidente de los Estados Unidos. Trató de crear una nación capaz de sostener la paz con sus países vecinos. Su *Proclama de la Neutralidad* de 1793 sirvió de base para evitar cualquier implicación en conflictos extranjeros. Él apoyó los planes de construir un gobierno central fuerte mediante el pago de la deuda nacional, la aplicación de un sistema fiscal eficaz y la creación de un banco nacional. Washington evitó la guerra y mantuvo una década de paz con Gran Bretaña con la firma del Tratado Jay en 1795, a pesar de la intensa oposición del Partido Demócrata-Republicano. Aunque nunca se afilió oficialmente al Partido Federalista, apoyaba su programa. Sus dos períodos de gobierno establecieron muchas políticas y tradiciones que existen hasta el día de hoy.



Carta circulada el 19 de mayo de 1882, desde el asilo de la ciudad de Willard (Estado de New York), con dos valores de 3 céntimos verde, matasellados con el fechador de dicha ciudad y dos cruces en negro tipo «Malta».

Antes de la finalización de su período de gobierno, Washington se retiró nuevamente a la vida civil, estableciendo un importante precedente de transición pacífica que ha servido de ejemplo no sólo en los Estados Unidos sino también en otras futuras repúblicas. El *Discurso de Despedida* de Washington fue una introducción a la virtud republicana y una severa advertencia contra el partidismo, la sectorialización y la participación en guerras en el extranjero. Se le concedió la primera Medalla de Oro del Congreso con el agradecimiento de la Cámara en 1776.



Entero postal de dos céntimos de George Washington, circulado el 2 de septiembre de 1912 desde la ciudad de Mount Vernon (Estado de New York), cuyo remitente es la Masonic Historical Society Of New York (Sociedad de Historia Masónica), a la ciudad de México en el mismo Estado.

Washington murió en 1799 debido principalmente a un tratamiento para su neumonía, que incluía calomelanos y sangrías, resultando en una combinación de shock, debido a la pérdida de cinco pintas de sangre, así como la asfixia y deshidratación. Henry Lee III fue quien pronunció la oración fúnebre, donde declaró que Washington fue el “primero en la guerra, primero en la paz y primero en el corazón de sus compatriotas”.



Carta circulada el 19 de mayo de 1947, desde New York a la Habana, Cuba. Lleva la hoja bloque conmemorativa del 100º Aniversario de los sellos de correos de los Estados Unidos. En ella figuran los personajes más importantes y Padres Fundadores George Washington y Benjamín Franklin, debidamente matasellada con el rodillo conmemorativo de la Exposición Filatélica Internacional celebrada en New York.

Los historiadores constantemente le han situado como uno de los más grandes presidentes de los Estados Unidos.



Tira de cinco sellos de George Washington, provenientes de carnet, con propaganda de los Correos Norteamericanos. Reproducción de *Washington as a Freemason*, J. H. Powers & Co. Fraternity Publishers, 1870.

El 4 de noviembre de 1752 George Washington se inició en la masonería en la logia de Fredericksburg nº 4 de Virginia. El 29 de abril de 1788 fue nombrado Venerable Maestro de la Logia de Alexandría nº 22, y mantuvo ese cargo cuando fue elegido Presidente de los Estados Unidos. En su toma de posesión, el Gran Maestre de la Gran Logia de Nueva York administra su juramento del cargo. El 18 de septiembre de 1793 puso la primera piedra del Capitolio de los Estados Unidos usando la indumentaria masónica de Gran Maestre.

He de resaltar que, de los 56 firmantes el día 4 de julio de 1776 de la Declaración de Independencia de los 13 iniciales Estados Unidos de América, 9 de ellos fueron masones, a saber: Benjamín Franklin, John Hancock, Joseph Hewes, William Hooper, Robert Treat Paine, Richard Stockton, George Walton, William Whipple y William Ellery. Los antecedentes de la nación norteamericana se remontan al Congreso Continental. De sus 14 presidentes iniciales, 4 fueron masones.

Los oficiales que George Washington eligió para sus campañas militares salieron en su mayoría de las Logias masónicas, como por ejemplo Alexander Hamilton, Paul Revere, Lafayette y muchos otros héroes revolucionarios fueron masones.

En nuestros días se puede decir que tres cuartas partes de los masones que habitan el planeta son norteamericanos. Uno de cada nueve hombres del país es masón, representando a todas las esferas de la sociedad: empresarios, comerciantes, militares, policías, sacerdotes, abogados, médicos, actores, políticos, catedráticos, mecánicos, etc. Un cincuenta por ciento de los presidentes de Estados Unidos han sido iniciados. La lista completa incluye a George Washington, James Monroe, Andrew Jackson, James K. Polk, James Buchanan, Andrew Johnson, James A. Garfield, William McKinley, Theodore Roosevelt, William H. Taft, Warren G. Harding, Franklin D. Roosevelt y Harry S. Truman. Es posible, aunque no se ha demostrado que también lo fueran Thomas Jefferson, James Madison, Lyndon B. Johnson, Abraham Lincoln, Ulysses S. Grant, Calvin Coolidge, Herbert Hoover, Ronald Reagan y Bill Clinton.

Todas las cartas y sellos, propiedad del autor, a excepción de (1).

En San Cristóbal de La Laguna, Ciudad Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, a 15 de agosto de 2014, Festividad de la Asunción de María.

OTROS ARTÍCULOS DEL AUTOR EN 6 CU@RTOS DE AFINET

RAFAEL ÁNGEL RAYA SÁNCHEZ (Centauro).-Correspondencia a Francia. Historia postal de Navarra en particular y de España en general [nº 7]. La carrera de «La Mala» [nº 11]

La "Sancta Ovetensis" en la Filatelia

Mario Sánchez Cachero (Arluck)

Socio de AFINET

Hacia el año 761, el obispo Máximo y su sobrino, el abad Fromestano, se instalan en un despoblado situado entre montañas en el que fundan un monasterio dedicado a San Vicente. Poco después, el rey Fruela I el Cruel erige junto al cenobio una basílica dedicada al Salvador. Este lugar fue conocido como Ovetu u Ovetdao. Acababa de nacer la ciudad que, con los siglos, se convertiría en la actual Oviedo y, con ella, el germen de la futura catedral de San Salvador, la llamada Sancta Ovetensis.

El monarca asturiano fue uno de los motivos representados en la serie conmemorativa del XII Centenario de la fundación de Oviedo. Concretamente, su imagen es representada en el sello de 1 peseta, así como en el matasellos conmemorativo de una exposición filatélica organizada dentro de las celebraciones del XII centenario de la fundación de la ciudad. Tanto para el sello como para el matasellos, el retrato del rey se tomó de un grabado publicado en "*Effigies et series según Hispaniae*", labrado por Arnold van Westerhout, en 1684.



Fig. 1. Matasellos conmemorativo con la efigie de Fruela I. (Colección del autor).

Fruela es asesinado en Cangas de Onís, capital del incipiente reino asturiano, en el año 768 y, tras varios monarcas, la corona ciñe la cabeza de su hijo, Alfonso II el Casto. Durante su reinado, en 794, una incursión musulmana dirigida por Abd-al-Malik entra en Asturias y ataca Oviedo, destruyendo los edificios fundados por Fruela I.

Tras el ataque, Alfonso II reconstruye Oviedo, ordenando la construcción de una nueva basílica que sustituyera a la que la campaña andalusí había destruido. Junto a ella, erige una pequeña iglesia, dedicada a Santa María, en la que recogería los restos de los anteriores reyes asturianos. Es la Capilla del Rey Casto, reedificada en 1705. En esta época, Oviedo se convierte en la Corte del Reino de Asturias.

Volvamos de nuevo a la figura del rey Alfonso II, quien fue uno de los motivos representados en la serie conmemorativa del aniversario de la fundación de Oviedo, obteniéndose su efigie de la misma obra que el grabador se sirviera para labrar el sello de Fruela I.



Fig. 2. Sello postal con la efigie de Alfonso II el Casto. (Colección del autor).

Existen, así mismo, algunos matasellos en los que la figura del monarca aparece arrodillada. Esta imagen se tomó del *Libro de los Testamentos*, escrito en el siglo XII.



Figs. 3a y 3b. Alfonso II el Casto, representado en dos matasellos conmemorativos del Día de América en Asturias de los años 1981 y 1984. (Fuente: www.fasfil.com).

El matasellos conmemorativo de la exposición EXFIASTUR 2014, celebrada entre el 30 de mayo y el 7 de junio de 2014, muestra la efigie del rey Casto. La efigie se toma de la estatua del monarca ubicada en Oviedo. El diseño fue obra de Joaquín García González.

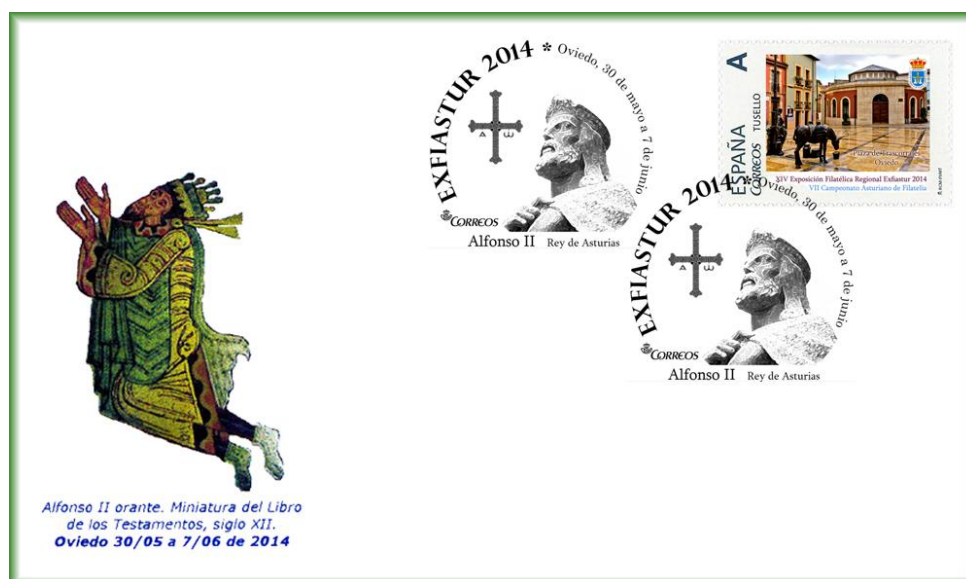


Fig. 4. Matasellos conmemorativo de EXFIASTUR'2014 con la efigie de Alfonso II el Casto. (Fuente: Grupo Coleccionista Minero Investigador, GRUCOMI).

Posteriores ampliaciones y reconstrucciones alteraron el aspecto de la basílica construida por el rey Casto, siendo la más importante la reconstrucción iniciada en el año 1385, cuando se derriban las antiguas basílicas prerrománicas y románicas y se sustituye por la actual catedral gótica. Las obras se prolongaron hasta el siglo XVI, cuando se eleva la torre campanario. Finalmente, en el siglo XVII, se construye la girola, eliminando los absidiolos laterales, obteniendo el templo la configuración que actualmente podemos observar.

La fachada de la Catedral apareció en el matasellos conmemorativo de la Exposición Filatélica celebrada en Oviedo entre los días 11 y 15 de mayo de 1959.



Fig. 5. Matasellos conmemorativo de la Exposición Filatélica celebrada en Oviedo del 11 al 15 de mayo de 1959. (Colección del autor).

Años después, el 13 de noviembre de 1996, Correos emite una serie dedicada a la *Literatura española*, correspondiendo uno de los valores, con 30 pesetas de facial, a la novela “*La Regenta*”, la obra magna de Leopoldo Alas “Clarín”, publicada en dos tomos aparecidos en 1884 y 1885. En el sello, en lugar de representar a la protagonista de la obra, se reproduce un retrato del escritor y la torre de la Catedral, desde la cual, el magistral Fermín de Pas observaba con su catalejo las idas y venidas de la sociedad de Vetusta, nombre con el que el autor camufla la ciudad de Oviedo.



Fig. 6. La catedral de Oviedo, junto al escritor Leopoldo Alas “Clarín”, en la serie de *Literatura española* del año 1996. (Colección del autor).

Más importante es la hoja bloque dedicada a la catedral de Oviedo, emitida en el año 2012, en el que se observa un detallado grabado de la fachada del templo. El sello, de 2,90 € de valor facial, representa el acceso gótico a la Capilla del Rey Casto, obra del siglo XV, atribuida a Juan de Malinas, felizmente superviviente a la reconstrucción realizada en el siglo XVIII.

De los días de Alfonso II quedan escasos vestigios. Uno de ellos es el testero prerrománico de la iglesia de San Tirso, otra de las construcciones del monarca. Pero, sin dudas, el edificio más importante de su

reinado que ha llegado hasta nosotros es la Cámara Santa, que correspondería a la antigua capilla del Palacio Real erigido por el rey Casto. Consta de dos espacios independientes: la cripta, consagrada a Santa Leocadia, y la superior, bajo la advocación de San Miguel. Vamos a detenernos unos minutos en este espacio.

Las continuas ampliaciones de la basílica de San Salvador terminaron englobando en su recinto el espacio del palacio de Alfonso II, quedando la actual Cámara Santa dentro del complejo catedralicio. Tras la destrucción del palacio, la capilla es conservada y, en el siglo XII, se elimina la primitiva cubierta de madera, sustituida por una bóveda de cañón sujeta por arcos fajones que descansan en columnas pareadas, en las que el autor representa a los doce apóstoles. Se trata de una de las obras cumbres del románico español, atribuida al Maestro Mateo, autor del Pórtico de la Gloria de Santiago de Compostela, aunque la intervención del artista en este espacio es cada vez más improbable.

Una de estas columnas fue representada en la ya comentada serie conmemorativa del XII Centenario de la fundación de Oviedo, concretamente en el sello de 5 pesetas, dedicado a las esculturas de San Pedro y San Pablo.



Fig. 8. Apostolado de la Cámara Santa, en un sello de correos de 1961. (Colección del autor).

No sería la única vez que la Cámara Santa aparece en la Filatelia española. En 1971, la efigie de Santiago el mayor sería el motivo del matasellos conmemorativo de la Exposición Filatélica Temática, celebrada en Oviedo en noviembre de 1971.



Fig. 9. Matasellos conmemorativo con la imagen de Santiago el mayor. (Fuente: www.fasfil.com).



Fig. 7. Hoja bloque de la catedral de Oviedo, emitida en 2012. (Colección del autor).

De nuevo encontramos un detalle de la Cámara Santa en otro matasellos, esta vez emitido en 1978 por la celebración del *Día de América en Asturias*, fiesta celebrada a mediados de septiembre desde el año 1950.



Fig. 10. Sobre conmemorativo del Día de América en Asturias de 1978, con un detalle del apostolado de la Cámara Santa en el matasellos correspondiente. (Colección del autor).

En una de las columnas, la dedicada a Santiago y San Juan, se encuentra un grupo escultórico dedicado a los *Desposorios de la Virgen*, el cual es el motivo de uno de los sellos conmemorativos de la Navidad del año 1998.



Fig. 11. Los Desposorios de la Virgen en el sello de correos de 1998 dedicado a la Navidad. (Colección del autor).

En el interior de la Cámara Santa se encuentra un pequeño museo en el que guardan varias joyas y reliquias que, año tras año, fueron llegando a la catedral de Oviedo, que alcanzaría pronto el apelativo con el que intitulamos el presente texto: la Sancta Ovetensis.

Una de estas joyas es el actual símbolo heráldico de Asturias: la Cruz de la Victoria. De acuerdo a la tradición, su interior alberga la cruz de roble que el rey Pelayo portara en la batalla de Covadonga, librada en el año 722, en la que vence a las tropas musulmanas, dando inicio al largo periodo histórico conocido como la Reconquista. Tras su muerte, su hijo y sucesor, el rey Favila, construye la iglesia de la Vera Cruz, en Cangas de Onís, entonces corte del nascente reino de Asturias, en la que se guardó la cruz hasta que Alfonso III el Magno la traslada al desaparecido castillo de Gauzón, en Castrillón, donde se recubre de oro y piedras preciosas, donándola posteriormente a la catedral de Oviedo. La cruz sufre graves daños tras la brutal voladura de la Cámara Santa durante la Revolución de 1934 y, en 1977 fue robada de su lugar y desmontada. Las respectivas restauraciones, no siempre afortunadas, dieron a la Cruz de la Victoria el aspecto que observamos en la actualidad.

La Cruz de la Victoria forma parte, desde los años de la invasión napoleónica, de la bandera de Asturias, y así la recogió la filatelia española en un sello emitido el 2 de enero de 2009. Este valor, de tarifa A, se presentó en un carné, compuesto por ocho sellos, en los que, junto al emblema asturiano, se representan las banderas de Galicia, Cantabria, Cataluña, Euskadi y Andalucía. El carné lo completaron dos sellos mostrando la bandera y el escudo de España.



Fig. 12. Sello de correos dedicado a Asturias, con la Cruz de la Victoria formando parte de la bandera del Principado. (Colección del autor).

Previamente, la Cruz de la Victoria apareció en diversos matasellos conmemorativos, de los que mostramos a continuación algunos ejemplos:



Día de América en Asturias
(1959)



Día de Autonomía de Asturias
(1983)



EXFILNA 2008 (2008)

Figs. 13a, 13b y 13c. Diversos matasellos conmemorativos con la imagen de la Cruz de la Victoria. (Fuente: www.fasfil.com).

Con respecto al matasellos del Estatuto de Autonomía, destacar que la Cruz de la Victoria también aparece representada en el sello correspondiente, en el que comparte espacio con la Basílica de Covadonga.



Fig. 14. La Cruz de la Victoria, junto a la Basílica de Covadonga, en el sello conmemorativo del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias. (Colección del autor).

La Cruz fue el motivo principal de una hoja bloque conmemorativa de la Exposición Filatélica Nacional, EXFILNA, celebrada en Oviedo en el año 2008. Como fondo de la hoja, otro de los iconos de la ciudad: la

fachada del teatro Campoamor. El valor facial del sello postal incluido en la hoja es de 2,44 €, el cual correspondía a la tarifa de una carta certificada nacional.



Fig. 15. Hoja bloque conmemorativa de la Exposición Filatélica Nacional “Exfilna” 2008, con la imagen de la Cruz de la Victoria. (Colección del autor).

Junto a esta joya se encuentra la Cruz de los Ángeles, símbolo heráldico de la ciudad de Oviedo desde el siglo XIII. Se remonta a la época del rey Alfonso II el Casto, quien la ofrece a la Basílica de San Salvador en el año 808, posiblemente como reliquiario. Al igual que la Cruz de la Victoria, esta joya fue dañada durante la Revolución de 1934 y, posteriormente, tras el robo perpetrado en 1977, en el que se perdieron para siempre algunas de sus joyas originales y un camafeo con la efigie del emperador romano Augusto, sustituida por una réplica en la restauración realizada posteriormente.

La Cruz es representada en algunos matasellos conmemorativos, casi siempre asociados a su carácter de escudo heráldico y símbolo de Oviedo y de su diócesis episcopal. De estos matasellos, seleccionamos los siguientes:



Día de América en Asturias (1964)



XIII Congreso Nacional de Radiología (1976)



EXFILNA 2008

Figs. 16a, 16b y 16c. Diversos matasellos conmemorativos con la imagen de la Cruz de los Ángeles. (Fuente: www.fasfil.com).

De nuevo regresamos a la emisión conmemorativa del XII Centenario de la fundación de Oviedo, en la que tenemos un sello dedicado a la Cruz de los Ángeles, cuyo valor facial es de 2 pesetas.



Fig. 17. La Cruz de los Ángeles, representada en un sello conmemorativo del XII Centenario de la fundación de Oviedo. (Colección del autor).

La Cruz de los Ángeles aparece también en un matasellos turístico emitido el 23 de diciembre de 2014, disponible desde esa fecha en la Oficina Principal de Oviedo.



Fig. 18. Matasellos turístico de Oviedo, con la Cruz de los Ángeles. (Colección del autor).

Destaquemos que la Cruz de los Ángeles fue ampliamente utilizada desde 1717, año en que se hace obligatorio estampar en los envíos postales el origen de los mismos, como marca prefilatélica de Oviedo, quedando numerosos ejemplos de las mismas. Hay que aclarar que, en las tres primeras marcas, catalogadas por Tizón y Guinovart en su obra consagrada a la prefilatelia española, la cruz se asemeja más a la de la Victoria que a la que tratamos en estas líneas.



Fig. 19. Carta prefilatélica circulada entre Oviedo y Valladolid, con la Cruz de los Ángeles en la marca de origen. (Fuente: www.ebay.es).

Otro de los objetos custodiados dentro de la Cámara Santa es la llamada Caja de las Ágatas, motivo de uno de los sellos que componen una de las hojas bloque conmemorativas de la Exposición Mundial de Filatelia, ESPAÑA'75, dedicadas a la orfebrería española.



Fig. 20. La Caja de las Ágatas, representada en el sello de 2 pesetas, en la hoja bloque emitida con motivo de la Exposición Mundial de Filatelia "España 75". (Colección del autor).

La Caja de las Ágatas constituye otro de los puntales de la orfebrería prerrománica asturiana. Se remonta a la época de Fruela II, quien la dona a la Catedral en el año 910. La placa superior, desaparecida en el robo de 1977 y, por lo tanto, reconstruida durante la restauración, es anterior a la caja, pudiendo tratarse de un broche real de la época visigoda.

BIBLIOGRAFÍA

Esparza, José Javier. "La gran aventura del Reino de Asturias. Así empezó la Reconquista". La Esfera de los Libros. Madrid, 2009.

Frechilla, Marta. "Oviedo en los sellos". Diario "El Comercio Digital", 27 de enero de 2008.

"Dudas sobre la Cruz de la Victoria". Diario "La Nueva España", 14 de abril de 2010.

González, Ana María. "Portada de la Capilla del Rey Casto". Archivium. Revista de la Facultad de Filosofía y Letras. Tomo XXII. Universidad de Oviedo, 1972.

Arteguías (<http://www.arteguias.com/>)

AsturNatura (<http://www.asturnatura.com/>)

Ayuntamiento de Oviedo (<http://www.oviedo.es/>)

Enciclopedia de Oviedo (<http://el.tesorodeoviedo.es/>)

Federación Asturiana de Concejos (<http://www.facc.info/>)

Federación Asturiana de Sociedades Filatélicas (<http://www.fasfil.com/>)

Grupo Coleccionista Minero Investigador (<http://grucomi.blogspot.com.es/>)

Santuario de Covadonga (<http://www.santuariodecovadonga.com/>)

El desmán de los Pirineos

José M^a Santiago Giner (Fardutti)
Socio de AFINET · Expresidente de AFINET

Que existe es innegable, véase la imagen, pero verlo, lo que se dice verlo en directo, pocos pueden presumir de haberlo hecho, ya que es de naturaleza muy discreta, y el caso es que se trata de un animal con una forma inconfundible: cuerpo rechoncho acabado en una gruesa cola redondeada y que luce, al frente, una trompa aplastada y desnuda.

El nombre de la especie es ***Galemys pirenaicus*** y su clasificación taxonómica puede observarse en el cuadro adjunto.

El nombre común por el que más se le conoce es el citado de Desmán de los Pirineos tanto en castellano como en francés (Desmán des Pyrénées) y alemán (Pyreäendesman). En inglés se le llama Iberian desman y ese nombre vulgar, Desmán ibérico, también es utilizado en ocasiones en español, al igual que Almizclero. En el resto de lenguas de España se le denomina Almesquera en catalán, Muturluze Iberiarra en euskara y Rato de Almizcre en gallego.

Aunque ya se sabe que esto de las denominaciones vulgares o comunes es muy elástico y para poder entendernos con exactitud debemos acudir al nombre científico, en latín, y así saber de la especie concreta de la que se trata sin errores, pues nos puede pasar como con los peces que, a menudo, reciben tantos nombres comunes diferentes como puertos donde son desembarcados tras su captura.

CLASIFICACIÓN TAXONÓMICA DEL DESMÁN DE LOS PIRINEOS

Reino	Animalia
Filo	Chordata
Subfilo	Vertebrata
Superclase	Tetrapoda
Clase	Mammalia
Orden	Soricomorpha
Familia	Talpidae
Subfamilia	Talpinae
Tribu	Desmanini
Género	Galemys
Especie	Galemys pyrenaicus



Fig. 1. El desmán de los Pirineos en la serie dedicada a la Fauna ibérica (Edifil 2102).

Y, claro, también pasa con el Desmán de los Pirineos, o Ibérico o Almizclero, el cual, debido además a su parecido anatómico con otros animales como la rata, el topo o la musaraña, también es conocido en algunas zonas como Rata de agua, Rata trompetera, Topo de agua, Topo de río...

Curiosamente el Correo español ha elegido ese último nombre para insertarlo en el sello que emitió en 1972 y Edifil al relacionarlo con su número 2102 le llama Topo de agua; para gustos colores, pero poco les habría costado a ambos utilizar el académicamente más correcto, y de uso más generalizado, que da título a este artículo.

Para más despropósito, en el sello indica que su nombre científico es *Desmana pyrenaica*, denominación que hace tiempo se abandonó en favor de la actualmente utilizada, que tiene prioridad, de acuerdo con las normas taxonómicas, por ser más antigua.

El desmán ibérico vive en ríos, torrentes y lagos del norte de la península Ibérica: norte de Portugal, Galicia, montes Cantábricos, ambas vertientes de los Pirineos y en determinadas zonas de los sistemas Ibérico y Central. No existe en otros países o continentes y su condición de animal semiacuático le hace habitar siempre en las proximidades de los cursos de agua.

Vive entre los 0 y los 1500 / 2000 metros de altitud y, debido a que se alimenta de larvas muy sensibles a la polución, su presencia es garantía de aguas limpias. Por el contrario, la contaminación y la fragmentación de los cursos de agua, por embalses y centrales, son sus enemigos creados por el hombre, a los que hay que añadir la disminución del volumen de lluvias y sus depredadores naturales, fundamentalmente el visón americano (*Neovison vison*), la nutria (*Lutra lutra*), y ocasionalmente algunas zancudas, como la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) o la garza real (*Ardea cinerea*).

La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza considera que desaparecerá en pocos años de gran parte del territorio que ahora ocupa, y el World Conservation Monitoring Centre también lo considera especie en peligro de extinción; asimismo, aparece clasificada como vulnerable por la “Lista roja de los vertebrados de España” publicada por ICONA en 1996 y en el capítulo II del Convenio de Berna se advierte que está en grave peligro de extinción y que debe ser objeto de especialísimos cuidados en cada país.

Mide entre 10 y 15 centímetros, y otro tanto su cola, y apenas pesa unos 60 gramos por término medio. Se sirve en tierra de sus patas delanteras que están adaptadas para escarbar y hacer madrigueras donde criar. Las traseras sin embargo son robustas, ágiles y con membranas interdigitales que le permiten nadar con soltura. La trompa es su órgano más perfeccionado y del que se sirve para capturar las larvas de que se alimenta. O sea que, de cabeza a cola, es como la unión de una musaraña, un topo y una rata.

Los ojos son muy pequeños, y apenas funcionales debido a sus hábitos acuáticos y nocturnos, encontrándose semiocultos por un pelaje corto, que es denso y de color pardo oscuro en el dorso, y grisáceo en las zonas inferiores. El pelo recubre todo el cuerpo y es acicalado continuamente por el pequeño mamífero, que lo impregna de sustancias aceitosas segregadas por unas singulares glándulas, denominadas almizcleras (de ahí uno de sus nombres), situadas en la base de la cola, con el fin de impermeabilizarlo durante sus largas inmersiones acuáticas.

Sin orejas visibles, el desmán posee pabellones auditivos internos que quedan protegidos por el pelaje, y que se obturan cuando bucea, como ocurre con los orificios nasales situados en el extremo de la trompa o probóscide.

La época de celo tiene lugar en pleno invierno, entre diciembre y enero. Pueden realizar 1 o 2 partos anuales, de los que nacerían entre 1 y 5 crías por parto, guarneciéndose en nidos bien resguardados y tapizados con restos vegetales. Son animales bastante territoriales, que forman parejas estables que controlan territorios de entre 200 y 400 metros de cauce.

Para el que quiera ampliar información, y ver unas imágenes sensacionales, recomiendo muy encarecidamente seguir este enlace para ver otra obra maestra del siempre llorado Félix Rodríguez de la Fuente, quien nos enseña lo que parece imposible de ver: <http://www.rtve.es/alacarta/videos/el-hombre-y-la-tierra/hombre-tierra-fauna-iberica-conquista-del-agua-1/1512489/>



Fig. 2. El alquimí cubano, en sello de Cuba (Yvert 654), pariente del desmán y otro de los poquísimos soricomorfos que han sido filatelizados.

El Willem Barendsz

José Ángel Arbizu Moral (Josean)

Socio de AFINET

Hace un tiempo traté sobre la flota ballenera alemana anterior a la segunda guerra mundial³; el interés de Alemania en proveerse de materias primas sin depender de países terceros. Para ello crearon una flotilla de buques factoría y buques balleneros que funcionó algunos años hasta el inicio de la segunda guerra mundial. Pues bien, después de la segunda guerra mundial otros países retomaron la idea de contar con sus propias capturas de ballenas. Un ejemplo es el de Holanda, que ya durante la guerra y durante la ocupación se establecieron contactos con empresarios alemanes para desarrollar este negocio, si bien hasta después de la guerra no se fundó la “Nederlandsche Maatschappij voor de Walvischvaart NV” o compañía ballenera holandesa SA. Para el desarrollo de la primera campaña en octubre de 1945 se compró en Suecia el petrolero Pan Gothia, que fue renombrado Willem Barendsz (imagen 1), en homenaje al gran explorador ártico del mismo nombre. Después de un año de trabajos en el barco, éste estaba listo para la campaña ballenera de 1946/47.



Imagen 1. Willem Barendsz I.

El barco partió de Ámsterdam el 27-10-1946 bajo el mando del capitán Visser y hacia mediados de diciembre ya observaron los primeros icebergs.

³ El autor se refiere al artículo titulado “Flota ballenera alemana en la Antártida”, publicado en el número 10 de la revista digital de filatelia “6 Cu@rtos de AFINET”, págs. 40-48. Para conocer la relación de artículos de Josean Arbizu Moral (Josean) publicados en “6 Cu@rtos de AFINET” se remite al cuadro de la pág. 56 de este mismo número de la revista, tras el artículo “El USS Reina Mercedes”.

Referente al aspecto filatélico, para esta campaña se dotó al buque de un matasellos de caucho con el texto “a/b M.S.Willem Barendsz / Zuidelijke IJszee”, esto es: “a bordo del Willem Barendsz /Mar del polo sur”. La fecha se añadía aparte con un fechador manual. En mi colección los tengo con color de tinta azul y violeta (imágenes 2 y 3). Este matasellos no fue oficial, pero fue permitido por el correo de Holanda. El transporte del correo desde y hacia el buque se hacía a través del buque tanque Nacella que abastecía al ballenero; a su vez, aquel despachaba el correo a través de Ciudad del Cabo en Sudáfrica. También existe correo con el matasellos del barco y franqueo con sellos de Sudáfrica (anexo 7).

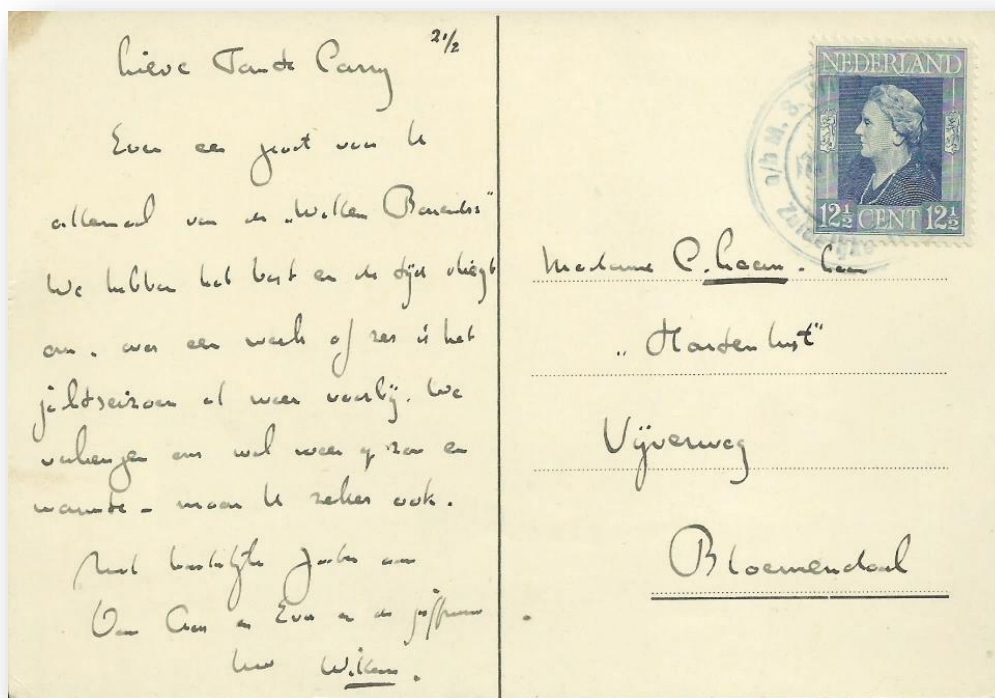


Imagen 2. Matasellos en color azul.



Imagen 3. Matasellos color violeta.

El buque estuvo operando en aguas antárticas en las campañas entre 1947 y 1964; el buque o, más bien, los buques, porque, aunque mantuvieron el mismo nombre, en realidad hubo dos buques distintos. El primero (el adquirido en Suecia) fue vendido en 1955 y rebautizado como Bloemendaal; el segundo, el Willem Barendsz II (imagen 4) fue botado en el astillero Wilton-Feijenoord de Rotterdam en 1954; su primera campaña fue la de 1955/56 y la última la de 1963/64.



Imagen 4. Willem Barendsz II, máxima con sello con imagen del buque y matasellos de a bordo.

En el aspecto postal filatélico, reseñar que para la segunda campaña el correo holandés dotó a la oficina postal a bordo de un nuevo matasellos de metal con texto similar al usado en la campaña anterior (imagen 5), que estuvo en uso hasta 1952. Por cambio de categoría de la oficina postal a bordo, se preparó un nuevo matasellos con un nuevo texto “POSTAGENT A/B WILLEM BARENDZ” (imagen 6), de formato similar al de otros buques dotados con agente postal a bordo.

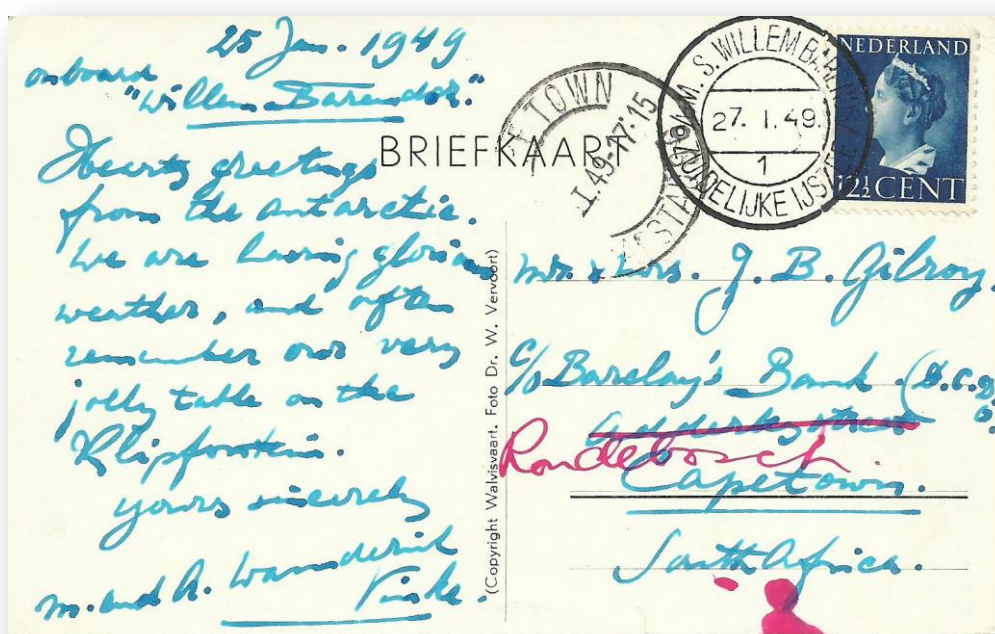


Imagen 5. Tarjeta remitida desde el buque con el segundo matasellos del buque, destinada a Ciudad del Cabo.



Imagen 6. Carta circulada con el tercer matasellos del buque.

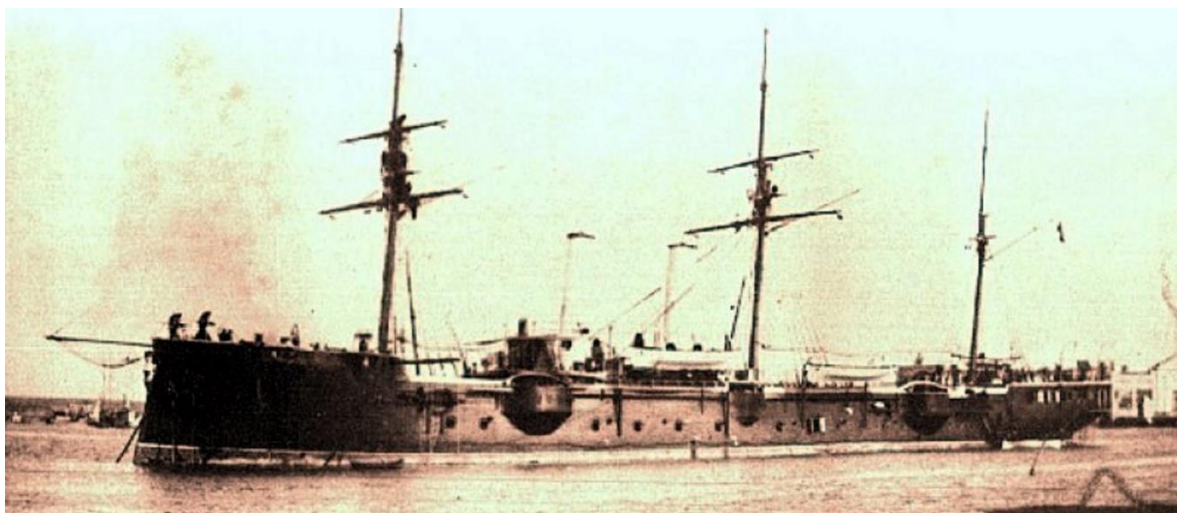


Anexo 7. Carta circulada a Ciudad del Cabo, franqueo con sellos de Sudáfrica y segundo matasellos, 1950.

El USS Reina Mercedes

José Ángel Arbizu Moral (Josean)

Socio de AFINET



En la imagen, fotografía (circa 1898) del crucero español Reina Mercedes. (Foto del Museo Naval de Madrid).

Como es conocido, la mayoría de las unidades navales de la armada de Estados Unidos han estado dotadas de oficina postal para atender al correo de los tripulantes; como es lógico, estas oficinas estaban dotadas de matasellos para la cancelación del correo. En estos matasellos se detallaba el nombre y el código de clasificación del buque (excepto en épocas de guerra que se utilizaban matasellos numerales), y muchas veces también, aprovechando el espacio entre las líneas canceladoras, se colocaban ahí diversos mensajes, como por ejemplo los puertos que se visitaban, mensajes navideños, etc.

Todo esto como preámbulo para conocer el final de un buque de la armada española que, tras ser hundido en aguas de la bahía de Santiago de Cuba, fue rebotado por la armada de Estados Unidos, remolcado a ese país y utilizado como buque alojamiento de la armada hasta casi los años 60 del siglo XX. Lógicamente hablamos del crucero Reina Mercedes, o USS Reina Mercedes como estaba catalogado por la armada de Estados Unidos, ya que mantuvieron el nombre original del buque.

El crucero Reina Mercedes se construyó en el Arsenal Naval de Cartagena y fue botado en septiembre de 1887. Con un armamento principal compuesto por seis cañones de 160 mm, y cinco tubos lanzatorpedos fijos de 356 mm, este buque formaba parte de la clase de cruceros Clase Reina Cristina. Al igual que sus dos gemelos (Reina Cristina y Alfonso XII), sufrió grandes retrasos en su construcción, debido a la falta de materiales.

En 1893 fue destinado a Santiago de Cuba como parte de la escuadra de instrucción y en 1895 fue designado como buque insignia de las fuerzas navales españolas en Cuba.

En 1898, aunque estaba integrado en la flota española, debido a la falta de mantenimiento y fallos en sus calderas estaba imposibilitado para navegar, por lo que fue destinado como defensa fija a la entrada de la bahía de Santiago de Cuba. Cuatro de sus cañones de 160 mm fueron utilizados en la batería alta de Socapa, que estaba equipada con piezas de más de 300 años de antigüedad.



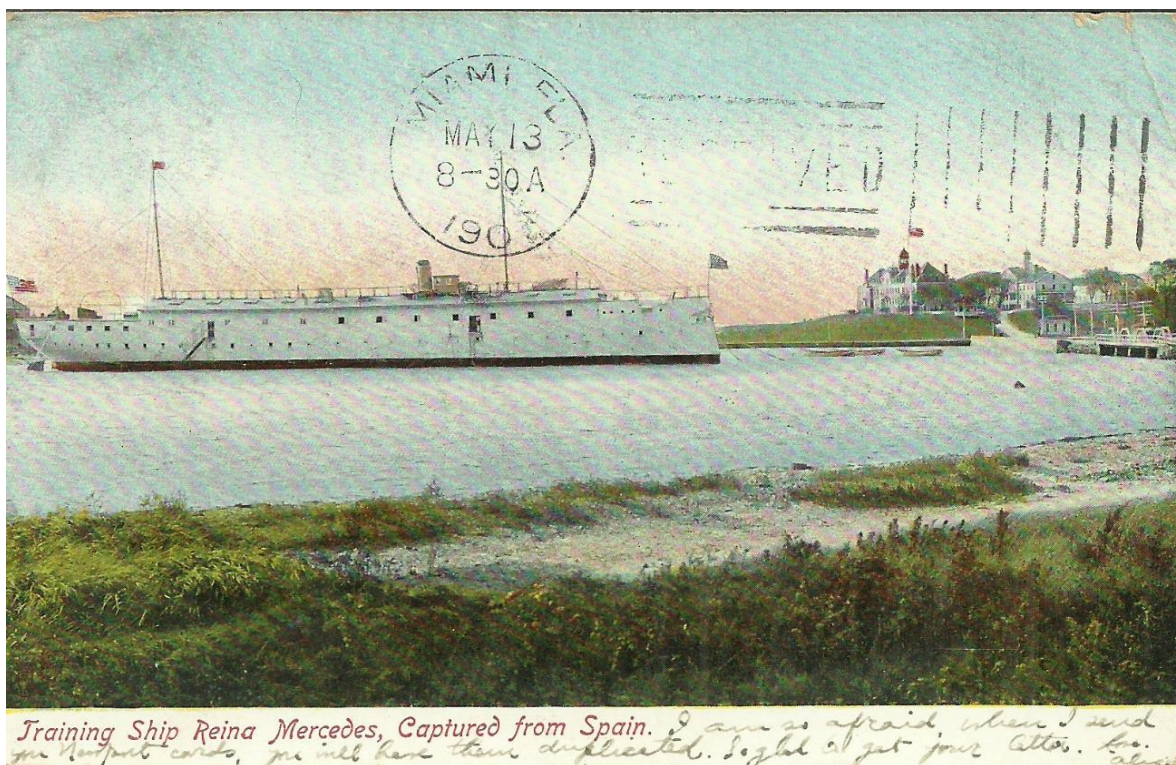
El Reina Mercedes hundido en la bahía de Santiago de Cuba en 1898. (US Army photo).

Comenzadas las acciones bélicas por los norteamericanos contra la bahía de Santiago de Cuba, éstos trazaron planes para encerrar a los buques españoles a la espera de un desenlace favorable en los combates terrestres, que permitiese capturar intacta toda la escuadra española. Así, la noche del 2 al 3 de junio, intentaron bloquear la entrada a la bahía de Santiago hundiendo en ella el viejo buque carbonero Merrimack, que fue avistado por el Reina Mercedes y el Plutón, que lograron hundirlo antes de que bloquease el canal.

El Crucero Reina Mercedes fue hundido por su tripulación en Santiago de Cuba el 4 de julio de 1898 para taponar el canal de entrada al puerto tras el hundimiento de la escuadra del almirante Cervera para impedir la entrada de la

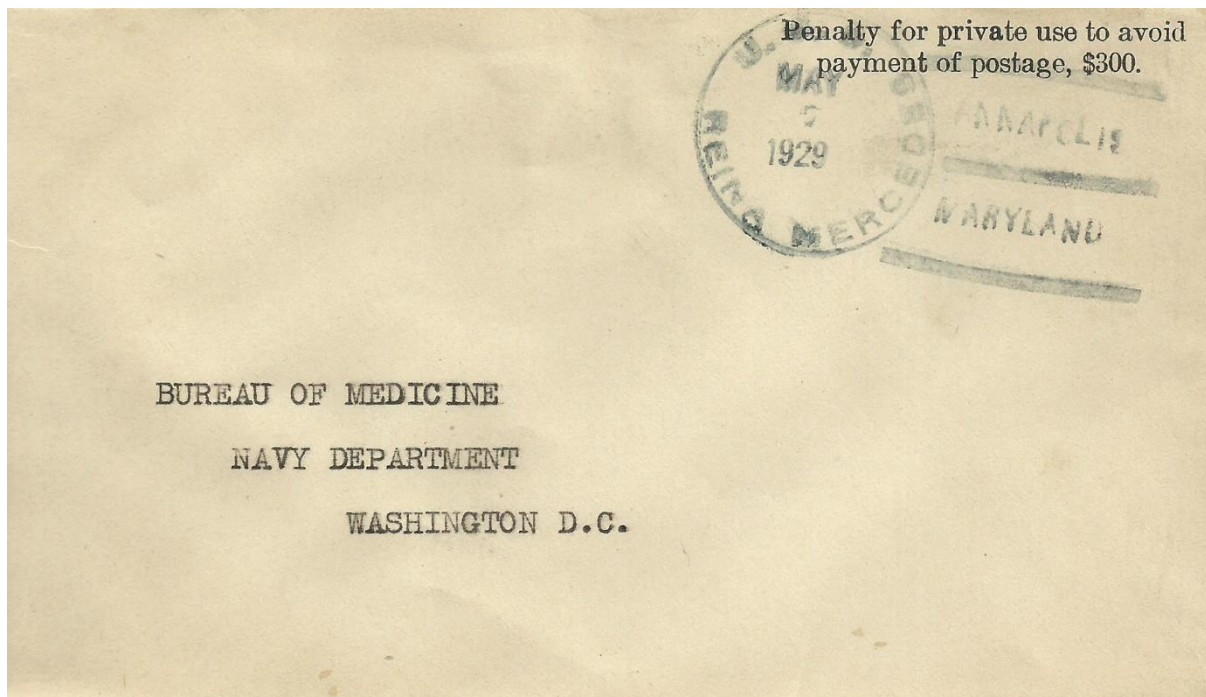
escuadra norteamericana, hecho que consiguieron a pesar del bombardeo al que fue sometido por los cruceros de Estados Unidos Texas y Massachusetts.

El Reina Mercedes fue capturado el 17 de julio cuando se rindieron los defensores de Santiago de Cuba. Posteriormente fue reflatado por la US Navy entre el 2 de enero y el 1 de marzo de 1899, y remolcado hasta el Astillero Naval de Norfolk (Virginia), y luego al Astillero Naval de Portsmouth para su reparación. Fue transformado en un pontón, sin propulsión ni armamento, y en 1905 fue destinado a Newport (Rhode Island). En 1912 volvió a los Astilleros Navales de Norfolk, para su transformación en buque alojamiento, destinado a Annapolis, donde sirvió como buque de alojamiento de los cadetes con la designación IX-25.

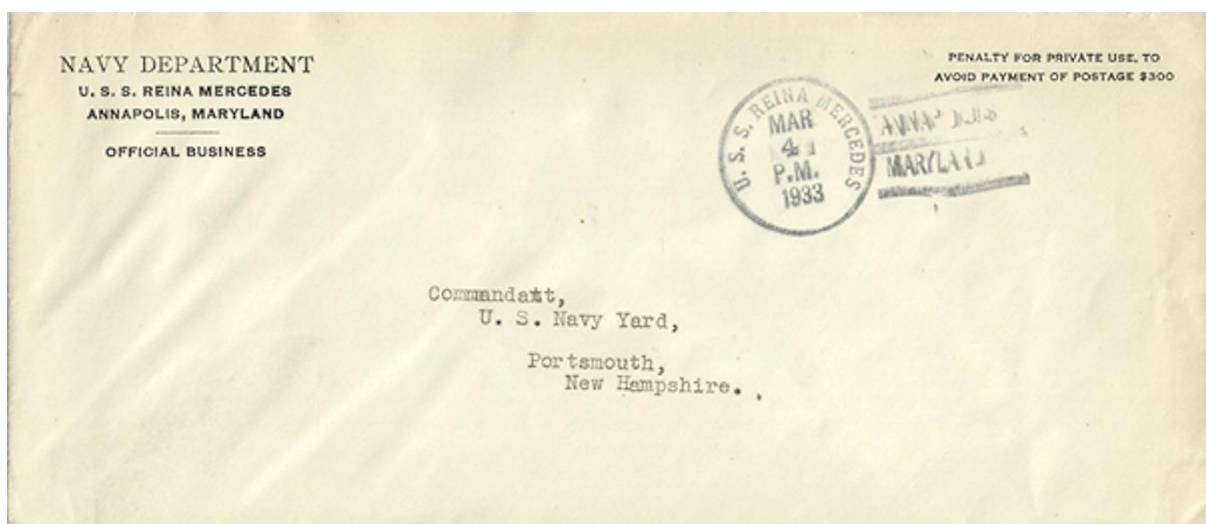


Postal circulada en 1903. El buque desarbolado y sin armamento.

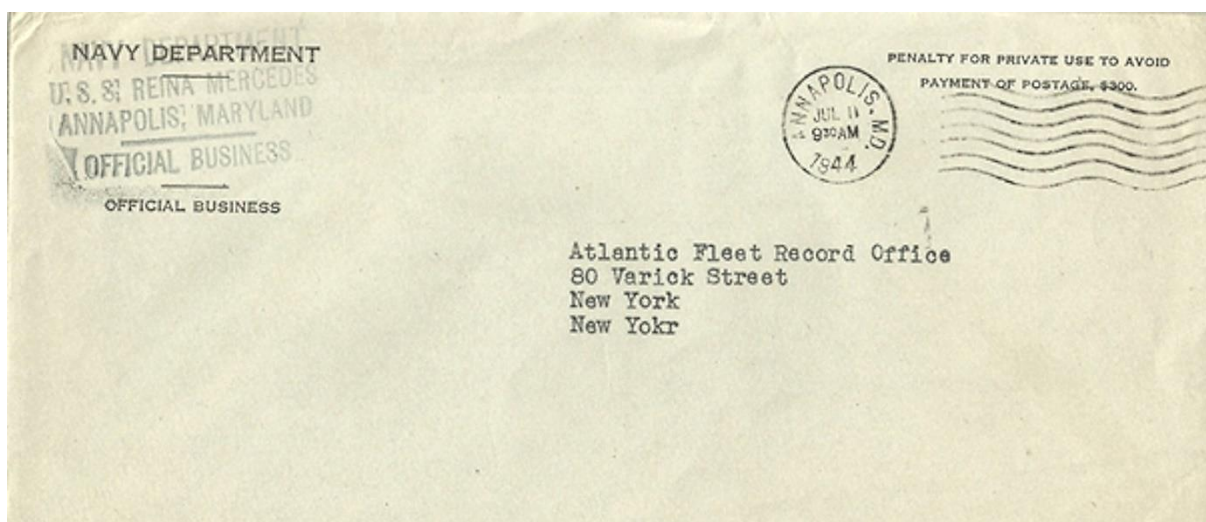
Las reparaciones necesarias en 1957 para hacer que siguiera siendo útil eran tan elevadas que se decidió finalmente su venta para chatarra. Fue desguazado en Baltimore.



Carta circulada en franquicia en 1929 desde el buque USS Reina Mercedes.

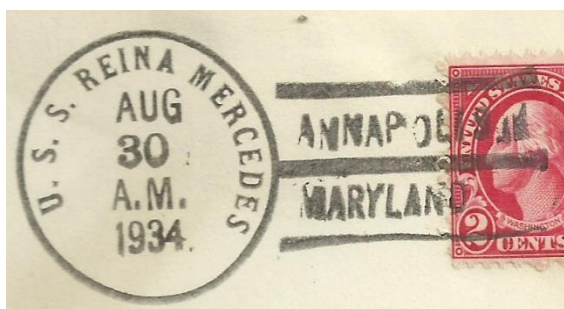


Carta circulada en franquicia en 1933 desde el buque USS Reina Mercedes.

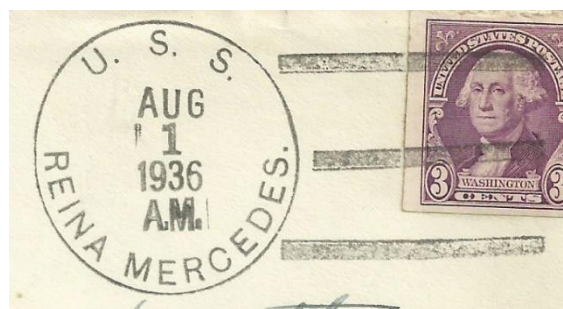


Carta circulada desde el buque durante la segunda guerra mundial, 1944, matasellos de Annapolis.

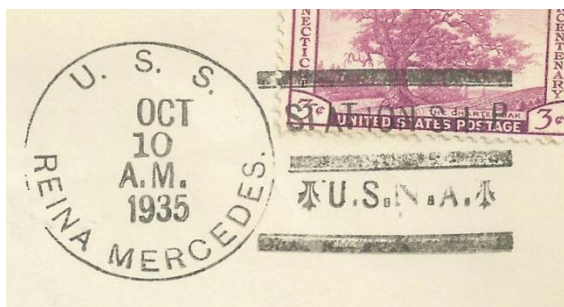
MATASELLOS UTILIZADOS DESDE EL USS REINA MERCEDES



Tipo 1, con texto Annapolis Maryland



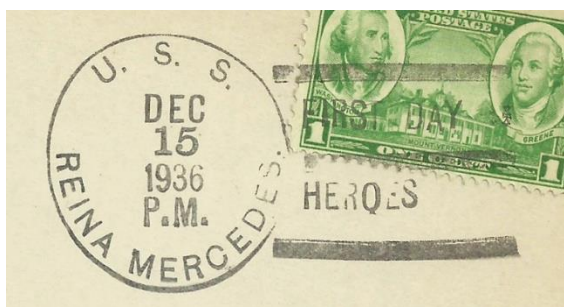
Tipo 2



Tipo 2, con texto STATION SHIP U.S.N.A.



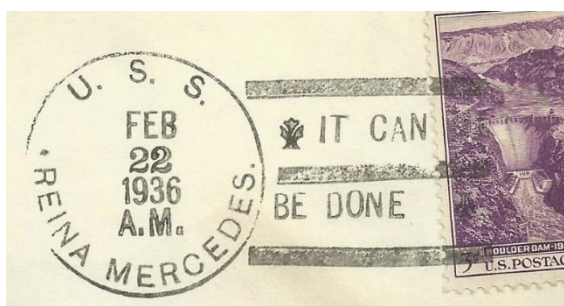
Tipo 2, con texto U.S.N.A. Annapolis



Tipo 2, con texto FIRST DAY HEROES



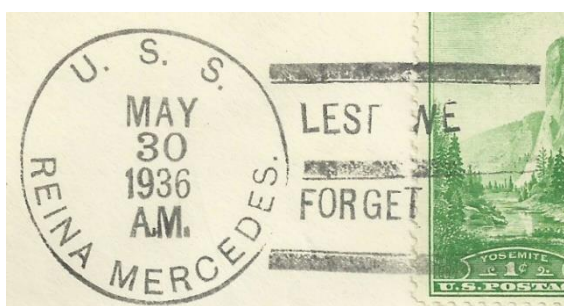
Tipo 2, con texto VIKINGS CREW NO. 8



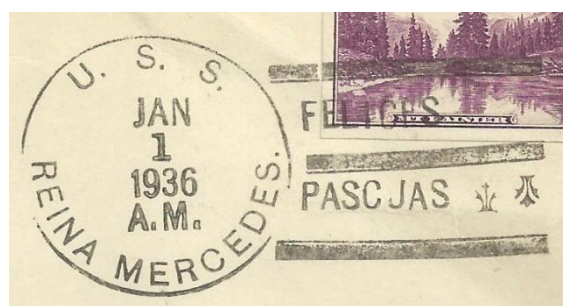
Tipo 2, con texto IT CAN BE DONE



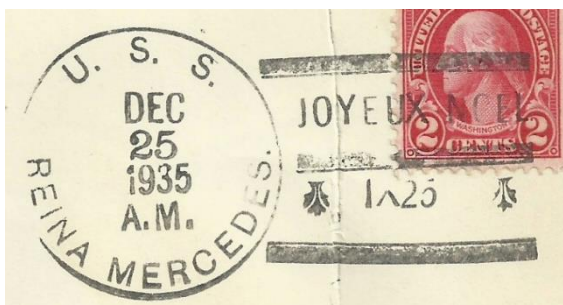
Tipo 2, con texto TURKS & DARDANELLES



Tipo 2, con texto LETS WE FORGET



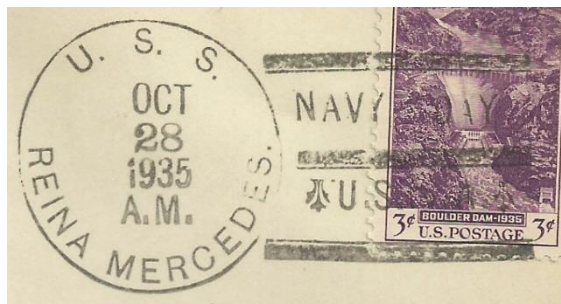
Tipo 2, con texto FELICES PASCUAS



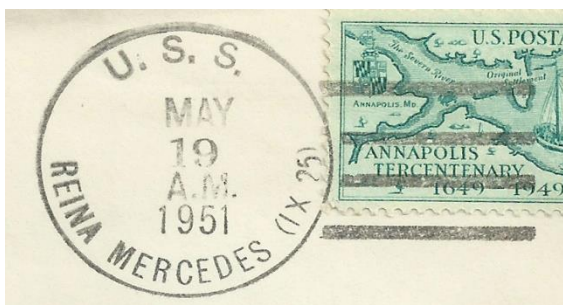
Tipo 2, con texto JOYEUX NOEL



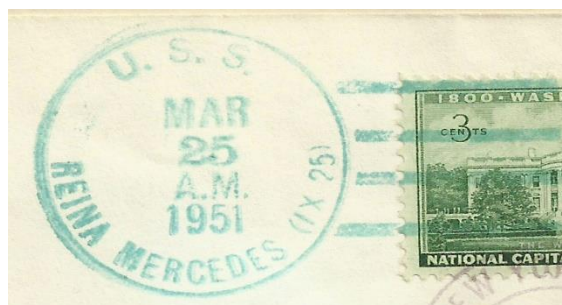
Tipo 2, con texto U.S. NAVAL ACADEMY



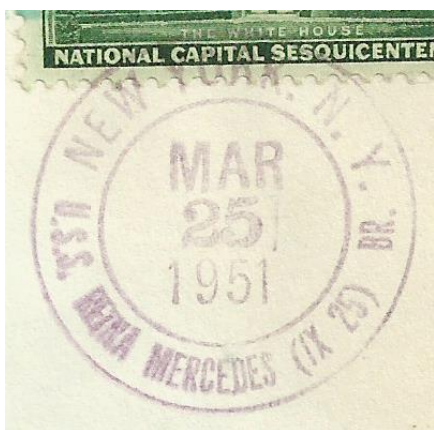
Tipo 2, con texto NAVY DAY U.S. NAVY



Tipo 3



Tipo 3, tinta color verde



Matasellos para correo certificado.



Matasellos para paquetes postales.

OTROS ARTÍCULOS DEL AUTOR EN 6 CU@RTOS DE AFINET

JOSÉ ÁNGEL ARBIZU MORAL (Josean).-Expeditionary Forces Message [nº 9]. Flota ballenera alemana en la Antártida [nº 10]. Censura química en la segunda guerra mundial [nº 10]. El Willem Barendsz [nº 11]

El presidio del canal de Urgel

Bernardino Mota Pérez (Bernardino)

Socio de AFINET

Hace ya algunos años que llegaron a mis manos unos cuantos boletines oficiales de la provincia de Gerona. Como me gusta conservar documentos, diarios y, en general, cualquier tipo de papel antiguo (incluso aunque no lleve sellos), pues los ordené por fecha, archivé y guardé en una carpeta para cuando dispusiera de tiempo poder entretenerme un poco con ellos. Me di cuenta de que tenía casi completo el año 1860, pero en ese momento no les hice demasiado caso y se quedaron en la estantería casi olvidados.

Pasado un tiempo los estuve ojeando y entonces percibí que todos ellos llevaban el timbre para periódicos estampado en el frente, lo que los hacía aún más sugerentes. Me dio por ir leyendo poco a poco su contenido para así saber de qué trataban; algunos con interesantes escritos de correos, sorteos de quintos, órdenes de búsqueda de presidiarios fugados, y acabé encontrando uno que me llamó mucho la atención, ya que trataba casi por completo sobre la subasta del suministro de víveres del presidio del Canal de Urgel (imagen 1). Por proximidad, ese decidí apartarlo para mi colección, junto con alguno que hablaba de temas relacionados con Artesa de Segre.

Me picaba la curiosidad por conocer dónde había estado ubicado ese presidio, pero en aquel momento fui incapaz de encontrar nada por internet. Como tampoco era algo que me preocupara, lo dejé de lado y seguí con otras cosas.

Fue pasando el tiempo, mientras preparaba las hojas para la expo que montamos en Artesa, con mi amigo Ángel, que me creció de nuevo el propósito de conocer un poco más a fondo la historia de la ubicación del presidio del canal de Urgel. Mi amigo me pasó una pieza dirigida al ayudante primero del canal de Urgel (imagen 2), residente en Artesa de Segre. Esta carta me dio que pensar; recordé las historias que había oído sobre la construcción del túnel de Montclar, que había sido excavado por presos con muchas dificultades. De nuevo intenté averiguar algo sobre el presidio, ya que mi lógica me decía que si el túnel fue excavado por presos, estos debían de tener lugar de descanso o confinamiento relativamente cerca.

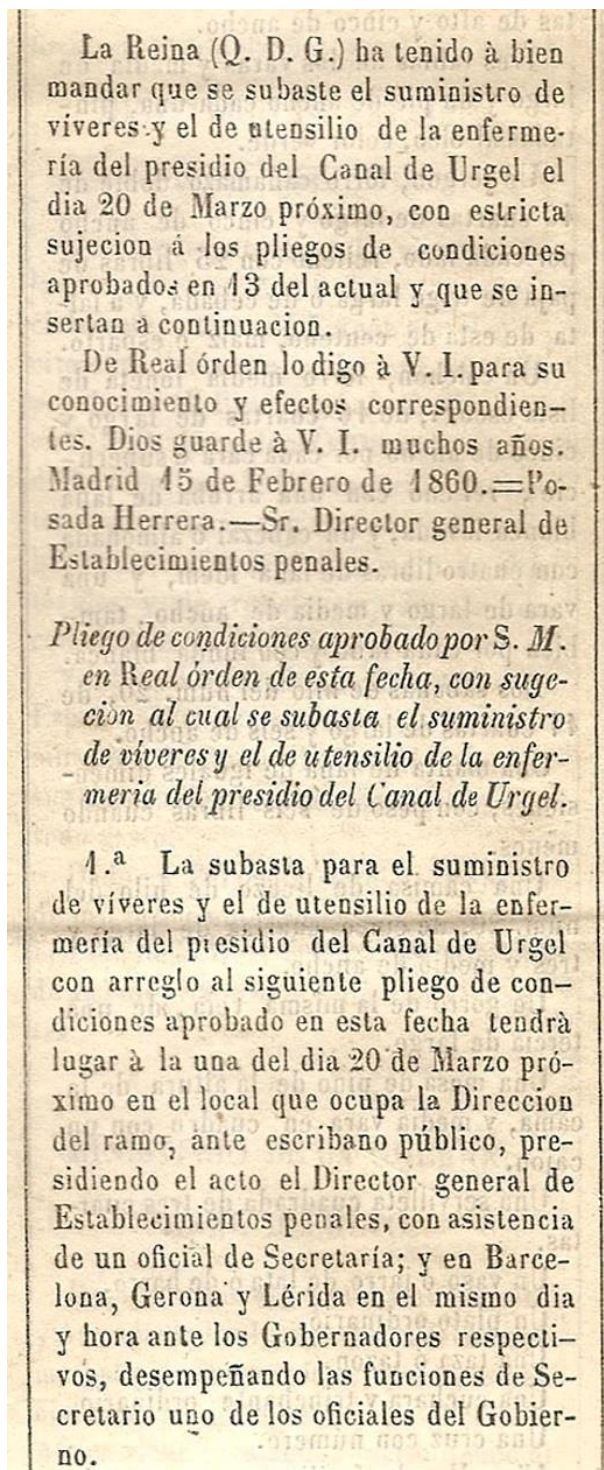


Imagen 1



Imagen 2

Me animé a crear un pequeño escrito para la imagen de la semana de Afinet, aunque sin profundizar aún demasiado en el tema. Ese fue el desencadenante de mis ganas por saber más. Animado por Baumar y gracias a un enlace a una interesante web fui descubriendo nuevas cosas, cada vez más sugestivas, pero la ubicación del presidio se me seguía resistiendo.

Esta vez no paré hasta por fin encontrar la pista definitiva, en que ya se hablaba del presidio del canal de Urgel en Montclar, en un boletín oficial de la provincia de Lleida, concretamente del día 25 de febrero de 1859 (imagen 3).

No voy a profundizar en la historia del canal de Urgel, ya que quien quiera saber más puede fácilmente encontrar información en internet. Son muchos los datos que se pueden consultar, aunque de unos sitios a otros pueden variar ligeramente las cifras, tanto de personas trabajando como de kilómetros construidos, cosa que creo que se debe a errores al copiar datos.

Debido a que a mí lo que me animó a seguir investigando fue el túnel de Montclar y su presidio, me limitaré a contar ciertas anécdotas que por lo menos a mí me llamaron mucho la atención. Siempre me ha gustado la historia en general y me da cuenta de que realmente lo más cercano es lo que más desconocemos.

El ingeniero jefe responsable de la obra del canal y del túnel de Montclar fue Domingo Cardenal Gandasegui (Vitoria-Gasteiz 1825, Barcelona 1901), quien fijó su residencia durante las obras en Agramunt y a menudo lo visitaba una vez acabada la obra. Fue tal su arraigo a esta localidad que fue enterrado en el cementerio de Agramunt, su cuerpo fue trasladado en tren hasta Tarrega y en carro hasta Agramunt. Las crónicas hablan de un entierro multitudinario.

Quizás la obra más importante que se afrontó fue la de perforar la sierra de Monclar. Para que nos hagamos una idea de la dificultad para perforar el túnel se sabe que para los 30 primeros metros se tardó 8 meses en su ejecución.

La obra se la adjudicó el contratista Carlos Tassier por 850 pts. el metro lineal, y perdió mucho dinero, ya que el coste real de la obra fue de 1325 pts. el metro lineal. El túnel comienza en el km. 17,761 y acaba en el 22,686, con una longitud de 4917 metros. Durante casi 100 años fue el túnel más largo de Europa.

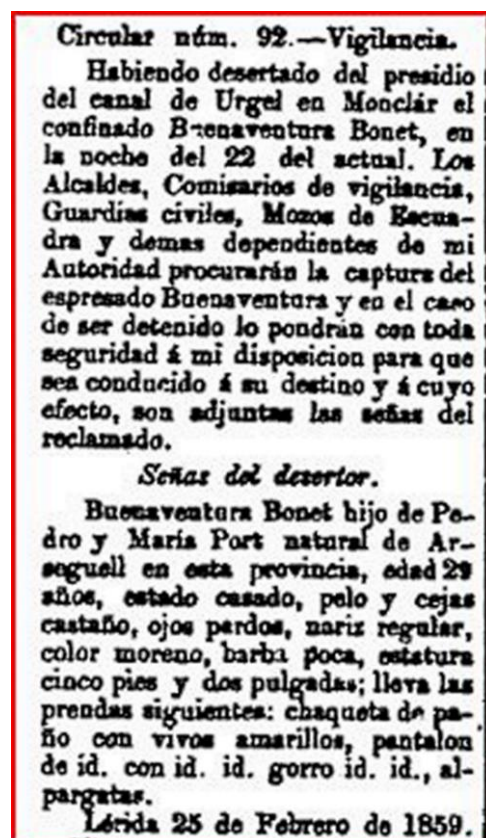


Imagen 3

Los trabajos comenzaron simultáneamente en los dos lados y, en la parte más alta de la sierra, se construyó un monolito, en el eje central del túnel, para que sirviera de guía para no perder la alineación. Se abrieron un total de 13 pozos, por donde entraban los trabajadores y se extraían los restos de la excavación. Como resultado de haber encontrado varias bolsas de agua, y debido también a lo peculiar del terreno, fueron muchos los derrumbes accidentales; se tuvieron que hacer drenajes, colocar bombas y apuntalamientos para intentar asegurar la vida de los trabajadores.

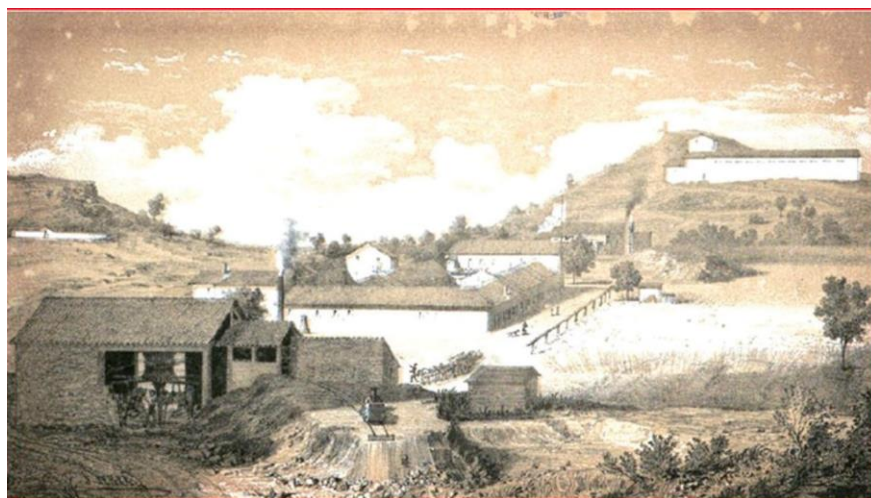


Imagen 4

Debido a lo penoso de los trabajos y a su alto coste se obtuvo concesión para trasladar presos de toda España para redimir penas por trabajo, y fueron ubicados cerca de Montclar, en el campamento que se construyó para la ejecución de la obra (imagen 4), en una construcción próxima, que fue el presidio del Canal de Urgel, custodiados por 400 soldados. El mayor número de prisioneros fue alrededor de los 1000.

Se calcula que pudieron ser más de 500 los muertos durante la construcción del túnel. Esta cifra puede determinarse gracias a que se encontró **“El cuaderno de defunciones especial y peculiar para las que ocurran en la Enfermería de este Túnel de Montclar durante este año de 1861 y el de 1862”** (imagen 5). En este cuaderno se recogen 121 defunciones en poco más de un año. Si tenemos en cuenta que en ese periodo ya estaban acabadas las obras más importantes de perforación del túnel, y los años que duró la obra, podemos inferir fácilmente esa cifra, que podría ser aún superior.

Los difuntos recibían sepultura en el cementerio municipal de Montclar, que se quedó pequeño al estar situado tras la iglesia, por lo que se construyó uno nuevo para poder enterrar a todos los fallecidos. El cementerio actual data de esa época y se cuenta que en una zona sin marcas ni cruces es donde están enterrados todos los muertos del presidio y obra del túnel.

Realmente fueron muchas las penalidades que sufrieron los trabajadores y, de manera especial, los presos, ya que a ellos se les daban siempre los peores trabajos. Considerados como presos muy peligrosos, trabajaban siempre encadenados, lo que agravaba la dureza de su tarea. Prueba de todo esto y como testigo de aquella época ha llegado a nuestros días en un manuscrito el testimonio en primera persona de un prisionero a través de **“Coplas del Canal de Urgel, lamentos de un condenado a cadena perpetua que se halla en el canal de Urgel a su querida madre”** (imagen 6, en pág. siguiente, en donde se recoge también el contenido de las coplas: 6bis).

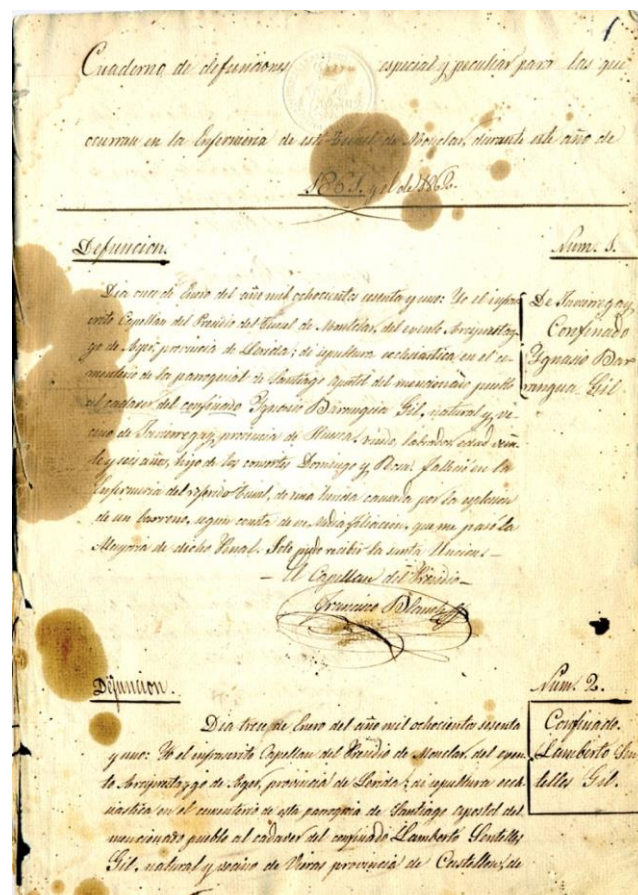


Imagen 5

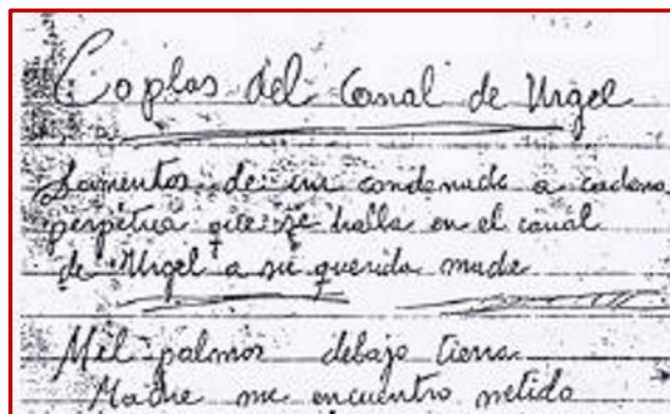


Imagen 6

Mil palmos debajo tierra Madre me encuentro metido aquí me hallo recluso arrastrando una cadena.	hasta llegar a una mina donde el hombre allí no atina y se aflije el mejor mozo. Madre mía de mi amor aquí me tienen penando aunque vivo suspirando rogando estoy por tu vida y sumergido no olvido aunque esté agonizando.	Aquí los hay de Aragón de Valencia y de Navarra de Andalucía y Vizcaya y de toda la nación. Aquí se paga señores el martirio de la cruz y de un candil a la luz sufre el hombre sus dolores y es tratado con rigor arrastrando una cadena no che y día sin cesar hasta cumplir su condena. Por un lado el capataz por otro el cabo de vara al que chista me lo amarran como un demonio voraz.	¡Oh mundo! ¡mundo falaz! libra a todo mi pariente y a todo dicho viviente de venir a este canal porque aquí lo pasa mal el cobarde y el valiente. Sin nubes llueve en la mina no entra la niebla ni el sol ni del día el resplandor. A nuestra vista conmueven lo mismo tiene a las nueve que a las doce que a la una tampoco entre aquí la luna astros, planetas ni estrellas y hablando todos de veras no hay gracia de Dios ninguna.
---	---	--	--

Imágenes 6a y 6b. Fragmento del documento original de las Coplas y transcripción de las mismas. En la transcripción del texto de las Coplas, en el tercer verso de la cuarta columna, donde dice 'dicho viviente' en realidad debería decir 'bicho viviente'.

Dependiendo de las fuentes consultadas hay discrepancias sobre el número de muertos durante la construcción del canal, tanto si fueron solo esos 121, como si llegaron a 500, cosa difícil de saber hoy en día. La verdad es que sea cual sea la cifra estremece pensar en las penalidades y sufrimientos que pasaron todos los que participaron en la construcción del canal.

Hoy en día, en la zona de Montclar, los campesinos aún nombran los campos y partidas según el sitio donde están ubicados: la finca del pozo 5, la partida del presidio, etc.

Una vez más, gracias a una carta aparentemente sin ningún interés filatélico, ya que la rueda de carreta núm. 2 de Barcelona es de las más abundantes, podemos aprender cosas de nuestra historia, que habrían quedado ocultas si la filatelia no nos hubiese animado a profundizar en el tema y aprender más.

*Fuentes: Revista Sió nº 570 y BOE Lleida.

La cartofilia

Manuel Manzorro Navas (Orense2)

Socio de AFINET

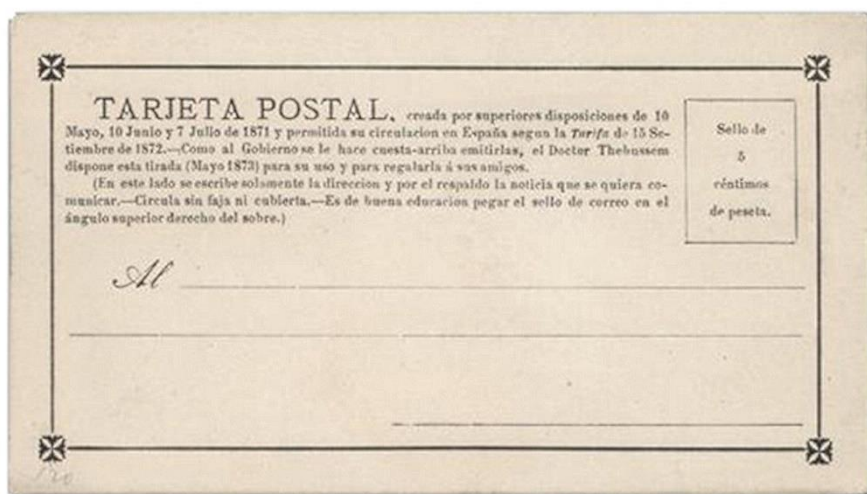


Fig. 1. Tarjeta realizada por el Dr. Thebussem.

La cartofilia, o coleccionismo de tarjetas postales ilustradas, es una de las formas de coleccionismo más extendida, la utilizan asiduamente los cartofilicos, los maximofilistas y coleccionistas en general. Así que hoy en día resulta “raro” encontrar un hogar que no disponga de cajón o envase conteniendo un buen número de tarjetas postales, las cuales, circuladas o no, representan un grato recuerdo de nuestras vivencias o de familiares.

Pero, **¿de qué época son nuestras tarjetas?** Pues bien, voy a exponer los conocimientos de que dispongo para intentar resolver esa pregunta, no sin antes hacer un recorrido por la historia de las Tarjetas Postales (la denominación ENTERO POSTAL, como les llamamos hoy en día, es un vocablo filatélico, ya que el Gobierno y Correos siempre les llamó TARJETAS POSTALES):

La Tarjeta Postal nace, en España, por una Real Orden del Ministerio de Gobernación denominada “Instrucción para el uso y circulación en el interior de España de las Tarjetas Postales”, de fecha 10 de mayo de 1871, indicando al Ministerio de Hacienda que “las Tarjetas Postales han sido adoptadas por varias Administraciones de Correos extranjeras, y que estas han solicitado de la de España el cambio de dicha clase de correspondencia, debiendo por lo tanto procederse a su elaboración en la Fábrica Nacional del Sello, con arreglo a los modelos que se acompañan”, especificando el artículo 2º “...y cuyo reverso puede contener todo género de datos o noticias que se deseen comunicar, sin que hay inconveniente en sustituir estas por un texto impreso en todo o en parte, bajo la firma ya este o aquellas de la persona remitente...”.

Esta Real Orden, fijaba su puesta en circulación el 7 de julio de ese año, pero esto no ocurriría, ya que “nadie” confeccionaría ninguna Tarjeta (incluso existiendo un Decreto donde se fijaba el inicio de su uso al 1 de octubre de 1872, y otro Decreto donde se retrasaba dicho inicio al 1 de enero de 1873), hasta el 1 de diciembre de 1873.

Hasta aquí la legalidad, pero resulta que algunos ciudadanos, amparados por la legislación, realizaron durante el año 1872 unas Tarjetas Postales privadas y las hicieron circular adhiriéndole un sello de menor

importe que el correo ordinario. Entre estos personajes como Abelardo de Carlos, Agustín Emperaile o la viuda de J. Subirana, está el Dr. Thebussem, el cual realizó unas 500 Tarjetas Postales, siendo la primera en circular entre Medina Sidonia y La Coruña. Estas tarjetas eran muy austeras ya que no llevaban ilustraciones (ver figura 1), siendo tan solo un “cartón” de las medidas establecidas, donde en una cara se escribía el nombre y dirección del destinatario (dejando hueco para adherir el sello de 5 cts.), y quedando el anverso libre para escribir el texto.

Habría que esperar hasta el 1 de julio de 1873, fecha en que desde la Fabrica Nacional del Sello, se confeccionaran (por el método de litografía) las primeras Tarjetas Postales, de manos del grabador Joaquín Pi y Margall, las cuales se realizaron en color azul y negro, con un facial de 5 céntimos, y en formato sencillo o doble (disponiendo así de respuesta pagada). Tras una Orden del Correo, de fecha 8 de noviembre de ese mismo año, entran en servicio y dicta norma sobre la prohibición de realizarlas de forma privada, no obstante, no será hasta el 1 de diciembre, del mismo año, la fecha en que aparece la “primera postal oficial española”.



Fig. 2. Primeras Tarjetas editadas por la F.N.S.

Debido a la reducción de su franqueo (la mitad de una carta) y a la comodidad a la hora de enviarlas, estas Tarjetas Postales empezaron a tener mucha aceptación, especialmente entre los comerciantes, los cuales las utilizaron (mayoritariamente) como publicidad, siendo ellos los que, poco a poco fueron ocupando el anverso con imágenes, textos, anagramas o ilustraciones de sus empresas, dejando cada vez un menor espacio de escritura, obligando a escribir el “mensaje” sobre el anverso, junto con las imágenes.

Con la evolución de la fotografía y la impresión, se comienza a ilustrar esas tarjetas con imágenes de vistas urbanas, creándose así los “recuerdos de viajes”. Esta técnica evolucionó muy rápido, y cada vez se fue aumentando el tamaño de las imágenes, llegando a completar todo el espacio, tal y como la conocemos.



Fig. 3. Algunos ejemplos de la evolución del diseño de las Tarjetas Postales.

Advertidos de este impedimento, se edita otro Decreto (a finales de 1905; hasta esta fecha los reversos son sin dividir) que establece que el reverso se divida en dos partes, la izquierda para el texto, y la derecha para colocar los datos del destinatario, así como espacio donde colocar el franqueo. Este formato es el que aún perdura.

Hasta aquí bien podemos catalogar nuestras tarjetas ya que, atendiendo al formato existente, se deduce su año de edición, pero ¿qué ocurre con las tarjetas postales con ilustraciones? Pues, cómo indiqué al principio, vamos a continuar exponiendo el tema.

Con la invención de la fotografía se desarrolla un “boom” internacional que enseguida es aprovechado con fines publicitarios y empresariales. En 1890 los fotógrafos suizos Oscar Hauser Muller y Adolfo Menet Kusteiner fundan en Madrid la “casa” Hauser y Menet, vendiendo sus fotografías numeradas y en álbumes, las cuales realizaron por la mayoría de países y sus ciudades. Estas mismas imágenes son las que utilizan, años más tarde, en 1897, para imprimirlas (por el procedimiento de fototipia) en las Tarjetas Postales, en color sepia y formato de la época: anverso ilustrado (en parte) para colocar el texto, y el reverso sin dividir, para colocar los datos del remitente y el correspondiente sello.

Estas tarjetas pertenecen a su gran “Serie General”, que se realizan hasta 1905 (a partir de ese año, las realizan con el reverso dividido), alcanzando los 2078 números; y se dividen en varias ediciones clasificadas por sus reversos (según la obra de Martin Carrasco Marques “Catalogo de las primeras tarjetas postales de España: Impresas por Hauser y Menet, 1892-1905”), siendo la primera edición las tarjetas realizadas con este reverso con escudo y letras en negro.



Fig. 4b. Tarjeta perteneciente a la 1ª edición de la Serie General.



Fig. 4a. Fotografía numerada.

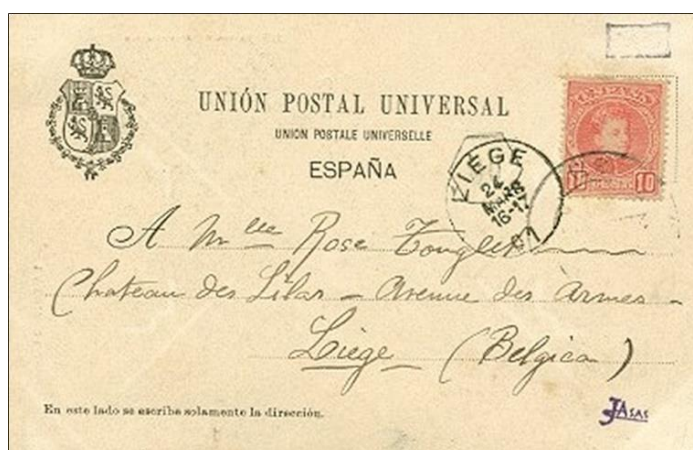


Fig. 4c. Reverso 1 de 1897. Escudo de España y letras en negro.

La segunda edición de la Serie General, se hace mayormente con las mismas imágenes, en 1898, con el escudo y letras del reverso en color rojo (reverso 2).



Fig. 5. Segunda edición de la Serie General. Reverso 2 de 1898: Escudo de España y letras en rojo.

La tercera edición son las mismas imágenes, disponiendo de escudo y letras en color verde (reverso 3).



Fig. 6. Tercera edición de la Serie General. Reverso 3 de 1899: Escudo de España y letras en verde.

El reverso 4 es del año 1900, donde desaparece el Escudo de España, colocando las letras en color azul.

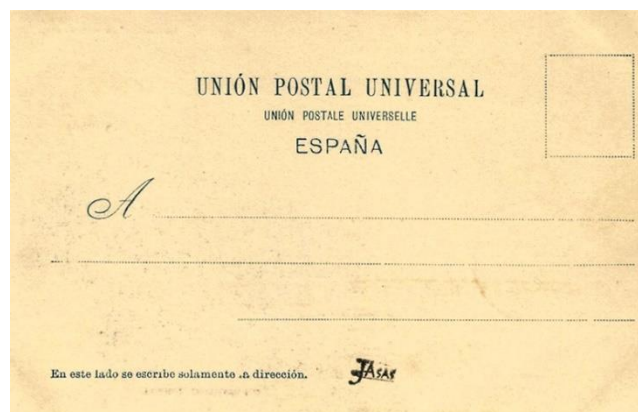


Fig. 7. Reverso 4 de 1900. Sin escudo y letras en azul.

A partir de 1906, se comienza a editarlas con mayor superficie, o toda, ilustrada en su cara anversa, y con el dorso dividido, tal y como hoy las conocemos.

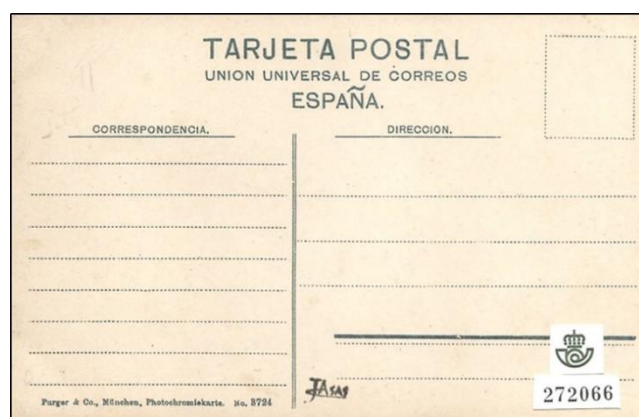
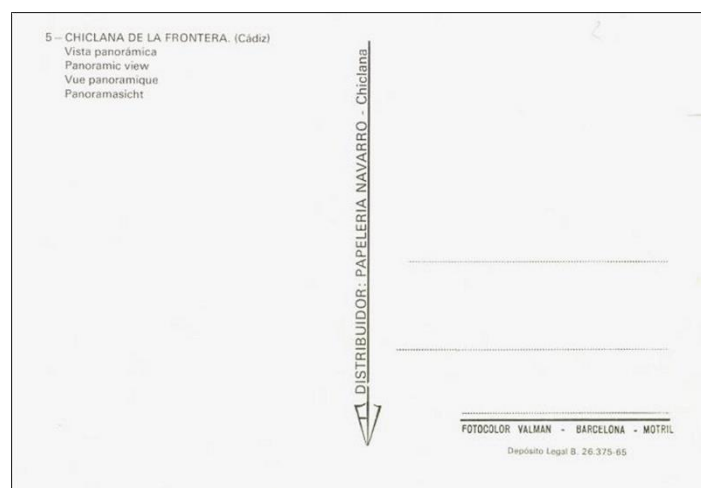


Fig. 8. Anverso y reverso de una tarjeta perteneciente a la edición de 1906.

A continuación, vamos a “descifrar” la edición de las “tarjetas modernas”, en las cuales hay que hacer hincapié en que no siempre pertenecen al año que se realizó la fotografía, y que las reediciones llevan el mismo número que su primera edición.

Para conocer dicha edición, lo primero que debemos hacer es fijarnos si la tarjeta posee en su reverso un número de Depósito Legal, siendo los dos últimos dígitos los que corresponden al año de edición.



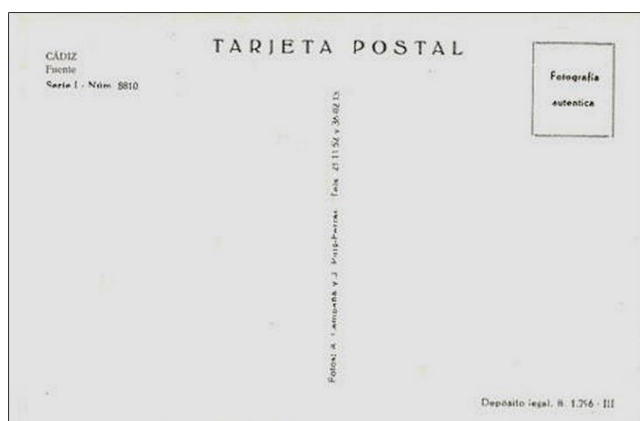
FOTOCOLOR VALMAN - BARCELONA - MOTRIL
Depósito Legal B. 26.375-65

Fig. 9. Reverso de tarjeta y ampliación de su Depósito Legal, correspondiendo a una tarjeta editada en 1965.

En la mayoría de tarjetas no aparecen los dígitos del año, cambiándose estos por una numeración romana, la cual corresponde a una equivalencia iniciada en 1958, quedando establecida de la siguiente forma:

Nº Romano	Año de edición
I	1958
II	1959
III	1960
IV	1961
V	1962

... y así sucesivamente



Depósito legal. B. 1.756 - III

Fig. 10. Reverso de tarjeta y detalle ampliado de su Depósito Legal, correspondiendo a una tarjeta editada en 1960.

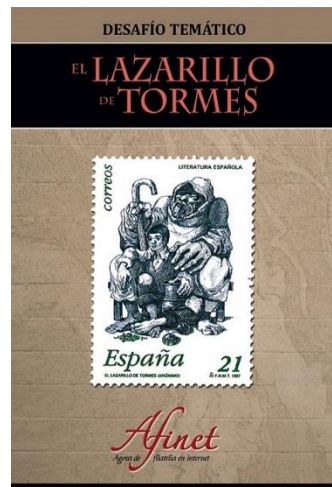
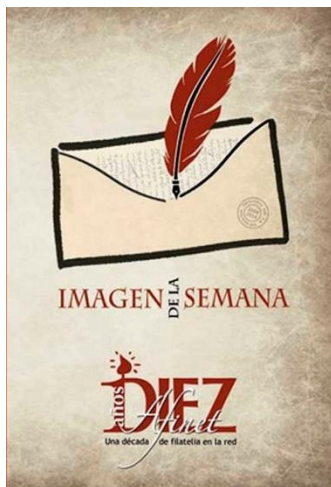
Con todos estos datos, creo que ya estamos en condiciones de “saber” clasificar y definir la edición de nuestras tarjetas, conociendo estos que bien podemos utilizar en nuestras colecciones, aportando datos de las tarjetas, demostrando así los “conocimientos cartofílicos y filatélicos”, los cuales son muy importantes, por ejemplo, en la Maximofilia, en la cual, como se muestra en las figuras 6, 7 y 8 (realizaciones del Presidente de ASEMA Juan A. Casas), es posible realizar unas bonitas TMs con tarjetas que han sido circuladas, y que no lleven el sello en el anverso, solicitando la cancelación al Servicio Filatélico o a la oficina postal correspondiente.

OTROS ARTÍCULOS DEL AUTOR EN 6 CU@RTOS DE AFINET

MANUEL MANZORRO NAVAS (Orense2).- La maximofilia, ¿una desconocida? [nº 9]

Publicaciones de Afinet

Libros



“Anales de las Ordenanzas de Correos”, Tomos I, II, III, IV, V y VI

“Viñetas políticas republicanas de la guerra civil” (2 tomos), José Vte. Domènech

“Diez años de AFINET”, VV.AA. (Jesús Retuerto Hernández, ed.)

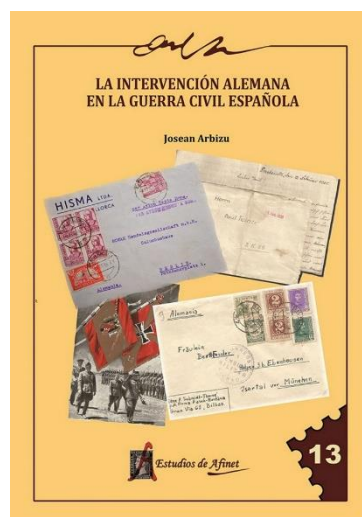
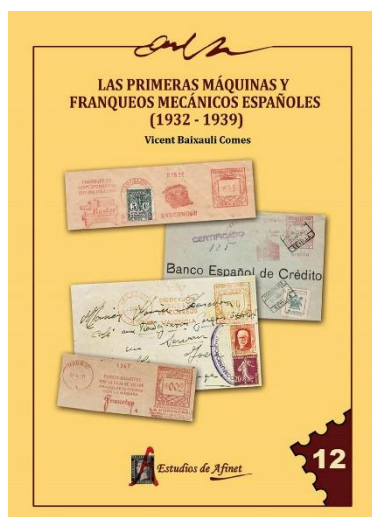
“Imagen de la semana”, VV.AA. (Manuel Hoyos San Emeterio, ed.)

“Desafío temático: El Lazarillo de Tormes”, VV.AA. (Manuel Hoyos San Emeterio, ed.)

Monografías

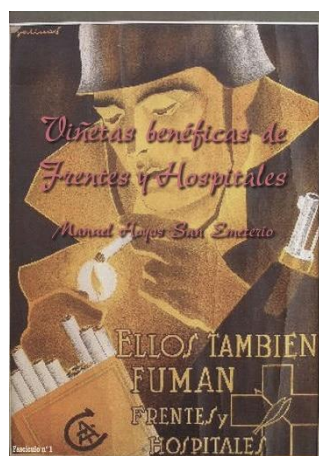
- [1] “Ruedas de carreta de Salamanca”, Manuel Benavente Burián (Matrix)
- [2] “El cuatro cuartos de 1862 y sus tipos”, Julio Peñas Artero (Juliop)
- [3] “El terremoto de Messina”, Luis Pérez Gutiérrez (Lperez)
- [4] “Primer día de uso de la Rueda de Carreta”, Manuel Benavente Burián (Matrix)
- [5] “La emisión de Amadeo de Saboya”, Julio Peñas Artero (Juliop)
- [6] “Correo prefilatélico a los Estados Unidos”, Jaume Balsells Padrós (Jaumebp)
- [7] “Los sellos carlistas de Cataluña”, Julio Peñas Artero (Juliop)
- [8] “El error de color del sello de 15 cts. de la emisión del Pelón”*, Benito Ábalos Villaro (Pericles)
- [9] “Los grabadores de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre”, Juan A. Rodado Tortolá (Filípides)
- [10] “Historia postal de La Pobl de Segur”*, Félix López López (Morquen)
- [11] “Islas Feroe. Emisiones provisionales de 1919”, David Alejandro Caabeiro (Daneel)
- [12] “La 27 División”, Félix López López (Morquen)
- [13] “El monasterio de Nuestra Señora de Guadalupe”, Cristina Martín San Roque (Cris)
- [14] “Estudio de piezas en Historia Postal”, Manuel Benavente Burián (Matrix)
- [15] “Franqueo pagado en oficina – FPO (Estudios de sus fechadores y marcas postales)”, Sebastià Torrell Boqué (Setobo)
- [16] “Las marcas prefilatélicas pertenecientes al sello de ‘Andalucía Alta’ en Málaga y su provincia”, José Ángel Carreras Morales (Jaca)
- [17] “Los porteos manuscritos de la segunda mitad del siglo XVIII (¿Podemos considerarlos marcas postales?)”, Jesús García Gazólaz (Cascajo)
- [18] “La Parrilla numerada o Parrilla con cifra”, Jordi Canal i Pino (Montsant)
- [19] “El correo de alcance y la tarifa de alcance”, Serafín Ríos Peset (Torreana)
- [20] “Variantes del matasello rueda de carreta nº 9 de Alicante (1860-1862)”, Juan Antonio Llácer Gracia (Armagt)
- [21] “Zarska Bulgarska Posta”, Luis Pérez Gutiérrez (Lperez)

Estudios



- [1] “El Correo Oficial y la tarifa especial de las Corporaciones Provinciales y Municipales (1854-1866)”, Julio Peñas Artero
- [2] “El error de color castaño amarillento del sello de 15 cts. de la emisión del pelón de Alfonso XIII (1899-1901)”, Benito Ábalos Villaro
- [3] “Las marcas de porteo en Asturias”, Orlando Pérez Torres
- [4] “La leyenda de la Maja desnuda. Estudio de la emisión Quinta de Goya de 1930”, Eugenio de Quesada
- [5] “El baile de los matasellos (1850-1899)”, Julio Peñas Artero
- [6] “Catálogo de carterías y lineales de Cataluña”, Félix López López
- [7] “Los porteos impresos en España (1756-1872)”, Fernando Alonso García
- [8] “El sello de 15 cts. amarillo de la serie básica del ‘Medallón’ de Alfonso XIII. Características y circulación (1917-1923)”, Benito Ábalos Villaro
- [9] “La emisión de Marruecos de 1928 y Mariano Bertuchi. Correo y Filatelia en el Protectorado Español”, José María Hernández Ramos
- [10] “Montañas de Santander. Aproximación a su Historia Postal, 1570-1870”, Rafael Ángel Raya Sánchez
- [11] “Iniciación al estudio especializado de los sellos del Segundo Centenario”, Antonio Gutiérrez Balbás
- [12] “Las primeras máquinas y franqueos mecánicos españoles, 1932-1939”, Vicent Baixauli Comes
- [13] “La intervención alemana en la Guerra Civil Española”, Josean Arbizu

Fascículos



- [1] Viñetas benéficas de Frentes y Hospitales, Manuel Hoyos San Emeterio (ed.)
- [2] Viñetas benéficas Auxilio de invierno, Manuel Hoyos San Emeterio (ed.)

6 Cu@rtos de Afinet

Artículos publicados

Índice de autor@s

ALMEDA CANDIL, RAIMUNDO (RAI)

Los numerales de Londres en el siglo XIX [nº doble 4-5]
El penique negro. El primer sello del mundo [nº 7]
Clásicos de Gran Bretaña: sobres y envueltas Mulready [nº 8]
Numerales barrados escoceses del siglo XIX [nº 11]

ARBIZU MORAL, JOSÉ ÁNGEL (JOSEAN)

Expeditionary Forces Message [nº 9]
Flota ballenera alemana en la Antártida [nº 10]
Censura química en la segunda guerra mundial [nº 10]
El Willem Barendsz [nº 11]
El USS Reina Mercedes [nº 11]

BARRÓN MARÍN, RODOLFO (GLERA BERON)

Marca de correo certificado de Logroño [nº 2]

BENAVENTE BURIÁN, MANUEL (MATRIX)

El «Ciudad de Sevilla» en la historia postal [nº 9]

CANAL I PINO, JORDI (MONTSANT)

Cartas con franqueo 'fuera de convenio' con Francia (1850-1860) [nº 9]

GARCÍA CARREIRA, JOSÉ M^a (LITTLE CENSOR)

Sellos espías. Censura y retención del correo filatélico en USA (1942-45) [nº 9]

GARCÍA DÍEZ, MARCOS (PERFORADO) Y ARROYO VAL, CARLOS

MI (Motor Ibérica): Una nueva perforación en el ámbito fiscal [nº 8]

GARCÍA GAZÓLAZ, JESÚS (CASCAJO)

Nuevo documento para la historia postal de la guerra de independencia española [nº doble 4-5]

GIL ALMANSA, RUBÉN (RAMKO)

Cómo despegar un sello [nº 10]

GUZMÁN GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS (MENZA)

Apuntes de historia postal (sobre prefilatelia extremeña) [nº 2]
El archivo Zavala. Una nueva referencia en la historia postal [nº 7]

LÓPEZ ANTUÑA, MARIO (ASTURFIL)

Cápsulas filatélicas: El 2 caballos [nº doble 4-5]
Cápsulas filatélicas: Los moáis [nº 6]
Cápsulas filatélicas: Encaje [nº 7]

LÓPEZ MUÑOZ, IVÁN (IVANHOE)

Introducción al correo de luto [nº 6]

MANZORRO NAVAS, MANUEL (ORENSE2)

La maximofilia, ¿una desconocida? [nº 9]
La cartofilia [nº 11]

MARTÍN PÉREZ, DAVID (FILAPLASTIA)

De(s)cartes: actualidad filatélica: Europa CEPT 2009 – Año internacional de la astronomía. El arte en los sellos: Georges Braque. La historia del 'tin can mail' o 'el correo de la lata'. El exchanger y su buzón [nº 3]
Crónica de EXFINUMED 2009 [nº doble 4-5]

MARTÍN PÉREZ, EDUARDO (EDUARDO)

El correo certificado en Ceuta durante el periodo prefilatélico: la pieza más antigua conocida [nº 8]

MARTÍN SAN ROQUE, CRISTINA (CRIS)

La capilla sixtina: la bóveda y el juicio final [nº 1]
80 años de la creación de la Ciudad del Vaticano y el pacto de Letrán [nº 2]
Corrado Mezzana y los sellos vaticanos [nº 10]
Entrevista a José M^a Santiago Giner, presidente de Afinet [nº 10]
Los coches del museo del automóvil Salvador Claret en los SVV españoles [nº 11]

ORTUONDO MENCHACA, JOSÉ MARÍA (JMORMEN)

Repercusiones postales en la construcción del ferrocarril del norte, entre Miranda e Irún [nº 8]

PALMERO CUÉLLAR, JULIÁN A. (LUIGI)

El fechador de 1854, ocho puntas de Albacete [nº 7]
Carta a... Edo Fimmen [nº 8]
Nuevas marcas de censura nacional de la provincia de Albacete [nº 9]

PARDO SALAS, FERNANDO (PARBIL)

El consulado de Bilbao y sus correos [nº 8]

PEÑAS ARTERO, JULIO (JULIOP)

Valmaseda, 1873-1874: una lección de convivencia en medio del caos [nº 8]

RAYA SÁNCHEZ, RAFAEL ÁNGEL (CENTAURO)

Correspondencia a Francia. Historia postal de Navarra en particular y de España en general [nº 7]
La carrera de «La Mala» [nº 11]
Masonería y filatelia. Masones famosos: George Washington [nº 11]

RETUERTO HERNÁNDEZ, JESÚS (RETU)

Novedades en la bibliografía filatélica española: un soplo de aire fresco [nº 0]
A priori: A modo de presentación [nº 3]
Casi un cuento... [nº 3]
A priori: Mirando hacia adelante con ira [nº 6]
A priori: La seducción de la filigrana [nº 7]
A priori: Más allá del dentado [nº 10]

RIERA SANTAUGINI, XAVIER (GUARISME)

1932: uso fiscal del sello de correos (autorización transitoria) [nº 8]

SÁNCHEZ CACHERO, MARIO (ARLUCK)

VII Convención de Afinet: Barcelona, 28-30 de octubre de 2011 [nº 8]
La «Sancta Ovetensis» en la Filatelia [nº 11]

SANTIAGO GINER, JOSÉ M^a (FARDUTTI)

El desmán de los Pirineos [nº 11]

TORRELL BOQUÉ, SEBASTIÀ (SETOBO)

Marcofilia: rodillo de transición [nº doble 4-5]
La filatelia es como una enciclopedia [nº 7]
Rodillos de poca difusión: Marcofilia – La «Vuelta ciclista a España» [nº 9]



11

6 Cu@rtos de Afinet