

# El Porteo Riojano

Boletín informativo del  
Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño  
Sede Social: c/Duquesa de la Victoria, 17-19  
Correspondencia: Apartado de Correos 272  
26080 - LOGROÑO (La Rioja)  
<http://www.ferisofi.es/logrono/>  
[grufinuri@ferisofi.es](mailto:grufinuri@ferisofi.es)



Nº 23

Depósito legal LR - 210 - 2010

## NECROLÓGICA Y EXPOSICIÓN

El día 16 de Agosto falleció a los 89 años de edad nuestro socio y Vocal de Numismática D. Inocente Calvo Blanco, persona apreciada por todos nosotros y que en dos ocasiones fue Presidente de nuestro Grupo, la última a sus 84 años y en un momento algo delicado para nuestra sociedad. Todos hemos agradecido en su momento su labor en pro de nuestra entidad. Siempre que la salud le respetaba, acudía a las reuniones de los viernes. Lo vimos el último viernes de Julio y como me contó su viuda, el día 5 de Agosto fue a nuestra sede y al encontrar la puerta cerrada, recordó que durante el mes de Agosto permanece cerrada. Nuestro recuerdo va allá a donde él se encuentre.

La XLI Exposición Filatélica y Numismática abrirá sus puertas el sábado día 1 de Octubre y las cerrará el domingo día 9 en la sala de exposiciones del Excmo. Ayuntamiento. Este año está dedicada a homenajear la insigne figura del inventor riojano D. Cosme García Sáenz al cumplirse el 150 aniversario del registro de patente en París de su "Garcibuzo". Lo creímos oportuno al denegar la Comisión de Programación de Correos el sello que en su día solicitó la Consejería de Educación, Cultura y Deportes y que nuestra sociedad apoyo. La misma abarcará unas 52 vitrinas más las correspondientes a Numismática y a otros documentos y objetos relacionados con su persona. Las aportaciones vienen de diferentes puntos España y contamos con el apoyo y colaboración del Instituto Cosme García de nuestra ciudad.

El domingo día 2 tendrá lugar la apertura de la estafeta de Correos en el horario de 10 a 14 horas de la mañana con el correspondiente matasellos conmemorativo. Materiales filatélicos en venta: un Tu sello, sobre conmemorativo y tarjeta máxima. Todo este material así como el matasellos es diseño de nuestro socio y Vicepresidente Luis Ángel García Varela.



El jueves día 6 a las 20 horas y en la misma sala de la Exposición tendrá lugar una conferencia a cargo del profesor D. Juan Aguilera Sastre que disertará sobre el tema: "Un episodio logroñés en la vida de Cosme García".

Estamos seguros que todo lo que hemos organizado y programado tendrá una buena acogida tanto de vosotros como del público en general. Como siempre os pedimos vuestra colaboración, tanto en el montaje como en el desmontaje de la misma.

El Presidente. D. Alberto Sanvicéns Valentín

## EN RECUERDO DEL INVENTOR RIOJANO D. COSME GARCÍA SÁEZ. 2ª parte

### La máquina para toda clase de timbres en tinta, para Correos

La maquina de sellar de Cosme García fue la más longeva de los fechadores empleados hasta entonces por las oficinas de Correos al estar **fabricada en acero**, como así lo indica la Circular de la Dirección General de Correos, **encargando el mayor cuidado en la estampación del sello de fechas**, de fecha 18 de noviembre de 1858, firmada por el Administrador principal de Correos, Mauricio López Roberts.

Viendo completa la circular comprobamos como la Dirección de Correos estaba pendiente y atenta al buen funcionamiento de las oficinas del ramo. Así se demuestra también en las demás circulares enviadas, en distintos años, a todos los administradores de las oficinas de Correos.

“Ha notado con disgusto esta Dirección de mi cargo, que a pesar de lo prevenido en repetidas órdenes, se mira con el mayor abandono por los empleados del ramo la estampación del sello de fechas en las cartas y pliegos de todas clases, haciendo infructuoso con semejante proceder los muchos gastos que ha ocasionado al Tesoro Público **la adquisición de máquinas y sellos de acero, contruidos y grabadas en el extranjero**, a fin de facilitar y perfeccionar dicha operación, que es uno de lo requisitos más esenciales del despacho de la correspondencia, y en que más deben esmerarse, por consiguiente, las Administraciones de Correos. Por este motivo, y para corregir tan punible abandono, recuerdo a Vd. lo prevenido sobre el mismo asunto en la circular de esta Dirección de 5 de Noviembre del año próximo pasado; en la inteligencia de que estoy resuelto a tratar con el máximo rigor y sin consideración de ninguna clase al Jefe de la dependencia en que se advirtiera alguna falta o descuido en este importante ramo del servicio público”.

Esta Circular demuestra, sin lugar a dudas, que las máquinas de Cosme García, no se construyeron en España, porque la industria en aquel entonces no estaba preparada, como también ocurrió con la fabricación de los cerrojos del primer fusil de retrocarga español, inventado por Cosme García, el riojano. Estos tuvieron que fabricarse en el extranjero en 1864 (siete años después) por los mismos motivos, de los cuales se conservan tres ejemplares en el Museo del Ejército, uno en el Museo Naval, otro en el Museo de la Guardia Civil, estos en Madrid y uno más en el de la Academia de Artillería de Segovia y es muy probable que existan otros en otros museos y en colecciones privadas.



*Museo del Ejército de Madrid*

Algunos de estos fusiles o tercerolas (versión acortada para el uso de la caballería), estaban etiquetados como “carabina belga” a pesar de ser bien visible en el cierre la inscripción del nombre del autor “CON PRIVILEGIO 1864 SISTEMA GARCIA”, como podemos comprobar en la imagen.

La biografía especializada menciona que fueron contruidos por la casa Jaspar, nombre de un conocido fabricante belga. En los ejemplares que se han examinado, aparecen los cerrojos con la inscripción Mauberge et cie-Liege, posiblemente porque fueron estas dos empresas belgas, las que construyeron los cerrojos. Y pudiera ser que alguna de ellas o ambas, fabricaron la maquina de sellar de Cosme García.

Antes de adentrarnos en el estudio de la máquina de fechar de Cosme García o Tipo 1857 y de los dos fechadores empleados anteriormente por las oficinas de correos, Egaña o Tipo 1854 y Baeza o Tipo 1842, veamos unos pequeños apuntes de la Historia del Correo y un resumen de las marcas empleadas en La Rioja, desde la incorporación del Correo a la corona hasta la utilización del fechador Tipo 1842, también llamado Baeza de la Prefilatelia riojana

## *Inicios del Correo.*

Los correos han existido desde tiempo inmemorial, siendo imposible establecer una fecha exacta del surgimiento del primer correo ya que el hombre siempre ha sentido la necesidad de comunicarse. Sabemos por los historiadores que en las antiguas civilizaciones tenían distintos sistemas de transmitir los mensajes y, como es natural, los primeros mensajes, eran enviados por mensajeros a pie y fueron orales, seleccionando aquellas personas que destacaran por su resistencia al cansancio y su memoria, para transmitirlo lo más rápidamente posible.

No cabe ninguna duda, de que en Egipto, en China y en las demás naciones de las épocas anteriores a Cristo, dispusieron de mensajeros para el envío de la correspondencia, estando limitado exclusivamente a los mensajes que enviaban los distintos reyes para el gobierno de sus imperios.

La historia tradicional nos relata que en el año 490 a. C., para comunicar la victoria de los griegos sobre los persas en la famosa batalla de Maratón, fue enviado un mensajero llamado Filípides a comunicar la victoria. Recorrió el camino desde Maratón a Atenas, distante 42 kilómetros, para anunciar la victoria, diciendo al llegar "Alegraos, hemos ganado" y una vez cumplido su deber murió; otros nos dicen, que murió, no de cansancio, sino por las heridas de la batalla.

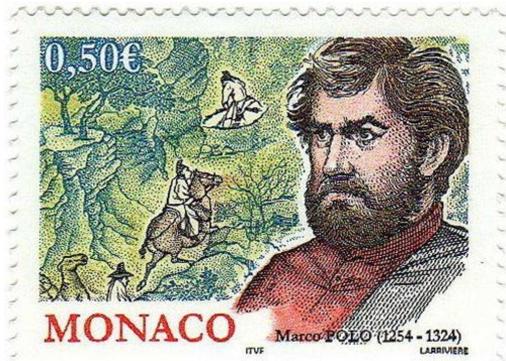
Varios historiadores, ponen en duda este relato. Parece ser que en realidad fue el ejército griego el que realizó la proeza de recorrer a toda prisa la distancia entre Maratón y Atenas, debido a que los persas, tras sufrir fuertes bajas, recién embarcados en sus navíos tras la derrota sufrida en las playas de Maratón, podían rodear la península Ática en poco tiempo y tomar la indefensa ciudad de Atenas. No ocurrió porque cuando los persas avistaron la ciudad, los soldados griegos ya habían regresado y viendo que la ciudad estaba bien defendida, decidieron dar media vuelta y volver a Persia.

En honor de Filípides, la historia nos relata que fue el mensajero enviado por la asamblea Ateniense a Esparta, para pedir ayuda en la lucha que sostenían con el ejército persa. Tenía que recorrer unos 240 kilómetros corriendo a través de montañas ásperas y duras, con calzado ligero, sólo con una pequeña arma para defenderse, lo realizó en dos días.

En Esparta fue recibido por sus generales, que ese día estaban celebrando una fiesta en honor a Apolo y que durante su celebración, no podían combatir, ni comerciar hasta el final de la fiesta, cuando hubiese luna llena. Filípides rehizo el camino y volvió corriendo a Atenas para comunicar la mala noticia. Se calcula que entre la ida y la vuelta corrió entre once y doce maratones modernos.

Las primeras noticias documentadas de un correo organizado nos llevan al antiguo imperio Persa en donde se nos dice, que existía un sistema bien organizado, para el transporte de la correspondencia, pero como en el resto de los imperios, solo podían ser utilizados por la clase dirigente ya que el uso público del correo no estaba permitido. Herodoto, escritor griego, nos dice que desde las orillas del mar Egeo hasta Susa, corte de los reyes de Persia, había ciento cinco casas de Postas, separadas unas de otras por el espacio, que un mensajero podía recorrer en un día.

El historiador Jenofonte confirma el dato y amplía la información, escribiendo :“Habiéndose dado cuenta Ciro el Grande 558 a 528 a. de C. de la distancia que un caballo puede recorrer en un día, sin excederse, hizo construir en los caminos cuerdas equidistantes de ese mismo intervalo, y colocó en ellas caballos y personas encargadas de cuidarlos. Nada retarda la marcha, un correo es reemplazado por otro, que está preparado para el viaje.



El veneciano Marco Polo, mercader y explorador que, junto con su padre y tío, realizó dos viajes a oriente, viajaron por la ruta de la seda a China en el siglo XIII, nos relata un dato interesante que guarda relación con el correo. Explica como los Tártaros tenían establecido un sistema de postas muy eficaz con chozas situadas a muy poca distancia unas de otras, y postillones siempre con el pie en el estribo, con lo que las comunicaciones corrían a gran velocidad y nos habla también de los correos imperiales en China, empleando por primera vez la palabra *posta* para indicarnos el servicio de relevos.

Por los relatos de los viajeros medievales, sabemos que los viajes eran lentos, se desplazaban por tierra, bien andando en mula o en camello por el desierto. Los viajes por vía fluvial o marítima los realizaban en navío, recorriendo, en el mejor de los casos, sin ningún contratiempo que les impidiera viajar, unos 60 kilómetros por tierra y 150 por mar, si el viento lo tenían favorable.

- *El correo en España.*

### *Apuntes sobre el Correo en la España Romana.*

Desde los tiempos de la República Romana, sabemos que el mundo romano, debido a sus conquistas de grandes extensiones de territorios, y aprovechando las vías y calzadas construidas por los militares, organizó las comunicaciones tanto para los transportes terrestres como marítimos, que fue la clave para la expansión militar y cultural de esta civilización.

A través de estas calzadas se desarrolló un sistema organizado de transporte, entre las que se incluía el correo, aunque no se trataba de un servicio público, que solamente podía ser empleado por el gobierno y militares, llegaba a todos los lugares dominados por Roma.

Este servicio, estaba atendido por personal variado y numeroso, entre ellos los “catabulenses” o postillones, que acompañaban siempre a los correos, pues estaba dispuesto que nadie podía correr la posta sin ir acompañado. Los “stractores” encargados de ensillar y embridar los caballos, y citaremos también a los “Muliores”, que eran mozos de carga y descarga que, a la vez, habían de alimentar y cuidar de las cabalgaduras.

Las cartas fueron al principio transportadas por peatones y gente a caballo, dependiendo de la distancia y la urgencia del correo, aunque una vez organizado el sistema del correo por el emperador Augusto, se emplearon carros y jinetes y se admitió correo de los particulares. Estos correos realizaban los relevos, comían y descansaban en unas casas conocidas como **Stationes**.

En las calzadas romanas, que cruzaban todo el imperio, existían tres tipos de construcciones en las que poder parar. **Stationes Civitates**, locales situados en las ciudades, que servían de refugio a los correos, con comida y cuadra para los caballos. **Stationes Mutationes**, estaban en lugares despoblados, donde se cambiaban los caballos, para su descanso, estaban situados a distancia equidistante y prácticamente eran solo cuadras. Y por último, **Stationes Mansiones**, era donde se comía, dormía y pernoctaba, estaban compuestas por varios edificios, con cuadras, albergues, almacenes. Disponían de carroceros, veterinarios y herradores para solucionar los problemas que pudieran tener los carros y caballos, estos locales, tenían que estar abastecidos de comida.

Entre cada dos **Stationes Mansiones**, existían de seis a diez **Stationes Mutationes**, paradas donde se cambiaba de caballería. Los taballarii transportaban la correspondencia oficial y a veces la de los particulares.



*Carro romano que transportaba el correo. Recibía la denominación de "carpentum", tenía cuatro ruedas y era parecido a nuestras viejas galeras. Edífil 2719*

En España, las primeras referencias que tenemos se remontan a la ocupación romana de la península Cesar Augusto (63 a.C. – 14 d.C.); desarrolló redes de caminos, basados en la Calzada romana, modelo de camino usado por Roma para la vertebración de su imperio, unía todas las vías conocidas de su Imperio y contaban con un sistema organizado de transporte.

El emperador Augusto separa el correo de los transportes y crea la primera organización Postal, el denominado *Cursus publicus*, con correos a caballo, que poco más tarde cambió por carruajes.

Las cartas se escribían sobre telas y tablillas, cubiertas de cera blanca o de color, sobre las que se grababan las letras con plumas o punzón.

Con la caída del imperio romano en el año 476, la organización postal romana, desaparece. Algunos historiadores nos cuentan que los correos, no desaparecieron, pero no se encuentran noticias referidas a este servicio postal, durante el dominio de los visigodos, ya que nos relatan que desconocían las ventajas del correo y aunque existiera, lo sería de forma muy elemental, sin organización para todo el territorio.

### *Apuntes sobre el Correo en la España Musulmana.*

Los árabes, después de conquistar el Magreb, pasaron a España, derrotaron al ejército visigodo y permanecieron desde el año 718 al 1492; establecieron un correo bien organizado. Estos correos, de los que se tienen abundantes noticias, se trasladaban en velocísimos caballos, pues sabido es que los árabes eran excelentes jinetes y criaron una raza especial de este animal solípedo, de bella estampa, poca alzada, y muy veloz; raza que aún persiste en la baja Andalucía. El correo árabe fue creado con exclusividad para las necesidades del Estado.

Por las informaciones escritas en los volúmenes de "Muqtabis", por Ibn Hayyan, historiador hispanomusulmán, sabemos que en el siglo VIII, el emir Abd al-Rahman I construye en Córdoba entre los años de 792 a 852, un Edificio de Postas y constituye la fecha más antigua de la existencia del Correo en la España musulmana.

En AL-ANDALUS fueron utilizadas las palomas mensajeras. Su gran eficacia hizo que se utilizaran un considerable periodo de tiempo. Las palomas no se utilizan para enviar mensajes indistintamente a un destino u otro. Vuelven a casa. El rasgo distintivo de las palomas mensajeras es su peculiar instinto de orientación, tan perfecto como el de las aves migratorias. Una vez adaptada a un palomar, si la paloma es llevada lejos del mismo, es capaz de regresar al ser dejada en libertad, aunque tenga que recorrer centenares de kilómetros.



*Correo árabe. Edífil 2774*



*Correo de palomas. Edífil 2859*

Continuará

D. Rodolfo Barrón Marín. Secretario del GFNR de Logroño

### *Fe de errata:*

*En la anterior entrega en el Porteo nº 22, en la descripción de la carta enviada a Madrid, se dice "Carta enviada de Zaragoza", cuando se ve claramente que el fechador es de Vitoria.*

## HISTORIA POSTAL

- El 7 de diciembre de 1941 la fuerza aérea japonesa ataca Pearl Harbor.
- El 8 de diciembre se produce el primer ataque de la fuerza aérea japonesa al aeródromo de Iba al norte de Clark Field de la isla de Luzón (Filipinas).
- El 10 de diciembre, 4000 japoneses desembarcan en la costa septentrional de la citada isla.
- El día 22 de diciembre desembarcan en la costa septentrional del golfo de Lingayen 43.000 soldados japoneses.
- El día 3 de enero de 1942 los japoneses ocupan Manila.

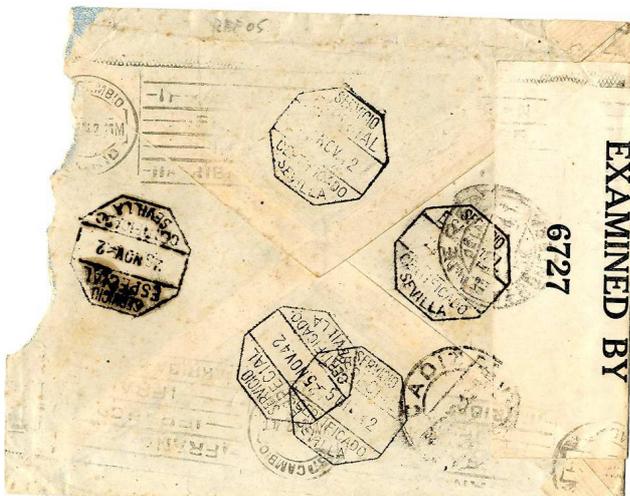
Tengo ante mi tres sobres de los fondos postales del Museo Dinastía Vivanco con franqueo mecánico de Bodegas Valdespino de Jerez de la Frontera (Cádiz) con fecha del 12 de diciembre de 1941 y el tercero del 28 de marzo de 1942, las tres dirigidas a Manila (Filipinas) y al mismo destinatario.



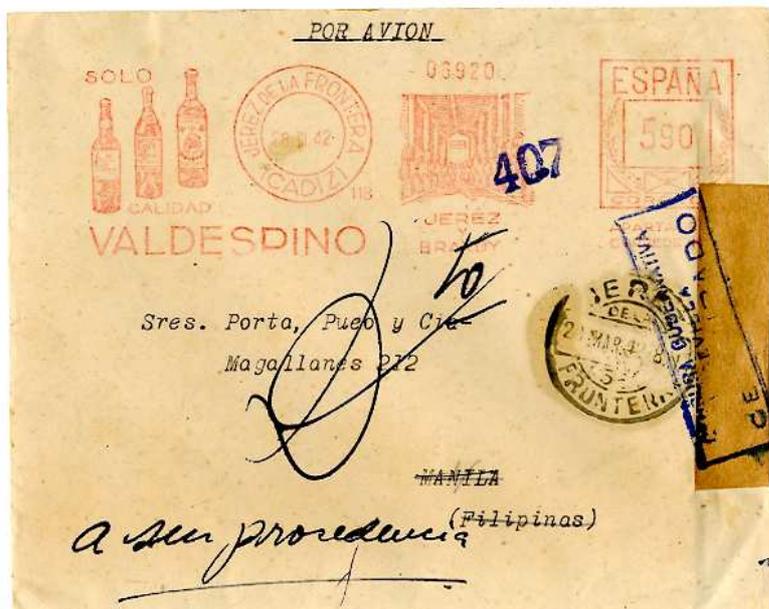
La primera enviada por correo ordinario (40 Cts. de franqueo - país de la UPEA), la segunda por correo aéreo (5,90 Ptas. de franqueo: 40 Cts. de correo exterior y 5,50 Ptas. de sobreposte aéreo para una carta de hasta 10 grs.) y la tercera con el mismo franqueo. De lo expuesto se deduce que, ante la situación crítica de Filipinas, se envió la segunda carta con la posibilidad de que llegue a su destino y, al no haber respuesta, a los pocos meses se envió la tercera. Las tres son devueltas a su remitente, las dos primeras el 25 de noviembre de 1942, casi un año desde que fueron enviadas y la tercera el 31 de marzo de ese mismo año.



Al contrastar los primeros sobres en su parte frontal, vemos que los dos tienen la misma marca de censura gubernativa de Sevilla en azul, la misma faja de registro de la censura americana, la marca **“Returned to sender service suspended”** en color rojo. Las diferencias llamativas surgen en la carta primera, una segunda marca de censura gubernativa de Sevilla en color violeta, marca francesa **“Retour à l’envoyeur”** en negro y las marcas en castellano **“Devuelto al remitente”** y **“Sin comunicación con el país de destino”** en color violeta. En la segunda figura el matasellos de salida de Jerez de la Frontera del 12.XII.1941. Del tercer faja y marca de censura gubernativa de Sevilla en azul, número del censor, **“a su procedencia”** escrito a mano en tinta y matasellos de Jerez de la Frontera del 28.III.1942.



El examen del dorso de los tres sobres es aun más llamativo. Los dos primeros tienen matasellos de devolución de Jerez de la Frontera del 25.XI.1942 pero, además, en el primero figuran dos matasellos de rodillo de Madrid del 24.XI.1942, cinco matasellos octogonales "Servicio Especial Certificado Sevilla" del 25.XII.1942 y un matasello de Cádiz del 25.XI.1942. En el tercero figura escrito en tinta a mano "suprimido el servicio", matasellos de correo aéreo de Sevilla del 29.III.1942 y rodillo de Jerez de la Frontera del 31.III.1942.



Lo llamativo en el primer sobre, es la marca francesa "Retour à l'envoyeur", además de las marcas "Devuelto al remitente" y "Sin comunicación con el país de destino", posiblemente, en su periplo de retorno haría escala en alguna colonia francesa no controlada por el Gobierno de Vichy y la falta de matasellos de tránsito no nos lo permite esclarecer.

D. Alberto Sanvicéns Valentín.  
Presidente del GFNR de Logroño

### Lotería para Navidad del Grupo



Nos vemos en la Exposición

Logroño, septiembre 2011