



El Porteo Riojano

Boletín informativo del
Grupo Filatélico y Numismático
Riojano de Logroño



Sede Social: Avenida de Navarra nº 2. Entreplanta
Correspondencia: Apartado de Correos 272
26080 - LOGROÑO (La Rioja)
<http://www.ferisofi.es/logrono/>
grufinuri@ferisofi.es

Nº 47
Septiembre 2017

Depósito legal LR - 210 - 2010

EXFILNU 17

Al final, y después de múltiples gestiones, se efectuó el día 27 de junio la presentación del sello del Museo de La Rioja. Comentarios, para los que no asististeis, que hubo una notable concurrencia y se entregó a todos los asistentes el sobre de primer día con el matasellos de presentación. El acto estuvo presidido por la Consejera de Desarrollo Económico e Innovación, el Director General de Cultura y Turismo y, por parte de Correos, la coordinadora de zona. Como comentario final, informaros que el representante del Museo nos agradeció nuestro apoyo por haber podido celebrarse el acto y la concurrencia en el mismo. Para los que estéis interesados, hay en la Sede sobres de primer día de Logroño y de presentación a vuestra disposición.



Estamos ya en marcha con la que será nuestra EXFILNU 17, que tendrá lugar los días 19 al 26 de noviembre en la Sala de Exposiciones del Excmo. Ayuntamiento de Logroño. La misma la dedicamos a conmemorar el 20 aniversario de la proclamación de los monasterios de San Millán de la Cogolla Patrimonio de la Humanidad. Hemos contactado con varios coleccionistas para que aporten sus colecciones que directa o indirectamente están relacionadas con la temática de monasterios, así como la aportación de nuestros socios. Estamos en la creencia que lograremos una buena exposición para la que contamos con la colaboración de la Fundación San Millán.

El viernes día 15 se cursó una petición a Correos solicitando que la fecha de emisión del sello de Cosme García fuera el día 28 de septiembre de 2018, fecha de su nacimiento y por lo tanto de su 200 aniversario. El lunes día 18 recibimos la conformidad de la misma vía email. Estamos en trámites de sus descendientes para poder usar su iconografía, paso importante para que Correos elija la más apropiada.

El número de lotería de Navidad que jugamos este año es el **72422**. En la sede tenéis participaciones para los que os interese jugar.

D. Alberto Sanvicéns Valentín

Presidente del Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño

APUNTES DE LA HISTORIA POSTAL DE LA RIOJA: CORRESPONDENCIA CON FRANCIA (7ª PARTE)

Red de Ferrocarriles de Madrid a Irún y Castejón a Bilbao

Como hemos comentado anteriormente, a partir de 1854 llegaron a La Rioja los primeros comisionados franceses para comprar vino riojano por la falta de producción de sus viñas, y así poder atender la demanda de sus bodegas, tanto del comercio interior de Francia como del extranjero, debido al ataque de la enfermedad producida por el hongo de la vid, el Oídio, visitaban Haro, Briones, San Vicente de la Sonsierra, Cenicero, Fuenmayor, Alfaro, etc. Cataban los vinos, los pagaban a buen precio y los embarcaban con destino a su tierra para mezclarlos con sus vinos o venderlos una vez tratados en sus bodegas, para seguir ofreciendo al mundo cantidades semejantes e incluso mejores.

Este vino a granel elaborado por cosecheros riojanos, se enviaba al puerto de Bilbao y de Pasajes por medio de carretas a través del Camino Real, para su posterior traslado a las zonas vitivinícolas francesas que tenían sus comisionistas comprando el vino en La Rioja.

De igual manera que los vitivinicultores riojanos trataron sus viñedos para combatir la plaga, a partir de 1856 en las regiones vitivinícolas de Francia, comenzó a generalizarse el azufrado de las viñas en primavera, aunque todavía tardó cinco o seis años en hacerse de manera eficaz, por lo que los ataques de oídio siguieron causando pérdidas de cosecha.

Al mismo tiempo que se iban recuperando sus viñedos de la plaga con el descubrimiento y tratamiento de nuevos métodos (principalmente el caldo bordelés), algunos comisionados franceses dejaron de acudir a la Rioja a comprar el vino para sus bodegas, al recuperarse la producción de sus viñedos, dejando a los vinateros riojanos en una situación económica casi crítica al no poder dar salida a sus caldos.

En este contexto es cuando se construyen las líneas de los ferrocarriles Bilbao - Tudela y Madrid - Irún, que fueron vitales para la exportación de los productos riojanos, tanto a nivel nacional como internacional, revitalizando la economía riojana, debido al abaratamiento del transporte y su salida por el puerto de Bilbao.

Estas dos líneas de ferrocarriles, que se conectaban en Miranda de Ebro, fueron muy importantes para la comarca riojana dado que facilitó el desarrollo de una agricultura de exportación, permitiendo la salida de la producción, especialmente la vitivinícola, hacia los mercados europeos y por el puerto de Bilbao a los mercados americanos, abaratando los costes del transporte.

Las ventajas de los ferrocarriles sobre los medios de comunicación tradicionales radicaban en su autonomía respecto de la fuerza animal, en la mayor regularidad, mayor velocidad, mayor capacidad de carga y menor coste, aspectos todos ellos que habían empezado a ponerse de manifiesto en la apertura del ferrocarril de Manchester a Liverpool en 1830, línea dedicada a la explotación de mercancías y pasajeros. La anterior línea inaugurada en 1825 de Stockton a Darlington, enlazaba las dos ciudades y prácticamente sus ingresos procedieron del transporte de pasajeros.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se desarrolló en España, como en otros muchos países, una intensa actividad en torno a la construcción del ferrocarril. Al iniciarse dicho período sólo se había inaugurado la línea de Barcelona a Mataró de 28 km de longitud en 1848, a la que seguiría la de Madrid a Aranjuez tres años después.

La Diputación General de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Real Junta de Comercio de Bilbao, en un acuerdo del 25 de enero de 1845, solicitaron la concesión de un ferrocarril que uniría Madrid con Irún, por Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, Valmaseda, Bilbao, Durango, Deva y San Sebastian hasta la frontera con Francia en Irún. La licencia se otorgó a Federico Victoria de Lecea y José de Arrieta Marascúa en el mismo año. El 26 de enero de 1846 se formalizó una sociedad Hispano-Francesa, constituida en París, con el nombre de "Compañía del Ferrocarril de Irún a Madrid por Bilbao". Se iniciaron los estudios del trazado y las gestiones para conseguir el capital para el desarrollo del proyecto y al no conseguir cubrir la inversión necesaria, la concesión caducó el día 13 mayo de 1855.



La Ley General de Ferrocarriles de 3 de Junio de 1855 fue decisiva para impulsar el desarrollo de la red ferroviaria; esta Ley facilitó la captación de los capitales extranjeros necesarios para llevar a cabo la construcción. Se pusieron los medios para procurar los recursos necesarios (Ley de Bancos de Emisión y Sociedades de Crédito de 1856). Al amparo de esta Ley se fundaron con la colaboración de capital francés, tres de las sociedades anónimas más grandes del país: los hermanos Emilio e Isaac Pereire, junto con Le Crédit Mobilier Français y La Société Générale Belge, fundaron la Sociedad de Crédito Mobiliario Español. Los Rothschild auspiciaron la creación de la Sociedad Española Mercantil e Industrial y el financiero Prost con los hermanos Louis y Numa Guilhou promovieron la Compañía General de Crédito. Estas sociedades acabaron centrando su atención en la construcción de los ferrocarriles de las grandes líneas españolas, a las que destinaron grandes sumas de dinero. Las principales fueron:

- Madrid – Irún. Cía de los Caminos de Hierro del Norte de España (conocida como **Norte**) (Hnos Pereire)
- Madrid – Zaragoza – Alicante. (MZA) Rothschild
- Córdoba a Málaga, Córdoba a Sevilla y Sevilla a Jerez y Cádiz. (Guilhou)

Cía. de los Caminos de Hierro del Norte de España (FFCC. Madrid a Irún)

La Sociedad para el Crédito Mobiliario Español, de la cual eran unos de sus mayores accionistas los hermanos Péreire, obtiene la concesión para la construcción y explotación de la línea férrea de Madrid a la Frontera Francesa por Ávila, Valladolid, Burgos, Miranda de Ebro, Vitoria, San Sebastián e Irún. Los hermanos Pereire eran concesionarios del ferrocarril Bordeaux-Bayonne-Hendaye (La Compagnie des chemins de fer du Mid) y evidentemente deseaban el enlace ferroviario con España a través de Irún.

El 29 de diciembre de 1858, Crédito Mobiliario Español, constituyó una empresa filial, la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, más conocida como “Norte”, que inicia las obras en ese mismo año y la inauguración oficial de la totalidad del proyecto del paso entre España y Francia, se realiza el 15 de agosto de 1864 (vía Madrid a Irún), convirtiéndose al mismo tiempo en el primer ferrocarril Internacional del Reino. El 20 de agosto de 1864, inició su explotación completa entre Madrid e Irún o línea General del Norte, si bien ya se ofrecía servicio en algunos tramos ya construidos anteriormente.

Ferrocarril Tudela a Bilbao

Con la decisión de la Cía. de los Caminos de Hierro del Norte de España, de construir su línea de ferrocarril de Madrid a la frontera francesa pasando por Vitoria, los intereses vizcaínos quedaron mermados, al quedar muy desplazada la villa de Bilbao y su puerto marítimo de la línea General del Norte. Las autoridades locales, al ver que no se toma en consideración su propuesta, el 13 de marzo de 1856 formalizan una Comisión para estudiar el denominado “Ferrocarril Vizcaíno”, uniéndose el Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación General de Vizcaya y la Cámara de Comercio, con la idea general de unir Bilbao al ferrocarril de la Línea del Norte.

La Diputación Provincial de Logroño, junto al Ayuntamiento de Logroño y los empresarios vitivinícolas y comerciantes riojanos, que buscan un transporte hacia el mar por el puerto de Bilbao, para facilitar la exportación de los productos de La Rioja, lo que redundaría en el engrandecimiento de su comercio, principalmente el vino, crean la *Comisión riojana del ferrocarril de Tudela a Bilbao* y toman contacto con la *Comisión del Ferrocarril Vizcaíno* en mayo de 1856, para proponer la construcción de un ferrocarril de Tudela a Bilbao, por Logroño, Haro a Miranda de Ebro, punto elegido para la unión al ferrocarril del Norte.

La unión de fuerzas de la *Comisión riojana*, con la *Comisión Vizcaína*, propició la creación del ferrocarril Tudela a Bilbao. La nueva línea enlazaría en la primera localidad con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, aunque finalmente el enlace se estableció en Castejón de Ebro.

El expediente de autorización para anunciar la subasta del ferrocarril, fue concedido el 15 de septiembre de 1857 y al año siguiente se inició la construcción en los dos tramos que se componía la línea, Bilbao-Miranda y Miranda-Tudela.

La línea entre la capital vizcaína y Miranda de Ebro, se inauguró el 1 de marzo de 1863, entrando en servicio este tramo al día siguiente. Tres meses después, el 18 de mayo, los trenes de viajeros continuaron hasta Haro, inaugurando este tramo en la citada fecha y el 30 de agosto se inauguró la línea ya totalmente terminada, saliendo un tren especial de Bilbao con las autoridades vizcaínas, pasando por Miranda de Ebro, y recorriendo el territorio de La Rioja de Este a Oeste, parando en las principales poblaciones riojanas para recoger las autoridades locales (Haro, Logroño, Calahorra y Alfaro), hasta llegar a Castejón, donde en su estación, junto con autoridades navarras, celebraron la terminación de la nueva línea ferroviaria, que unía el puerto de Bilbao, con La Rioja, Zaragoza y Barcelona, entrando en explotación toda la línea el 31 agosto 1863 denominándose **Línea Bilbao a Castejón**.

Ambulantes del FFCC.

Desde el inicio de la construcción de las primeras líneas del ferrocarril, la administración de Correos, utilizó las líneas férreas para el transporte de la correspondencia, por ser un medio más veloz en su recogida, traslado y distribución. Una Real Orden del 31 de diciembre de 1844, cuatro años antes de la construcción del primer ferrocarril español de Barcelona-Mataró, en el año 1848, señalaba en su artículo 28, que toda la correspondencia, junto con los agentes necesarios para su manipulación y acarreo, serían transportados gratuitamente en los servicios ordinarios y a todo lo largo de la vía. Las compañías de los ferrocarriles habían de proporcionar, en cualquier línea ordinaria, una sección especial para el transporte del correo, cuya forma y dimensiones habían de ser determinadas por la Administración Postal.

En el artículo 29, entre otras consideraciones disponía que la Administración de Correos tuviera que facilitar los vagones especiales para el correo y las Compañías ferroviarias debían de responsabilizarse de su mantenimiento. El 27 de julio de 1855, en la línea Madrid a Albacete fue creada la Primera Estafeta Ambulante, para la clasificación y matasellado del correo con la construcción de vagones especiales para el servicio de la correspondencia; a medida que se extiende la red ferroviaria, se van creando las diferentes estafetas ambulantes.

En 1866 el desarrollo de la red ferroviaria, obliga a una primera reforma en profundidad y se reestructuran los ambulantes en servicio; divide las administraciones ambulantes en líneas generales o de primera clase y líneas transversales o de segunda. El Ambulante del Norte de la línea general Madrid a Irún, estaba considerado de primera clase y el ambulante de la línea trasversal, Bilbao a Castejón, de segunda.

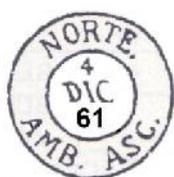
La instalación de buzones en muchas de las estaciones, favorecía la posibilidad de depositar las cartas hasta minutos antes de la partida de los trenes. La correspondencia recogida en el buzón de la estación, era clasificada por el empleado residente o visitante e inutilizada por ellos. La correspondencia depositada en el buzón colocado al lado del coche postal, eran las cartas destinadas a llevar el matasellos Ambulante cancelando los sellos.

Marcas del ambulante de la línea Norte.

La correspondencia transportada por ferrocarril, era inutilizada por las estafetas ambulantes que **utilizaban la misma "máquina para toda clase de timbre en tinta"** que se empleaba en las estafetas de las rutas terrestres, inventada y patentada por el riojano Cosme García Sáez, **usando estos fechadores con la inscripción de AMBULANTE o AMB., combinada con el nombre de la línea, en este caso NORTE**, indicando el trayecto como AMB. ASC. o AMB. DESC. Cuando se implantaron más expediciones, usaron las inscripciones de AMB. ASCTE. o AMB. DESCTE. , 1ª o 2ª Expedición.

Se denominaba Ambulante Ascendente a la estafeta que se dirige a Madrid, en contraposición a los trenes que salían de la capital española, que se denominaron Ambulante Descendente.

La estafeta o ambulante de Correos de la Línea Norte se estableció en 1861, utilizando una marca específica de "Doble Círculo", para señalar la correspondencia en ellas depositadas.



1861 a 1870 en color NEGRO



1861 a 1870 en color NEGRO y ROJO



1862 a 1870 en color NEGRO, AZUL Y ROJO



1862 a 1870 en color NEGRO Y ROJO



1865 a 1867 en color NEGRO



1865 a 1867 en color NEGRO y ROJO

"La máquina para toda clase de timbres en tinta", inventada por el riojano Cosme García Sáez, denominado Fechador Tipo de 1857, con sus 19-20 mm de diámetro es un poco más pequeño que el anterior fechador Tipo de 1854. Es reconocible por tener las letras del mes inclinada, a diferencia del anterior que las tenía rectas.

Los cuños de los fechadores fabricados y distribuidos en la primera partida de 1857, presentan un punto detrás del nombre de la ciudad y sus letras son más altas, mientras que fechadores del mismo tipo distribuidos a partir de 1858 no presentan punto después del nombre de la ciudad y sus letras son de menor altura que el anterior. Su uso se prolongó hasta finales de la década de los 70.



Es un fechador de doble círculo. Las Administraciones principales llevan su nombre en la parte superior y en la inferior llevan entre paréntesis el número asignado en la nueva división territorial de Correos en demarcaciones postales, que entró en vigor el 1.5.1854, (decreto del 15.2.1854). Posteriormente, el 7.3.1857 se efectuó otra modificación, teniendo como patrón las provincias. A Logroño le correspondió el nº 33.



El resto de oficinas postales que dependían de las principales, llevan en la parte superior su nombre y en la inferior la provincia a la que pertenecen. En todos los fechadores, en el círculo interior figura la fecha del día de expedición en la parte superior, en el centro las letras del mes están inclinadas a la izquierda y en el inferior las dos cifras finales del año.

La solicitud de patente de la máquina de correos, o como la conocemos actualmente, el **fechador Tipo 1857**, la realizó D. Cosme García el 16 de mayo de 1856. **“Una máquina para toda clase de timbres en tinta”**, fue la primera máquina de sellar que resultó práctica y fiable, con cambio automático de fecha. Una de las más longevas por estar **fabricada en acero**, como se menciona en los Anales de Correos en su Circular de 18 de noviembre de 1858 **“adquisición de máquinas y sellos de acero, construidos y grabados en el extranjero”**; con este enunciado tenemos la certeza de que no se construyeron en España, estando en servicio más de veinte años.

En el acta notarial de puesta en práctica, de 18 de septiembre de 1857, ante testigos y notario, se consigna que se trata de: **“Una máquina pequeña, que se compone de armadura de hierro, un émbolo y varios rodillos que recogen y distribuyen la tinta contenida en un bote sobre una platina de bronce. Y habiendo hecho funcionar dicha máquina, instantáneamente fueron selladas varias cartas con la mayor claridad y limpieza en la estampación del sello”**.

Se añade que las máquinas están en servicio en varias administraciones de Correos, y funcionan casi de continuo, por lo que se considera que su puesta en práctica es notoria y pública. En Madrid se empezó a utilizar en el mes de febrero, muy posiblemente dentro de esa fase de pruebas antes reseñadas.

De hecho, desde la primavera de 1857 hasta 1864, Cosme García trabajó, por contrata con la Dirección General de Correos, **no sólo como proveedor oficial de de la máquina fechadora que había inventado**, sino también **en la enseñanza a los funcionarios del manejo y conservación de esta máquina fechadora de sellos**.

Así se desprende de una circular de Correos del 19 de abril de 1857: **“En la silla-correo que sale hoy marchará el constructor de las máquinas de sellar la correspondencia. D. Cosme García, provisto de una orden de esta Dirección para que se sirva Vd. facilitarle cuanto necesite a fin de que puedan establecerse aquellas lo más pronto posible en esa Administración. En su consecuencia, he dispuesto prevenir a Vd. que reciba y haga observar escrupulosamente las instrucciones que él mismo le comunique acerca del uso, limpieza y conservación de dichas máquinas, además de las que contiene el adjunto impreso, en la inteligencia de que exigirá a Vd. la responsabilidad más estrecha de cualquier falta que se note en ese servicio, y que separaré de sus destinos a los empleados que estando encargados del cuidado y limpieza de las expresadas máquinas, no lleven con la mayor exactitud su cometido. Firmado Luis Manresa”**. Las instrucciones que daba de cómo conservar y limpiar la máquina para tenerla en perfectas condiciones de sellar, eran claras y detalladas.

Acompañando a cada máquina, se entregó: **Ocho centros para los meses restantes, una caja de números de imprenta para la fecha del día, un destornillador y un mango para el “sello”**. Cosme García, previó cualquier contingencia y facilitó los elementos necesarios para, en caso de avería, para que pudieran seguir franqueando la correspondencia manualmente, hasta que la máquina estuviera en condiciones de funcionar perfectamente.

Referente a la citada circular de 19 de abril, interpreto que no es un decreto ni una ordenanza que obligue a dejar de usar los fechadores anteriores, obligando a utilizar los nuevos. Es tan solo un aviso o circular instructiva, previniendo que el inventor de la máquina de sellar, Cosme García, irá a explicar cómo funciona la nueva máquina de sellar la correspondencia, y que antes de que llegue a destino (se supone que a todas las administraciones principales), ya se han repartido estos nuevos fechadores, junto con un pliego con los consejos útiles de como emplear dicha maquina.

Se conoce algunas capitales de provincia, Ávila (día 8), Sevilla (día 13) y Barcelona (día 14), donde se empezaron a utilizar unos pocos días antes de la fecha del acta notarial de puesta en práctica, 18 de abril, por lo cual es fácil deducir que esos fechadores debieron repartirse unos cuantos días antes.

Pese a su aparente simplicidad, las maquinas construidas en buen acero (no de hierro como indica erróneamente el acta notarial), no se podían construir en España porque la industria en aquel entonces, no estaba preparada para realizarlos, por lo que Cosme García debió de subcontratar su fabricación a compañías extranjeras, posiblemente empresas belgas, (las que posteriormente **construyeron los cerrojos para el primer fusil de retrocarga español**, también inventado por Cosme García.

No se puede concretar la responsabilidad de los errores de algunos fechadores, **tanto en el nombre de la localidad como en su ubicación provincial**, a la administración, a descuidos de los fabricantes extranjeros o al propio inventor, que no cabe duda de que le debieron suponer serios disgustos. Pero indudablemente, si Cosme García estaba recorriendo la península mostrando su máquina, mal podía supervisar los encargos simultáneamente.

No se ha conservado ningún ejemplar de esta máquina, tanto por particulares como en el Museo Postal.

LO CURIOSO DE LOS SELLOS. 5ª PARTE

El sello triangular.

¿Por qué hay sellos triangulares? Sencillamente, para ser adaptados al ángulo del sobre y no obstruir seña alguna.

La influencia que puede tener un dibujo.

Cuando el senado Yanqui se ocupaba de lo que era entonces proyecto de la construcción del Canal de Nicaragua, uno de los argumentos que hizo más presión fue el sello de este país representando un volcán en erupción, lo cual hizo que el senado se decidiera por la apertura del interoceánico de Panamá.



No viene la musa.

La falta de inventiva de algunos países, afortunadamente pocos, les hace cometer el plagio.

El capitán MacArthur, inglés prendado de los carneros de estimadas lanas merinas que se criaban en nuestros montes, se llevo unos cuantos ejemplares, aclimatándolos en Australia, y allí, desarrollada la producción de ganado para el la obtención de sus lanas, se convirtió en la especie selecta y apreciada en todo el mundo. Australia, en el centenario de la muerte del capitán MacArthur, le dedico una serie de tres sellos, y el motivo que se representó fue un hermoso carnero de lanas merinas.



Australia 1934



Argentina 1942



Perú 1936

Argentina, en su serie de productos nacionales, ofreció al mundo un sello en el que va representado también un carnero merino de tal factura, que se adivina enseguida que la inspiración fue a buscarse en aquel de Australia. Y en este país, en vista de la belleza del sello, cambiaron el formato y tres años después volvió a reproducir el mismo carnero.



Perú, en uno de sus sellos impreso en Londres, por el procedimiento del huecograbado, se inspiró una vez más en los del homenaje al capitán MacArthur.



Y si se preocuparon de dar a conocer la riqueza de la lana y de la carne, la superabundancia de ganado hizo concebir los buques frigoríficos, y Nueva Zelanda hace la primera prueba con el "Dunedin". Dobla el estrecho de Magallanes y felizmente llega a Londres. Como tan fausta innovación económica no podía quedar olvidada, en la serie conmemorativa de la colonización de aquel país es emitido un sello en 1936 para perpetuarla.

Argentina, interesada en la exportación de carnes congeladas, convoca una reunión internacional en 1932 y emite una serie de tres sellos, en los que vemos el globo terráqueo y asentada sobre el mismo, una máquina compresora-enfriadora de aire, con la inscripción: "VI Congreso Internacional del frío", además del valor y país a que corresponde.



Sellos que causan conflictos.

No siempre resultan los sellos elementos de paz, sino que algunas veces provocan serios conflictos que pueden degenerar en terribles guerras.



Una cruz que se puso en la filigrana de los sellos del Sudán Egipcio 1931, fue interpretada por los musulmanes como el signo del Cristianismo y, mientras la circulación de los mismos se prolongaba, el descontento y disgusto aumentaba también. Para evitar que las cosas no se agravaran fué sustituida la cruz de la filigrana, por la media luna y la estrella, emblema del Islam.

Un sello de Argentina de 1936, del valor de 1 peso, señaló como islas pertenecientes al territorio nacional, las de Falkland, lo cual motivó una reclamación diplomática por parte de Inglaterra, al expresar que aquellas islas les pertenecen.



1 emisión



2 emisión corregida

Este sello, en su designación geográfica, distaba mucho de ser correcto. Se incorporaba además toda la tierra de fuego, motivando análoga reclamación por parte de Chile. Reconocidas las respectivas soberanías, pronto se corrigió para que no se presentaran nuevas reclamaciones y no se achacaran hechas adrede o por descuido del grabador, y apareció otro sello suprimiéndose las líneas que indicaban fronteras de países de Hispanoamérica.

Otro sello de los que irrumpieron en casa de los demás, y esta vez nos atañe como españoles, fue el que emitió Canadá en 1898 para conmemorar la uniformidad de las tarifas postales para la correspondencia. El sello señala todos los países del Imperio Británico y al indicar Gibraltar, es tan enorme lo que debería ser un puntito, que si tuvieramos que cartografiar el sello por rigurosa escala, veríamos que toda Andalucía les pertenece.



Quizás el más serio conflicto que se provocó por un sello, se debe al de la República Dominicana, que



comparte la isla con su vecina Haití. Se ensancharon tanto los dominios en el sello de 1930, y tan apretados quedaron los haitianos, que éstos se sintieron molestos, y en poco estuvo que no se asomara un auténtico conflicto guerrero.



No basta ningún *casus belli* de los que hemos dicho. Nicaragua quiso demostrar con sus sellos que una parte del territorio hondureño les pertenecía, y para que no se achacase a error, sobre el trozo que se anexionaba, escribió "territorio en litigio". Honduras, enormemente disgustada, mandó nota a Nicaragua y contestó sosteniendo su tesis. Las radios entraron en guerra y exhortaron a sus escuchas a sostener cada uno su criterio, y cada vez más violentos, los espíritus se calentaron, la tensión se puso al rojo vivo y ... esto sucedía en 1937. Las únicas sanciones que se tomaron, fueron de dejar sin curso la correspondencia que cruzara la frontera hondureña y franqueada con tales sellos.



Hay que tener en cuenta al leer estos artículos, que fueron escritos en el año 1944 por **J. MAJÓ TOCABENS** en el libro: "POR EL MUNDO DE LOS SELLOS" Vademécum Filatélico

Francisco Javier Blanco.

Vocal de Nuevas Tecnologías del GFNR

LÉXICO ESPECIAL FILATÉLICO. COMENTADO IV

DOBLE IMPRESIÓN. Es cuando una hoja se sellos entra dos veces por error en máquina y recibe una encima de la otra dos impresiones.

ENROLLADOS. A las máquinas automáticas para expender sellos, debe proveérselas de rollos formados por largas hileras de 500 ó 3000 sellos y, en algunas máquinas, tal y como van saliendo se van perforando.

Se distinguen de los normales por tener únicamente trepado un costado o por disposición especial del dentado. (véase **dentado**)

ERROR. Durante el tiraje de los sellos se producen errores de impresión. A veces se trata de timbres emitidos en limitada cantidad, y alcanzan gran estima entre los filatélicos al encontrar un ejemplar de color cambiado.



Color bermellón



Color azul

En 1851, al introducir en la plancha del valor de seis reales un cliché del dos reales, tuvo lugar la impresión del sello más carismático de nuestra filatelia: un dos reales que resultaba ser azul en lugar de bermellón por ser de ese color la hoja del seis reales en la que se había incluido.

Solo se conocen tres ejemplares.

ESPECIALISTA. El coleccionista que limita su colección a uno o varios países, y empezando desde la gestación con el boceto hasta cuando es “matado” (matasellado).

ESTAMPACIÓN. Terminada de grabar la matriz, esta es curvada y endurecida, adaptándola a un rodillo que se coloca en la prensa (encuñadora), la cual pasa a presión sobre la plancha de acero dulce, produciéndole las mismas hendiduras de que va provista la matriz, y rodando en sentido horizontal o vertical sobre la plancha queda terminado el molde.

La matriz es un dibujo positivo que al transferirlo a la plancha queda en negativo, y esta al proceder a la estampación de los sellos, hace que quede en positivo.

La plancha con los grabados hechos a base de surcos y puestas en las máquinas de imprimir por el sistema calcográfico recibe la tinta directamente sobre la plancha. Una segunda operación la recoge y deja únicamente la que ha penetrado dentro de los surquitos: humedecido el papel, se coloca encima de la plancha, es prensado y retirado acto seguido. El calco ha sido echo, y el impreso se ha convertido ya en una hoja de sellos que pasa a secarse, engomarse y finalmente a taladrarse.

Talla dulce es el grabado al acero o calcográfico, que corresponde a un mismo sistema.

FACIAL. Valor representativo y de compra del sello en el correo. Un sello en curso de 2€, nuevo, diremos que tiene un facial de 2 euros.

Francisco Javier Blanco

Vocal de Nuevas Tecnologías del Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño

