



# 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](mailto:grufinuri@ferisofi.es)

**Nº 72**  
**Diciembre 2023**

Depósito legal LR - 210 - 2010  
ISSN 2990-0425

## JUAN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE "EL MUDO"

Desde que tuvimos conocimiento de la emisión de un sello, en este caso una hojita bloque, dedicado a Juan Fernández de Navarrete "El Mudo", nuestro interés estuvo en lograr la presentación del mismo en Logroño, su ciudad natal. Gracias a las gestiones efectuadas por nuestro secretario Javier Blanco Martínez con el departamento de presentaciones de Correos, logramos el matasellos de Primer Día para Logroño, quedando la presentación para El Escorial, que es donde está el cuadro que se reproduce en la hojita bloque.



Aprovechando los desplazamientos a Briones y Nájera para asistir a las presentaciones de sus sellos, contactamos con la Directora de Filatelia de Correos, a la cual se le expuso el tema y nos indicó que en el caso de disponer de alguna fecha, haría lo posible para que se pudiera celebrar.

Durante el presente año se han exhibido en la Sede diferentes muestras de nuestro coleccionismo. Ciertamente, la propuesta ha sido bien acogida y queremos continuarla en el próximo 2024.

Ante la cercanía de las Fiestas que se avecinan, se ha acordado el montar una nueva Muestra Filatélica en nuestra Sede, que ocupara varias vitrinas en la que esperamos que participen buen número de nuestros socios, puesto que las aportaciones son de un mínimo de 16 hojas, lo equivalente a un cuadro de los dos que tienen la vitrina. En la mentada exposición no van a participar los Amigos de La Rioja, como sí ocurrió el pasado año, con las imágenes de su concurso anual de fotografías.

Se inaugurará el viernes día 15 y se clausurará el domingo día 17, en horario de 18:30 a 20:00 horas, salvo el domingo que será de 12 a 14 horas. Nuestro deseo es que os acerquéis a visitarla el mayor número posible de vosotros.

Hemos previsto para el viernes día 22 celebrar en la Sede con un vino de Rioja y con lo que aportéis los que acudáis al acto, el preámbulo de las Fiestas Navideñas.

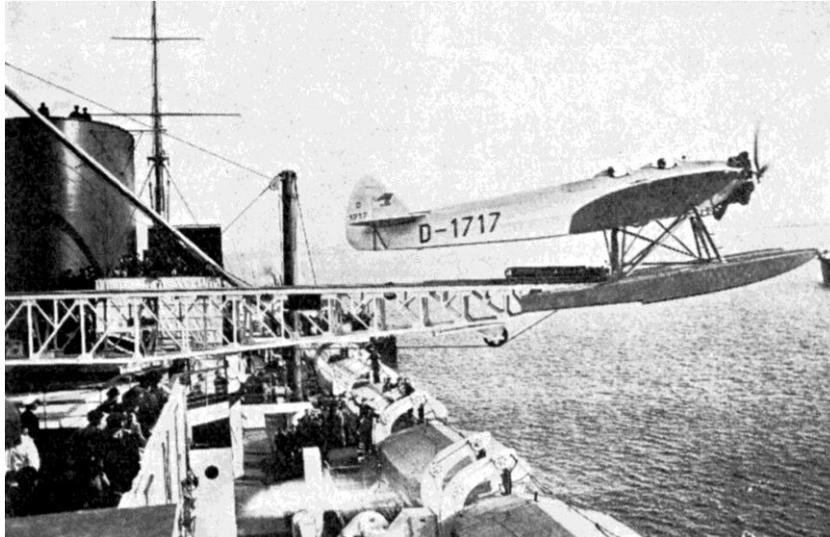
Os recordamos que el número de la lotería que juega el Grupo es el: **92670**, del que aún quedan participaciones. Os deseamos que paséis unas Felices Fiestas Navideñas.



D. Alberto Sanvicéns Valentín.  
Presidente del Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño

## VUELOS CATAPULTADOS

Uno de los capítulos más interesantes, dentro coleccionismo de temática aérea, son los “Vuelos Catapultados”. En la época de los grandes transatlánticos, algunos de ellos incorporaron en su estructura una catapulta para impulsar el vuelo de un hidroavión, lo que permitía trasladar correspondencia cuando el buque se encontraba cercano a la costa, tanto americana como europea. A toda la correspondencia se le estampaba la marca del transatlántico de donde partía.



*Hidroavión Heinkel HE12 en la catapulta del Bremen. Fuente: Wikipedia.*

En 1928, a bordo del paquebote francés *Ile de France*, se emitieron dos sellos sobrecargados, únicamente como sobretasa para la correspondencia catapultada\*, centenario del nacimiento de Marcellin Berthelot (90 c.) y serie dedicada a Pasteur (1,50 F.).



*\*El Ile de France, suprimió a finales de 1930 el sistema de catapultado por falta de rentabilidad.*

La siguiente imagen corresponde a una carta catapultada desde *Ile de France* con destino al Havre en el viaje de Nueva York al Havre, con franqueo de 1,55 F y 10 F de sobrepuestos aéreos, circulada el 23 de agosto de 1928. Interesante es la marca que lleva en la parte superior izquierda, cuya traducción es la siguiente:

“Agosto – Septiembre 1928, Primer enlace Postal Aéreo, Transatlántico por hidroavión catapultado, desde *Ile de France*, Piloto Teniente de Navío L. Demgubaut”

Más abajo la leyenda “New York al Havre”, leyenda que se repite en el fechador octogonal de fecha 23.8.28 de la estafeta postal del *Ile de France*.



Esta carta ha salido, recientemente, a subasta, con una puja inicial que superaba los 4.000 Euros. El paquebote alemán *Bremen* fue puesto en servicio en julio de 1929 y, junto con su gemelo *Europa*, incorporaron una catapulta en la cubierta turística entre dos chimeneas. Las tres imágenes siguientes corresponden a cartas catapultadas desde el citado buque.



Carta circulada por Correo Aéreo Catapultado entre Nueva York y Bremerhaven (Alemania), con un franqueo de 20 Ctvs., matasellos de salida del 26.7.29, fechador de llegada en el reverso del 1.8.29 y devuelta por destinatario desconocido el 2.8.29. Marca de envío catapultado del *Bremen* y de la oficina postal aérea de Bremerhaven.



Carta circulada por Correo Aéreo Catapultado entre Triesenberg (Liechtenstein) y Nueva York, con un franqueo de 150 Rp., matasellos de salida del 12.9.31. Marca de envío catapultado del *Bremen* con fecha del 21.9.31 y de vuelo adelantado a Nueva York.



Carta circulada por Correo Aéreo Catapultado entre Holyoke (U.S.A.) y Reichenbach (Alemania), con franqueo de 20 Ctvos., matasellos de salida del 15.9.33, fechador de la Central de Correo Aéreo del 23.9.33, de tránsito de Berlín del 23.9.33 y de llegada del 23.9.33, las tres en el reverso. Marca de envío catapultado del *Bremen* del 21.9.33 y de la Central de Correo Aéreo de Berlín.

El paquebote alemán *Columbus*, sus obras de puesta de la quilla dieron comienzo en 1914 en los astilleros Schichau en Danzig (Alemania) y se paralizaron por falta de materiales debido a la Primera Guerra Mundial. Una vez finalizada, las restricciones impuestas por el Tratado de Versalles no permitieron su reanudación. Al declararse Danzig como territorio independiente, hizo posible su finalización en 1922 y su viaje inaugural fue el 22 de abril de 1924. Tuvo un final trágico al ser hundido por su propia tripulación el 19 de diciembre de 1939, en los primeros meses del inicio de la Segunda Guerra Mundial. Las causas de su final trágico darían tema suficiente para un guion cinematográfico.



Carta circulada por Correo Aéreo Catapultado entre Budapest (Hungría) y Bronxville (U.S.A.), con franqueo de 2,45 Pengö. Fechador de salida del 15 de junio de 1932 y de tránsito de Colonia (Alemania) del 16 de junio de 1932. Marca de envío catapultado del transatlántico *Columbus*.

Nota: Dos de las cartas son de la colección de Miguel Ángel Yrureta Murga y, la última, de la casa de subastas húngara Darabanth. El resto, de las subastas internacionales que publica Delcampe.

D. Alberto Sanvicéns Valentín  
Presidente del Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño

## GRANDES PIEZAS DE FILATELIA

El pasado día 8 de noviembre, en la firma Robert&Siegel de Nueva York, se subastó una de las grandes rarezas de los sellos norteamericanos, corresponde a la variedad del centro invertido del sello de Correo Aéreo de 24 c., con coloración rosa-carmín y azul, de la emisión de 1918, en la que figura el avión Curtiss "Jenny". Era lote único que se subastaba y salía en una puja inicial de 1.500.000 \$.



Hace unos años se subastó la misma pieza en bloque de cuatro, única pieza conocida.



*Nota: La primera imagen es de la firma subastadora y la segunda apareció en la página web de Philasearch.*

D. Alberto Sanvicéns Valentín

Presidente del Grupo Filatélico y Numismático Riojano de Logroño

## UNA VISITA A LA PLANTA CLASIFICADORA DE CORRESPONDENCIA

Hacia mitades del año 2001 la sociedad filatélica de Southampton, en el Reino Unido, organizó una visita a la planta local de clasificación de correspondencia. En aquella época yo residía en Southampton y me apunté a la visita. Nos unimos a la excursión unos diez filatelistas.

La planta clasificadora de correspondencia estaba en las afueras de la ciudad, en un polígono industrial, con una amplia zona de aparcamiento en donde dejamos nuestros coches. Era el aparcamiento usado por las furgonetas de Correos que traían las sacas extraídas de los buzones de la ciudad y de sus alrededores.

Southampton tiene un puerto industrial famoso por haber sido la sede del Titanic. Hay varios monumentos que recuerdan a los marinos muertos en su hundimiento. Hoy las mercancías se mueven dentro de contenedores y el puerto está completamente computerizado. Los cientos de estibadores que daban vida a la ciudad se han jubilado.

Pero no solo ha sido el puerto lo que ha cambiado. Los métodos de clasificación de correspondencia también habían sufrido grandes cambios y me interesó ver la tecnología. No acabé defraudado, la mecanización del proceso era realmente asombrosa.

La sala de clasificación de correspondencia contenía una gran máquina que constaba de varias partes.

Las sacas de correspondencia se vaciaban en la sección de alimentación de la máquina a medida que iban llegando. En esta primera fase la máquina descartaba la correspondencia que no era de un tamaño adecuado para ser procesada automáticamente. La correspondencia descartada se clasificaba a mano.

Terminada la selección de correspondencia, la máquina ponía las cartas en posición vertical y las hacía girar hasta que encontraba evidencia de que la carta había sido franqueada. Observen que digo “hasta que encontraba evidencia” y no “hasta que encontraba un sello”. De hecho, el sistema no reconocía el sello, sino la capa de fósforo que cubre el sello. Cuando encontraba la capa de fósforo, matasellaba el sobre y éste pasaba a la siguiente fase del proceso. Si no encontraba el fósforo la carta era desviada para ser procesada manualmente.

En la siguiente fase del proceso un algoritmo de reconocimiento de patrones, lo que se conoce como una “red neuronal”, leía la dirección a que había de ser enviada la carta. De hecho, la máquina buscaba sobre todo el código postal. En el Reino Unido el código postal es muy detallado. Suele cubrir unas doscientas casas, una empresa o un organismo oficial.

El sistema no siempre podía leer el código postal. Puede que el código postal no hubiera sido escrito o que hubiera sido escrito a mano y el algoritmo no lo descifrara. En estos casos la máquina desviaba la carta para ser clasificada a mano.

Cuando todas las etapas anteriores habían sido superadas con éxito, la máquina imprimía un código de barras en el sobre y éste pasaba a la fase final. En esta última fase el código de barras dirigía la carta hacia la saca que había de ser distribuida por el cartero adecuado.

Se trata de un sistema realmente eficiente. Si la correspondencia es del tamaño apropiado, el sello tiene papel fosforado y se encuentra en la esquina superior derecha y la dirección está escrita a máquina, el sistema puede clasificar unas veinte mil cartas en una hora.

Hay dos aspectos fundamentales en el funcionamiento del sistema. El primero es la capa de fósforo. Hoy en día todos los sellos y etiquetas postales llevan esta capa, pero fue introducida poco a poco. Creo que en España el papel fosforescente empezó a ser usado en la serie básica del rey, en junio de 1984. El cambio de tecnología al procesamiento mecanizado de la correspondencia es un asunto interno de Correos, y tuvo lugar sin que los usuarios nos diéramos cuenta. El segundo aspecto importante es el uso del código postal. Para esto, Correos necesitaba nuestra colaboración, y nos lo recordaba en el matasellos.

Al observar el proceso noté que la máquina nunca comprueba si el franqueo es correcto, ni si el sello está completo, ni si el sello ha sido usado anteriormente, ni si el sello era del país, ni tan siquiera si es un sello o simplemente un pedazo de papel fosforado. Todas estas comprobaciones las ha de hacer un trabajador de un modo manual, pero la máquina trabaja demasiado deprisa para que los empleados de la planta clasificadora puedan hacer el control. De hecho, la única persona que tiene tiempo para hacer estas comprobaciones es el cartero que reparte la correspondencia. Pero hay casos en que el cartero no abre la saca de reparto, sino que la entrega sin abrir al destinatario. Estos casos se corresponden a destinatarios que tienen un gran volumen de correspondencia como son una empresa, un organismo oficial o una Universidad.

Yo trabajaba en la Universidad y quise hacer un experimento. Me hacía ilusión tener un sobre circulado con un sello moderno bisectado. Guiándome por mis conjeturas escribí mi dirección de la Universidad a máquina en un sobre, bisecté un sello, lo pegué en la esquina superior derecha, y dejé el sobre en el correo de la Universidad. Esperaba que el correo de la Universidad fuera a una saca, que esta saca fuese a la oficina de clasificación de la ciudad, que el sobre fuese clasificado automáticamente y que fuera a parar a una saca destinada a la Universidad.

Si yo tenía razón, todo el proceso habría de ser mecánico, sin intervención humana. Parece que mi teoría fue correcta porque la carta me llegó a los dos días debidamente matasellada.

También me envié a mí mismo sobres con sellos bisectados cuyo valor no era el que correspondía a la normativa. Todos llegaron.

De vuelta a España, pensé que la mecanización también habría llegado aquí. Lo lógico sería que el correo español usase las mismas máquinas que el correo británico. No puede haber muchas empresas que vendan esa tecnología, pensé. Repetí el proceso. Preparé un sobre con la dirección escrita a máquina dirigido a mí mismo, a la Universidad. El sobre llevaba un sello bisectado. En aquella época el correo nacional debía llevar un sello de 25 céntimos de euro. Bisecté un sello de 50 cms. y lo puse en la bandeja de correo de la Universidad. Me llegó a los dos días. El matasellos me recordaba la importancia de escribir el código postal.

En vista del éxito de mi investigación, repetí el experimento, pero esta vez bisecté un sello de 25 cms. de euro. No hubo problema, también me llegó al poco tiempo.

Cuando comenté estos sucesos con un amigo le costó creer que Correos no comprobara las tarifas y no creía que tampoco comprobara si el sello era nacional o no. Hicimos un experimento. Me envió, desde España a Inglaterra, un sobre con tres sellos británicos. Según él, este sobre no debía de llegar, pero llegó a los pocos días.

Mi interés nunca fue defraudar a Correos de la gran suma de 37 cms. y medio sino comprobar cómo funciona el sistema y añadir a mi colección algún sello bisectado moderno. Mis pequeños crímenes han quedado impunes. Dado el tiempo que ha pasado, ya han prescrito.

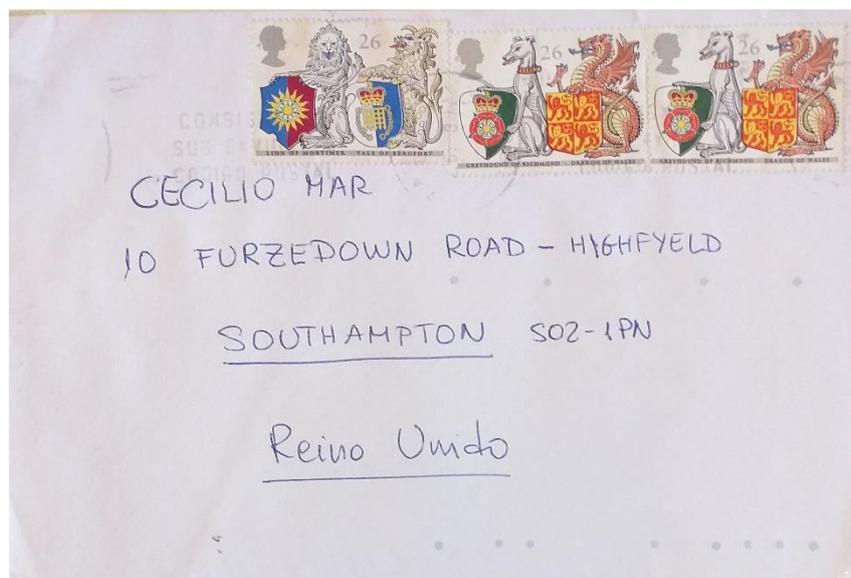
Ya han pasado dos décadas desde estos acontecimientos. ¿Ha mejorado el control que Correos ejerce sobre la correspondencia o sigue todo igual que entonces? Yo no puedo contestar a esta pregunta.



*Carta enviada de Barcelona a Barcelona en diciembre 2002.  
El franqueo era de 25 céntimos de euro y aquí se ha satisfecho  
con medio sello de cincuenta céntimos.  
El matasellos nos recuerda la importancia de usar el código postal.*



*Carta enviada de Barcelona a Barcelona en diciembre 2002.  
El franqueo debía de haber sido de 25 céntimos, pero como solo hay medio sello de este valor se puede decir que el franqueo es insuficiente.*



*Carta enviada de Zaragoza al Reino Unido.  
Debía de haber sido franqueada con sellos españoles, pero lo ha sido con sellos británicos.  
La máquina clasificadora ha sido capaz de leer la dirección a pesar de estar escrita a mano.  
Como los sellos son británicos, el cartero inglés no ha notado nada raro a pesar de que la carta se ha enviado a un domicilio particular.  
Nótense los puntos impresos por la máquina clasificadora para que la carta vaya al cartero correcto.  
Con un poco de esfuerzo, porque parece que Correos estaba siendo parco en el uso de tinta, se puede ver que el matasellos es español y que nos recuerda la importancia de usar el código postal.*