

# XIII Exposición Filatélica y de Coleccionismo

CIRCULO FILATÉLICO DEL HENARES  
HOMENAJE AL SOCIO

23 - 28 de Abril de 2.012.



EXCMO. AYTO  
DE SAN FERNANDO  
DE HENARES

CIRCULO  
FILATÉLICO  
DEL HENARES



## INDICE

<b>Editorial</b> .....	2
<b>El mundo del automóvil</b> .....	3-4
Por Manuel Barrios Alosete	
<b>La plaza de La Cebada</b> .....	5-6
Por Joaquina Sánchez	
<b>El Axarco, la moneda propia de la Axarquía</b> .....	7-8
por Salvador Delorme Fernández	
<b>Proceso de fabricación de la Vítola</b> -	9-11
por Esteban Serrano Fernández	
<b>Las serie especiales en los billetes Españoles</b> .....	12-19
por José M <sup>a</sup> García Delgado	
<b>Franqueo mecánico</b> .....	20-23
por José M <sup>a</sup> García Delgado	
<b>Casa de Postas, Pajar del Río</b> .....	24-25
por José M <sup>a</sup> García Delgado	

# EDITORIAL

Me complace saludar, en nombre de los socios de nuestra Asociación "Círculo Filatélico del Henares", a todos los asistentes y participantes de la **XIII Exposición Filatélica y de Coleccionismo** que celebramos, un año más, en San Fernando de Henares.

Los asistentes, sean o no coleccionistas, tendrán la oportunidad de contemplar interesantes colecciones

El motivo central y principal de esta exposición es el "Homenaje al Socio", en los años que lleva constituida nuestra Asociación, nos han dejado tres compañeros.

Carlos era una persona bastante activa, era el primero en dar el "callo" en todas las exposiciones. Su afición era el coleccionismo de Cupones de la ONCE., con él empezamos a oír, el cupón diario, el semanal y sobre todo "Los 100.000".

Alfredo entendía a Filatelia como una bonita divulgación de la cultura y por esta Razón sus colecciones estaban repletas de texto para informarnos sobre el mundo de los sellos, su pasión.

Jesús su estudio filatélico sobre el pintor español Diego Velázquez nos acercó la Pintura a una de nuestras aficiones, la filatelia. A pasado el testigo de su pasión y afición a su mujer Ana M<sup>a</sup>.

Ana aquí tienes una serie de amigos para ayudarte en todo lo que podamos.

Gracias a todos ellos.

*Ricardo Jiménez Collantes*  
Presidente "Círculo Filatélico del Henares"

# EL MUNDO DEL AUTOMOVIL

Por: Manuel Barrios Alosete

## LAS PRIMERAS FÁBRICAS

Las razones por las que se empezó a construir automóviles en Francia y no en Alemania, país en que éstos habían visto la luz. Fueron dos fundamentalmente. La primera de ellas era que Daimler consideraba que la "estrella" de su vehículo era el motor y no el automóvil en si mismo, por lo que su principal intención era vender Motores para montarlos sobre cualquier aparato que necesitara un medio de propulsión.

## PANHAND

En 1895 la Panhard comienza a diseñar sus propios motores, que serían llamados Phenix-daimler. Se trataba de un dos cilindros en línea e iba montado en la parte delantera del vehículo.

En algunos automóviles René Panhard colocados motores de iguales características, uno a continuación de otro.



PEUGEOT  
MOTORS & CHERETS

# PEUGEOT

## Historia



76 406 01 0000

www.dai.campana.net



Peugeot comenzó en Francia como una empresa de fundición y una laminadora para luego fabricar herramientas de gran resistencia. En 1858 contaba con 500 empleados y ya en ese entonces se utilizaba el famoso emblema del León, propio del Franco condado donde estaba la fabrica, más precisamente en Montbéliard. Armand Peugeot, sobrino de aquellos fundadores, vio en el automóvil el futuro de los medios de transporte y en 1891 construyó su primer vehículo, con motor Daimler,

monocilindrico de 2 CV, fue el primer coche hecho en "masa": 64 modelos fueron fabricados en 4 años.

PEUGEOT

L'AUTOMOBILE FRANÇAISE  
PEUGEOT  
405

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
220

MULHOUSE  
ANNEES TECHNIQUES

EXPO LION 88 ANNEE  
19-20 SEPT 1987  
25 SOCHAUX

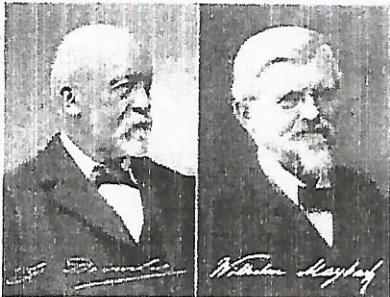
EXPO LION 88 ANNEE  
19-20 SEPT 1987  
25 SOCHAUX

ANNEE 405

www.88campes.net



## MERCEDES BENZ



## Historia

Los creadores de la compañía se remontan a 1881, cuando Daimler y Benz inventaron de forma independiente el motor de combustión interna para automóviles en el sudoeste de Alemania. (El primer coche de Benz fue en 1.885). Con dicho motor, Daimler y Benz crearon el primer coche del mundo en 1886, nombrándolo en un principio "Daimler-Benz Patent Motor Wagen". Este prototipo contaba sólo con tres ruedas y una sola marcha, alcanzando una velocidad máxima de 17 km/h, con una potencia máxima de 0,9 caballos. Su motor funcionaba con gasolina.

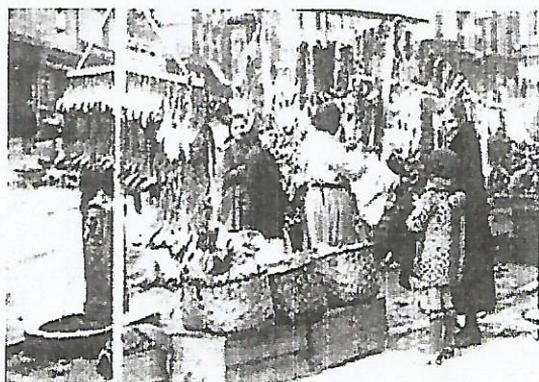
CONTINUARA.....

## LA PLAZA DE LA CEBADA

Por Joaquina Sánchez.

Continuando con las historias de mi querido Madrid, le toca el turno a la **Plaza de la Cebada**....

En esta plaza se situaba uno de los mercados madrileños para la venta de cereales, legumbres y otros productos. Es por tanto y teniendo en cuenta el carácter agrícola de la sociedad madrileña, hasta bien entrado el siglo XIX, uno de los puntos económicos más importantes de la ciudad.



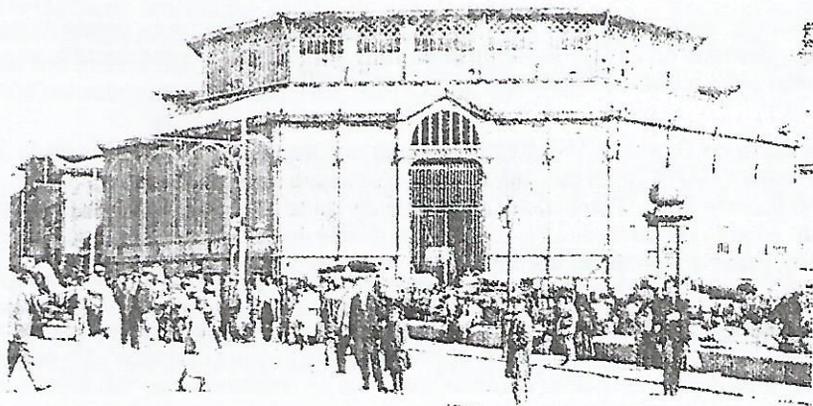
Su nombre se debe a que en este lugar se separaba la cebada destinada a los caballos del rey de la de los regimientos de caballería.

**Doña Beatriz Galindo**, la Latina, fundó un hospital, el cual fue derribado para dejar espacio a los carros que traían grano y otros productos para vender.

En esta plaza estaba una de las fuentes más famosas de Madrid, la fuente de las osas, en torno a la cual la flor y nata de la picaresca, pudo presenciar la fiesta de canonización de San Isidro en 1.622, las ferias de Madrid durante el siglo XVIII y las ejecuciones del general Riego y Luís Candelas en el Siglo XIX.

El hermoso mercado de hierro se construyó en 1.875, por el arquitecto **Mariano Calvo Pereiro**, inspirándose en el mercado de Les Halles de París.

En 1.962, a veces no es sencillo unir lo práctico con lo bello, se construyó un nuevo edificio, el cual tiene cuatro plantas,



dos de ellas para los puestos comerciales y el resto para  
aparcamientos y almacenes.  
En estas fechas de 2.011 sigue teniendo problemas dicha  
plaza y mercado.

***Continuará . . . . .***

# EL AXARCO. LA MONEDA PROPIA DE LA AXARQUÍA

Por: Salvador Delorme Fernández

La Axarquía, cuya capitalidad ostenta Vélez-Málaga, cuenta con su propia moneda, el axarco, desde el año 1988, fecha en la que Antonio Gámez Burgos decidió crear un nexo de unión entre todos los habitantes de la comarca.

La iniciativa de Gámez está inspirada en la época árabe de Andalucía, cuando "desde 1480 hasta 1490 el Zagal concedió a la Comarca la existencia de una moneda". Este veleño licenciado en Química, es un amante de las letras y de la historia andaluza, por lo que en su afán de construir una comarca unificada decidió crear la moneda del axarco, hoy por hoy, todavía vigente en los pueblos de la Axarquía.

Según Gámez, "la idea me surgió cuando era diputado, momento en el que me puse a investigar más profundamente en la época árabe de nuestra comarca". En este sentido, los primeros pasos del axarco permanecen vivos en Benamocarra, "allí dejé todo el legado cultural, la documentación y los inicios de la creación de la moneda".

## Valor del Axarco

La moneda de la Axarquía "tiene valor en sí misma porque está hecha de plata", apunta Gámez. En este sentido, el valor monetario de cada una de ellas se establece en relación al peso en plata. De este modo, la de mayor valor es la que pesa 20 gramos de plata, lo que al cambio se traduce en 20 euros. Le siguen la de 10 euros y, por último, la de 4, denominada axarquillo. Actualmente, es frecuente ver cartelés en establecimientos, como es el caso de La Peña, en el que se especifica que se acepta el uso de la moneda axárquica, aunque es cierto "que se utiliza mucho más en el interior". La granadina ciudad de Motril es la cuna donde se acuña la moneda, ya que, "para mí hay dos Andalucías, la de Granada, Almería y Málaga y el resto", por lo que los vínculos del creador con la comunidad autónoma, se centran, fundamentalmente en las tres provincias.



A pesar del deseo de Gámez de que el axarco se llegue a convertir en la moneda más usada en la Comarca, puesto que en su opinión, "no existe país ni reino sin su propia moneda", la cantidad de axarcos que se acuñan suele ser discreta, "para que no pierda su encanto porque si hacemos demasiadas, pierde ese toque de misterio que la envuelve". Tanto es así, que sólo es posible conseguirla en el Banco Atlántico o en la Caixa, sucursales que reciben numerosas peticiones para obtenerla.

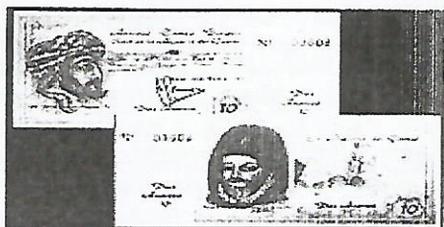
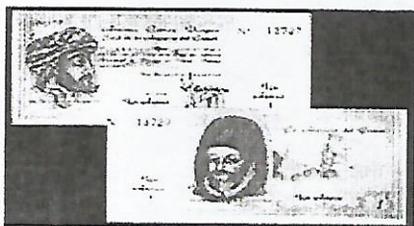
En este sentido, desde el Banco Atlántico explicaron que en lo que va de mes, "hemos entregado quince juegos de axarcos", quince paquetes con las tres monedas.

Además de esto, el interés por los axarcos "ha traspasado fronteras, ya que hemos recibido la solicitud de billetes axarquicos desde ciudades como Barcelona o Valencia".

A este respecto, empleados del Banco Atlántico, comentaron que "durante mucho tiempo los axarcos han estado dormidos, pero hace poco que han vuelto a resurgir". Y lo han hecho con mucha fuerza, puesto que en la sucursal comentaron que "ha habido meses en los que las solicitudes han superado las previsiones".

Sin embargo, según Gámez, ya casi no se imprimen billetes "y sólo se ven en circulación unos pocos de ellos, puesto que la mayoría de la gente los guarda para su colección y prefiere usar las monedas".

El axarco en papel tiene otra división distinta a las monedas. Así, su creador explicó que "existen cinco tipos de billetes atendiendo a su valor; por un lado, los billetes de 10 axarcos, 5 y 1, y, por otro, las décimas partes de los mismos, denominadas axarquillos y distribuidas en dos billetes de distinto valor, uno de 5 y otro de 1".



# PROCESO DE FABRICACIÓN DE LA VITOLA.

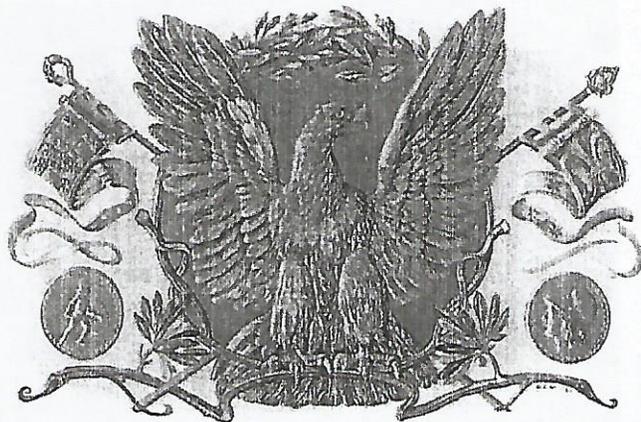
Por Esteban Serrano Fernández.

El proceso de elaboración de las vitolas pasa por múltiples pasos, desde el momento en que el fabricante de tabacos ordena sus vitolas hasta que se inspeccionan y se envían los paquetes al tabaquero con destino a encintar sus cigarrros. Veamos estas distintas fases con un mínimo detalle:



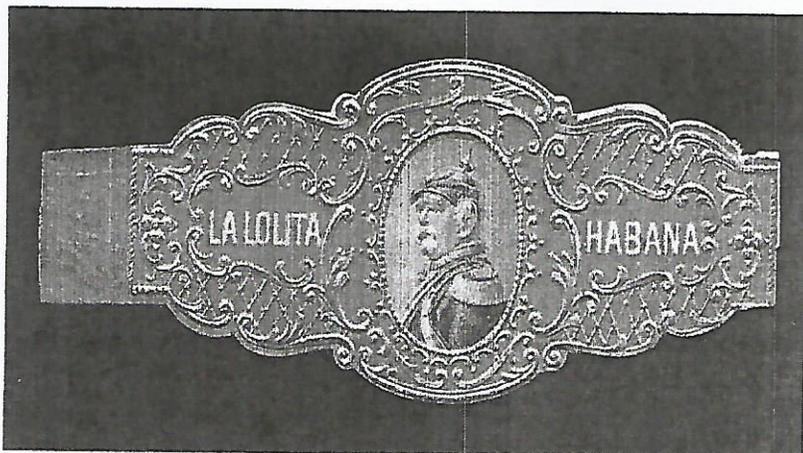
1. **Dibujo.**- Cuando un tabaquero realiza un pedido de vitolas, se pone en contacto con la Compañía Litográfica y se cambian impresiones en los dos sentidos, es decir, sobre la idea inicial del primero los técnicos litográficos suelen aportar recomendaciones o cambios que, normalmente, mejoran el resultado final. Una vez ambos de acuerdo, un artista pintor litográfico procede a dibujar la vitola ajustándose diseño pactado: tamaño, formato, dibujos en centro y alas, lañas, textos, etc...
2. **Preparación de la plancha original.**- Finalizado y aprobado el dibujo, se traza en unas finas láminas de gelatina y se pasa a una piedra litográfica, repitiendo el dibujo tantas veces como colores (pasadas o impresiones) han de aplicarse. Este trabajo requiere una gran pericia ya que se realiza a punta de plumilla por separado los dibujos correspondientes a cada color.
3. **Preparación de la plancha múltiple .**- Se sacan pruebas de la plancha original en tinta negra grasa y se trasladan dichas pruebas a la plancha múltiple, que reproduce a la vez varias vitolas para cada color.

4. **Preparación de la plancha de relieve y duplicados** .- De la plancha múltiple se obtienen nuevas pruebas para hacer una plancha igual en bronce destinada a dar el relieve a la vitola. Dependiendo de la tirada se hacen copias de esta plancha, una de ellas para imprimir los dorados.

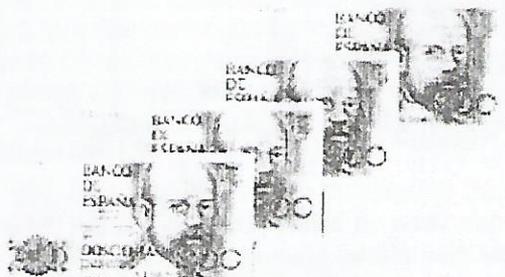


5. **Impresión** .- Finalizadas las planchas, se realizan pruebas a mano superponiendo los colores y la impresión de los dorados. Logrado esto, se prepara un trozo de impresión, de acuerdo con la cantidad de vitolas del pedido, combinando varios tipos o tamaños que tengan igual colorido. Las máquinas impresoras imprimirán cada color por separado. La última pasada será para la plancha que imprimirá el dorado.
6. **Secado, satinado y barnizado** .- Se procede a secar las tintas grasas, luego a eliminar restos de polvo de bronce u oro que pudieran haber quedado adheridos y finalmente el satinado y barnizado, con especial cuidado de no hacerlo con el extremo final del ala que irá engomada.
7. **Guillotinado y relieve** .- Las pliegos de papel con múltiples vitolas en cada uno son cortados en plantillas para pasarlas por las matrices de relieve. Para lo que se utilizarán unas prensas especiales de gran potencia que funcionan con planchas macho y hembra que harán que el papel se deforme en las zonas deseadas (orlas, bordes, adornos, partes de la imagen, etc..) y logrando un bonito efecto tridimensional.

8. **Engomado y troquelado y empaquetado.**- Se engoman los pliegos en su reverso, por la zona adecuada y una vez secos se ponen en paquetes de 25 o más para ser troquelados. En este proceso, la vitola es cortada o separada del papel soporte y por lo tanto queda con su forma y tamaño final. Se somete a rigurosa inspección y se empaquetan para su envío al peticionario.



# Las Series Especiales en los Billetes Españoles

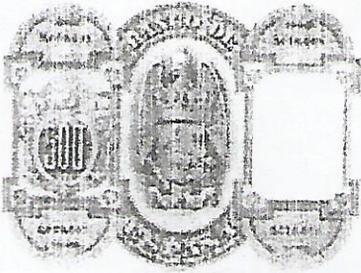


**Se conocen como series especiales, así denominadas por el Banco de España, aquellas que fueron emitidas no solamente con fines fiduciarios sino por motivos de organización, control o estudios. Describiremos a continuación las series de este tipo de billetes que conocemos y el uso para el que fueron concebidas.**

## SERIES "9 – letra"

Cuando en el curso de la impresión se detecta un billete defectuoso y ya numerado, el billete debe retirarse para ser destruido. Este billete debe ser sustituido por otro, no solamente por necesidades de control, los paquetes deben tener un número siempre igual de ejemplares, sino por ser el impresor, en general, una empresa ajena al emisor, éste exige recibir el número de ejemplares contratados.

La primera forma documentada que conocemos para solucionar el problema de la recepción del número de ejemplares contratados es la empleada por la casa Bradbury, Wilkinson & Co., que imprimió para el Banco de España desde 1906 a 1935. Bradbury enviaba nuevos billetes con numeración correlativa a los contratados y ya entregados, para sustituir las faltas; esto se deduce del billete de 500 pesetas, Isabel la Católica, de la imagen.



Bradbury conservaba un billete con numeración doble, como control, con el número de ejemplares efectuados en el pedido. Como es esperable, siempre, el número de ejemplares realizados es de varios millones, pero en este caso, vemos que solo fabricó 16.000 billetes, lo que nos muestra que fue un envío para completar los 2MM contratados, y cuya falta atribuimos a billetes rechazados.

Otras cecas, como las de EEUU, emplean para la sustitución de un billete rechazado, otro cuya característica es la de llevar una estrella como final del número.

Ignoramos cómo realizaba las sustituciones la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre antes de 1970, quizás con billetes reservados para esta eventualidad, pero sin características especiales en cuanto a su numeración, pero a partir de 1970, se emplearon series numeradas con el tipo "9 - letra - cifra" para sustituir los billetes defectuosos ya numerados.



También se emplearon estas series para completar los envíos a las sucursales del Banco. Cuando el envío necesitaba ser redondeado en número de ejemplares, el envío se cuadraba con billetes numerados con

las series "9".

Las series especiales del tipo "9 - letra" puestas en circulación por el Banco de España han sido las siguientes:

- Emisión 17 noviembre 1970. 100 pesetas, Falla: Series "9A" hasta "9C".  
Existe la serie 9F, ya que dos ejemplares con esta numeración se encuentran en el museo de la Casa de la Moneda. No sabemos si se fabricó alguna de las series intermedias, ni en que cantidad y objeto se imprimió la serie F.
  
- Emisión 23 julio 1971. 500 pesetas Jacinto Verdaguer: Serie "9A".



- Emisión 17 septiembre 1971. 1.000 pesetas Echegaray: Series "9A"; hasta "9D"
  
- Emisión 6 febrero 1976. 5.000 pesetas Carlos III: Serie "9A".



- Emisión 23 octubre 1979. 500 pesetas Rosalía de Castro: Series "9A" y "9B".

□ Emisión 23 octubre 1979. 1.000 pesetas Benito Pérez Galdós: Series "9A" hasta "9F".

□ Emisión 23 octubre 1979. 5.000 pesetas Juan Carlos I: Series "9A" hasta "9F".

Se pusieron en circulación ejemplares con la serie "9J". No sabemos si la función de esta serie es la habitual de las series "9" ni si se imprimieron las series intermedias, como también ignoramos las razones por las cuales solo se pusieron en circulación ejemplares con numeración del tramo intermedio.

□ Emisión 22 julio 1980. 2.000 pesetas J. R. Jiménez: Serie "9A". De esta serie existen dos tipos diferentes debido a que se imprimieron ejemplares con la numeración con dígitos pequeños y otros con dígitos grandes. Se fabricaron un número similar de ejemplares de ambos tipos.

□ Emisión 16 septiembre 1980. 200 pesetas Clarín: Serie "9A".

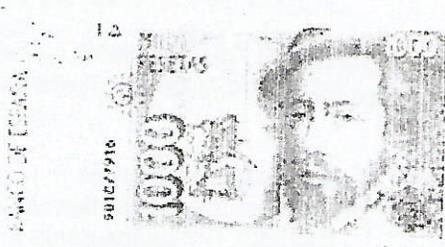
□ Emisión 24 septiembre 1985. 10.000 pesetas Juan Carlos I: Serie "9A"

□ Emisión 24 abril 1992. 2.000 pesetas Celestino Mutis: Series: "9A" hasta "9D".



La serie "9A" es del tipo de billete con doble numeración. En la serie "9B" existen ejemplares impresos con el tipo de dos numeraciones y otros con el tipo de una numeración. Son mas raros los ejemplares del tipo primero, dos numeraciones, ya que solo se imprimieron hasta el 2.400.000, aproximadamente. Las series "9C" y "9D" son del tipo de una numeración.

□ Emisión 12 octubre 1992. 1.000 pesetas Hernán Cortés: Series "9A" hasta "9C".



La serie "9A" es del tipo de impresión en el que el párpado de Cortés es claro. En la "9B" hay ejemplares de los tipos, párpado claro y oscuro, estando mezclados ambos en el tramo medio. Los ejemplares "9C" son del tipo párpado oscuro.

- Emisión 12 octubre 1992. 5.000 pesetas Cristóbal Colón: Series: "9A" hasta "9C".

Al igual que en la emisión de 1979 también se emitieron billetes con la serie 9J. Todo lo comentado respecto a aquellos ejemplares tiene su aplicación en éstos.

- Emisión 12 octubre 1992. 10.000 pesetas Juan Carlos I: Series "9A" y "9B".

La variabilidad en precios de estas series es muy amplia ya que algunas de ellas son, prácticamente incontrables en cualquier estado de conservación. Destacan cuatro entre ellas, 9D de Echegaray, 9B de Rosalía de Castro y las dos 9J de los billetes de 5.000 pesetas. En cuanto a la 9F de Falla ignoramos si existen más ejemplares que los conservados en la Real Casa de la Moneda.

Desde el punto de vista del coleccionismo de errores son muy interesantes los producidos en ejemplares de estas series ya que podría decirse de ellos que son una "contradictio in terminis" puesto que realizados para sustituir billetes con errores, ellos son un error.

### SERIES "8 – letra"

Las sucursales del Banco de España tenían instaladas máquinas clasificadoras ISS 300 PF, en las cuales se introducían todos los billetes usados que llegan al banco. Dichas máquinas apartaban los billetes más

deteriorados o los falsos.

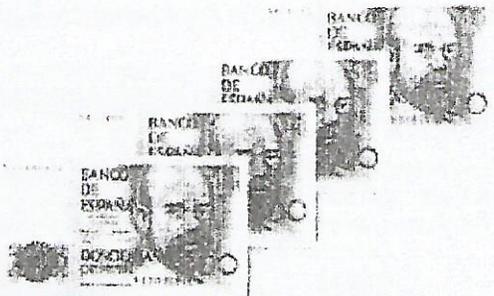
La FNMT fabricó billetes con series numeradas con el tipo "8 - letra - cifra", los cuales al ser introducidos en las clasificadoras éstas los rechazaban considerándolos falsos.

Los billetes de las series 8, fueron empleados por el Banco de España para realizar estudios estadísticos. Los billetes eran enviados a una determinada sucursal, la cual los ponía en circulación, generalmente a través de las Cajas de Ahorro. Al cabo de cierto tiempo empezaban a retornar al Banco de España en el conjunto de billetes usados provenientes de la circulación. Todos los billetes eran pasados por las ISS 300 PF, la cual los rechazaba los "8-" al imputarlos como falsos. Una vez separados del conjunto, eran anotadas sus numeraciones, de forma manual, y clasificados por calidades, devolviéndose a la circulación los que se encontraban en buen estado y retirándose los muy usados. De ésta forma se podía estudiar el tiempo medio de circulación de un billete, tiempo de vida útil del billete, etc. y así programar los ritmos de fabricación.

Las serie existentes con numeraciones del tipo "8 - letra" son las siguientes:



- Emisión 23 Octubre 1979. 1.000 pesetas Benito Pérez Galdós: Series "8A" y "8B".
- Emisión 22 Julio 1980. 2.000 pesetas J. R. Jiménez: Series "8A" hasta "8D".



□ Emisión 16 Septiembre 1980. 200 pesetas Clarín: Series "8A" hasta "8D"

□ Emisión 12 Octubre 1992. 1.000 pesetas Hernán Cortés: Serie "8A".

Todos los ejemplares fueron impresos con el tipo de "párpado obscuro".

Dada la rareza de alguna de estas emisiones se han creado una serie de rumores que indican la posible existencia de otras series "8", pero nadie nos ha confirmado su existencia y lo más concreto que hemos logrado ha sido el "no lo he visto pero me lo han asegurado".

Estas series, reales o imaginarias, son las siguientes: José Echegaray, serie "8A", Pérez Galdós, serie "8C", Hernán Cortés, serie "8B" y Cristóbal Colón, serie "8A".



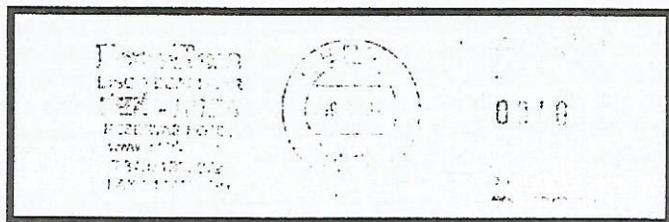
### SERIE "17 S"

En la emisión de 23 de octubre 1979 de 1.000 pesetas, Benito Pérez Galdós, existe la serie "17S", cuyo origen y motivo de impresión desconocemos. Algunos catálogos la definen como serie para estudios estadísticos, pero lo hacen sin ningún fundamento y solo por similitud con las serie "8". Es una serie rara pero aparecen ejemplares con cierta

regularidad y creemos que el número de los puestos en circulación es similar a los 8A de Hernán Cortés.



# FRANQUEO MECÁNICO



Es un sistema de pago previo de las tasas del correo, que no utiliza sellos, sino que el franqueo es Impreso directamente en el sobre o en una etiqueta de papel engomado mediante una máquina franqueadora.

Esta impresión generalmente es hecha con tinta de color rojo, aunque se conocen también en colores azul, verde y negro.

A fin de evitar el trabajo y coste de adherir los sellos a los sobres, los usuarios o empresas con cantidades significativas de efectos pueden solicitar a Correos y Telégrafos permiso para la utilización de una máquina franqueadora. En ella se carga el importe de tasas abonado previamente, que se irá descontando según el número de efectos y el importe de los franqueos respectivos, que se acreditan por medio de la impresión de

- la fecha
- el importe
- un texto/gráfico alusivo

El formato de dicha impresión suele incluir un motivo alusivo a la empresa que franquea el efecto, actuando a modo de vehículo de un mensaje publicitario.

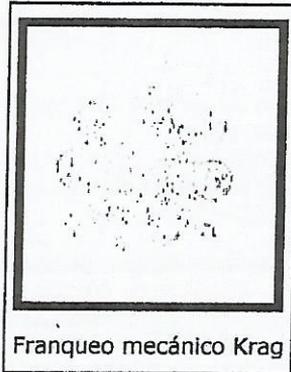
Se considera al conde Italiano Detalmo di Brazza Savorgnan, el inventor de la máquina franqueadora. El obtuvo en 1896 dos patentes para una máquina que franqueaba cartas y funcionaba con monedas. En 1897 tres de estas máquinas fueron probadas experimentalmente durante un corto tiempo en una oficina de correos de Nueva York. De los sobres franqueados en esa ocasión sólo se conservan dos (uno en poder de un coleccionista especializado en franqueos mecánicos y el otro en un museo postal).



En 1900 el noruego Carl Uchermann desarrolló otra máquina franqueadora que fue utilizada por el correo noruego. El franqueo mecánico aplicado por esta máquina se

conoce con el nombre de Kahrs, y fue el primero usado en Europa.

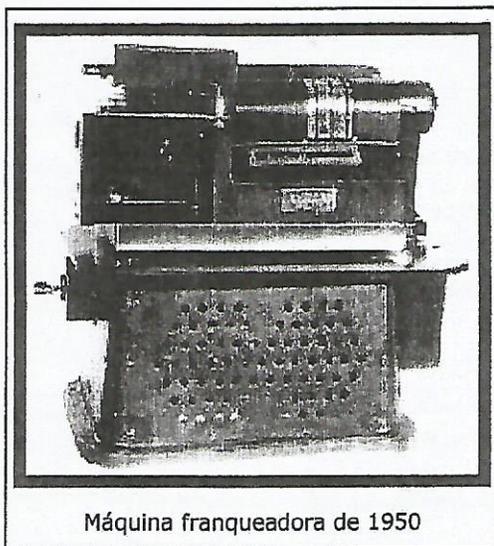
En Estados Unidos, Arthur Pitney recibió en 1902 una patente por una máquina franqueadora que superaba largamente las prestaciones de los modelos existentes. Sin embargo por falta de capital, no pudo iniciar su producción a gran escala y ocupó los siguientes doce años en perfeccionar el equipo y conseguir apoyo económico para su fabricación. En 1914, la administración postal aceptó poner a prueba su máquina en una oficina de correos de Chicago. Fue tal el éxito logrado, desde el punto de vista de optimización del tiempo de los funcionarios postales y reducción en los costos de operación, que rápidamente consiguió el financiamiento necesario para fundar la *American Postage Meter Co.* y comenzar la producción masiva de sus máquinas franqueadoras.



En ese mismo tiempo, un inmigrante Inglés residente en Nueva York llamado Walter H. Bowes, propietario de la *Universal Stamping Machine Co.*, había logrado convencer a la administración postal para instalar algunas de sus máquinas franqueadoras en unas cuantas oficinas postales de la ciudad. Estas máquinas eran entregadas en concesión al correo y Bowes recibía una pequeña participación del dinero en franqueo recolectado por cada máquina. También había logrado vender algunos equipos a las administraciones postales de Inglaterra, Canadá y Alemania.

En 1920 Arthur Pitney y Walter Bowes se unieron formando la *Pitney-Bowes Postage Meter Co.* A los pocos días de esta fusión, el gobierno aprobó la nueva legislación sobre uso y reglamentación de esta modalidad de franqueo, con lo que la administración postal de los Estados Unidos pudo incorporar estos sistemas de franqueo en todas las oficinas de correos del país y se abrió también el mercado al uso de máquinas franqueadoras por parte de usuarios particulares (empresas con alto consumo postal, máquinas franquiciadas en pequeñas tiendas, etc). La recién formada compañía supo aprovechar muy bien esta oportunidad y se convirtió en el principal proveedor de equipos de franqueo mecánico del correo de los Estados Unidos y en uno de los mayores fabricantes del mundo.

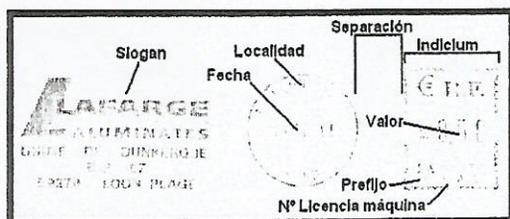
En 1922 la máquina franqueadora desarrollada por *Pitney-Bowes* fue oficialmente aprobada por la Unión Postal Universal para su utilización en las oficinas de correos de los países miembros. Con esta medida, el franqueo impreso adquiría la misma validez que el sello postal.



## Características del franqueo mecánico

En el franqueo mecánico el *indicium* que incluye el valor facial, va impreso siempre a la derecha.

Las otras partes (fechador y slogan) pueden Intercambiar sus posiciones. El slogan es el único componente que legalmente puede no estar incluido en el franqueo mecánico.



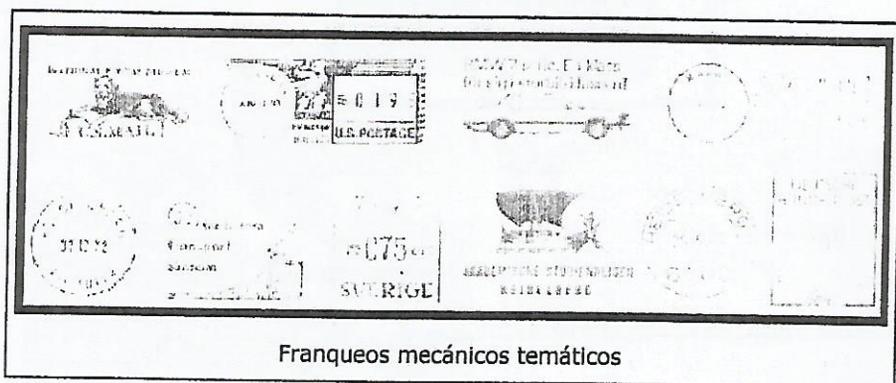
Algunas compañías fabricantes de estos equipos (y de conformidad con los reglamentos que al respecto tengan las administraciones postales donde operan), incluyen su nombre bajo la forma de un prefijo.

Una misma compañía puede utilizar más de un prefijo, si es que incluye en él además a la firma representante o distribuidora de sus equipos en determinado país o continente.

Prefijos utilizados por los principales fabricantes de máquinas franqueadoras:

HASLER H-HR-AH-HAS-HB-HS	PITNEY BOWES PB	FRANCOPOST FP
FRANCOTYP FT-EFS-EF-EGS-EMD-FJ	KRAG KR	SATAS SD-SC
NEOPOST N-RN-RD-RV	SIMA SI	HYTECH HY
UNIVERSAL U-US	KOMUSINA K	SECAP SE
FRAMA FR-FSC-FS-FAE	AUDION AU	SAFAG S-SR
POSTALIA TPS-PS-P-PR	STEINER ST	LIRNA L

Desde su puesta en servicio, esta modalidad de franqueo fue siendo cada vez más utilizada en todo el mundo. La posibilidad de incluir publicidad por parte de las empresas contratantes del servicio, provocó la aparición de franqueos mecánicos ilustrados con las más diversas imágenes: aviones, automóviles, animales, herramientas, etc. Esto permitió a los filatelistas temáticos incluir en sus colecciones estos efectos postales. De hecho, una buena colección temática debe considerarlos entre las piezas que conforman el tema.



# CASA DE POSTAS. PAJAR DEL RÍO

Por: José María García Delgado

*Así donde se cruzan los caminos . . .*



En 1.505, **Francisco Tassis** obtuvo el servicio de Correos de España y los territorios europeos de la Casa de Austria, comprometiéndose en dicha concesión que la correspondencia no tardaría más de 18 días entre las ciudades más alejadas del Imperio.

Por otra parte en Sevilla se creó la figura del Correo Mayor de las Indias que fue otorgado a la familia Carvajal.

Más tarde el rey Carlos III abolió el citado título de la familia Carvajal y lo incorporó de nuevo al Estado.

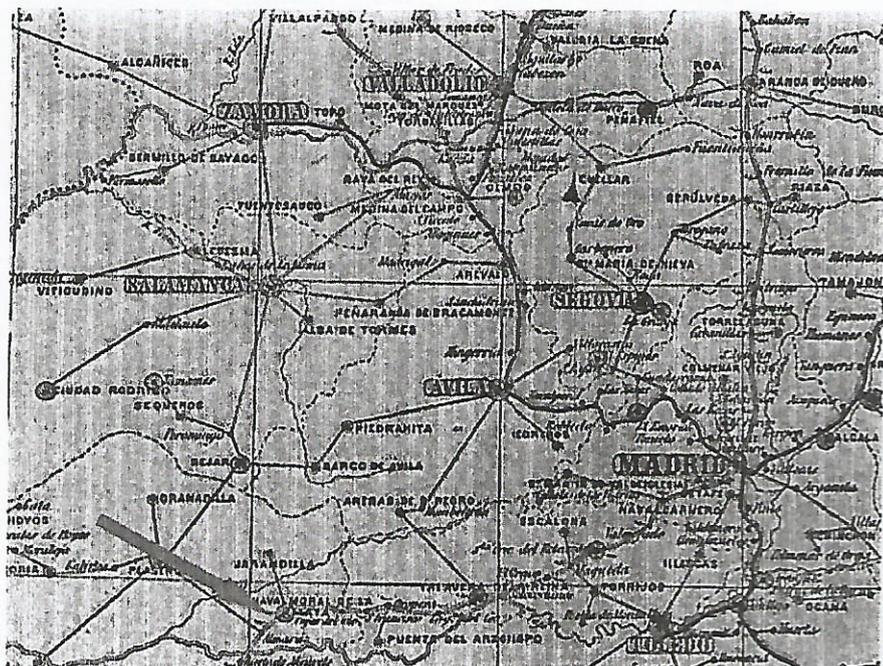
Es entonces cuando se inicia el Servicio Postal a lo largo de los principales caminos que unen las localidades más importantes de España, y también las ciudades más importantes de Europa con España.

En cada Posta había, al menos, 2 caballos que aseguraban la rápida entrega del correo. Entre posta y posta había unos 20 Kms de distancia.

Hacia el 1.850 se generaliza el uso del servicio de Correos para particulares y se crea las Estafetas de Correos.

Entre los años 1.826 y 1.830 se incorporó la casa de Postas de Pajar del Río a la ruta entre Madrid y Badajoz.

Está parada de posta estaba ubicada entre la Posta de Calzada de Oropesa y la de Navalmoral de la Mata, pertenecía administración de Correos de Talavera de la Reina.



El Maestro de Postas General de la Compañía de Reales Diligencias de la Casa de Posta de Pajar del Río, se llamaba **D. Pedro Arroyo**.

El servicio de Postas requiere una organización importante y eficiente; la existencia de las Postas, esto es de posadas donde se disponga de caballos de refresco, la disposición de personal adiestrado, maestros de postas y postillones, unos que regentan y organizan las posadas y otros que acompañan al Correo en otro caballo para devolver a la posta de procedencia los dos caballos, el del postillón y el del Correo, etc...

La Casa de Postas constaba de un patio central con un pozo para el suministro de agua a las personas y a las caballerías y dos naves laterales que servían para los aposentos del personal de la Casa de Postas y la otra como corral para la caballería.

Actualmente dicha casa de postas está ubicada junto a la N-V próxima al desvío de la carretera comarcal que nos comunica con la población de la Villa del Gordo.

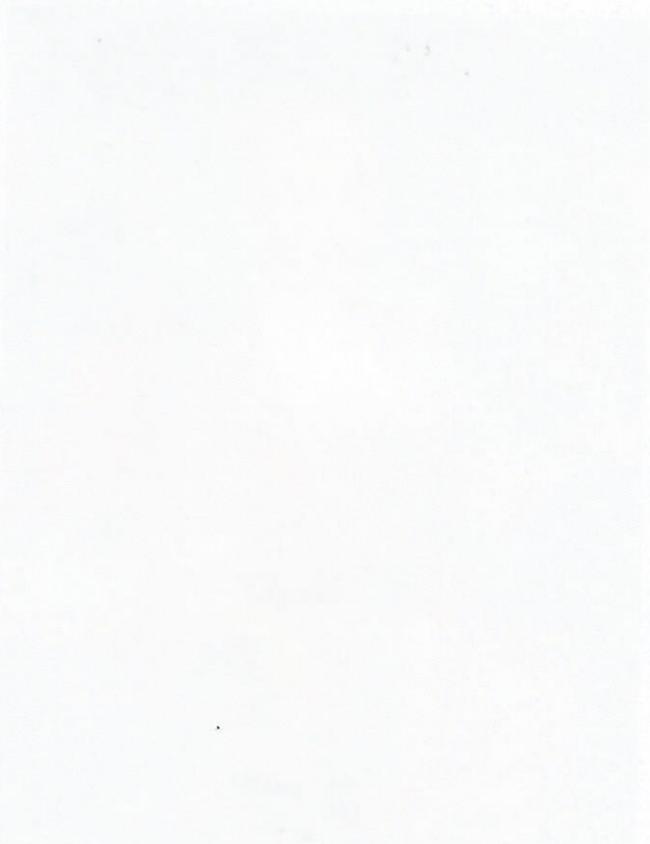
Su estado actual de conservación, deja mucho que desear, con la importancia que tuvo para las comunicaciones entre personas y poblaciones en el siglo XIX.

# THE UNIVERSITY OF CHICAGO

## PHILOSOPHY DEPARTMENT

### PHILOSOPHY 101: INTRODUCTION TO PHILOSOPHY

#### LECTURE 1: THE PHILOSOPHER'S LIFE



PHILOSOPHY 101: INTRODUCTION TO PHILOSOPHY

LECTURE 1: THE PHILOSOPHER'S LIFE

PHILOSOPHY 101: INTRODUCTION TO PHILOSOPHY



**CIRCULO FILATÉLICO DEL HENARES**

**Centro Multifuncional "Marcelino Camacho"**

**Plaza Fernando VI , n° 11**

**28830 San Fernando de Henares**

**[filaticoshenares@hotmail.com](mailto:filaticoshenares@hotmail.com)**