



# **CIRCULO FILATELICO DEL HENARES**

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

**Nº 17 - Boletín de la Asociación Circulo Filatélico del Henares - Año 2.020**





Boletín nº 17 de la Asociación Circulo Filatélico del Henares. Año 2.020

## SUMARIO

- **Saluda.**  
D. Ricardo Jiménez, Presidente de la Asociación Circulo Filatélico del Henares.
- **160 aniv. de la llegada del ferrocarril a San Fernando de Henares.**  
D. José M<sup>a</sup> García.
- **A un olmo viejo . . . .**  
D. José M<sup>a</sup> García
- **Los buzones de Correos, sus historia**  
D. Ricardo Jiménez.
- **Visitar Madrid a través de sus postales.**  
Dña. Joaquina Sánchez.
- **Los sellos de la visita de Franco a Canarias de 1950.**  
D. José M<sup>a</sup> García
- **Los orígenes de las tarjetas postales.**  
D. Ricardo Jiménez

En nombre de la Asociación "CIRCULO FILATELICO DEL HENARES", nos complace darles la bienvenida a la página web de nuestra asociación. Lo hacemos invitándoles a visitar este espacio, que es nuestro deseo sirva de punto de encuentro entre nuestros soci@s y todos aquellos amantes del coleccionismo.

<http://circulofilaticodelhenares.jimdo.com>



## Boletín Informativo N° 17

**Edita:**

**ASOCIACIÓN  
CIRCULO FILATELICO  
DEL HENARES**

**Centro Multifuncional  
"Marcelino Camacho"**

**Plaza Fernando VI s/n  
San Fernando de  
Henares**

[filatelicoshenares@hotmail.com](mailto:filatelicoshenares@hotmail.com)

<http://circulofilatelicodelhenares.jimdo.com>

### **A todos los soci@s y amigos:**

Como cada año, hemos preparado las exposiciones que realizará nuestra Asociación Circulo Filatélico del Henares en este año 2020.

Este año, hemos preparado 2 exposiciones de filatelia y coleccionismo, la ya habitual de San Fernando de Henares y una en Torrejón de Árdoz.

También tendremos un matasellos conmemorativo y su respectivo Tu Sello, que hará referencia a los "160 años de la llegada del ferrocarril a la localidad de San Fernando de Henares.

La conferencia tendrá como título "El Coleccionismo Ferroviario", impartida por D. Fernando del Sol Vega, presidente del Club Filatélico Escorialense.

Gracias a todos y esperamos cumplir este año también.

**UN BUEN  
COLECCIONISTA  
ES TAMBIÉN UN  
ARTISTA.**

**CINDY MACK**

**Ricardo Jiménez Collantes**  
PRESIDENTE DEL CIRCULO FILATELICOS  
DEL HENARES

## LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y LA LLEGADA A SAN FERNANDO DE HENARES EN 1.859.

En el siglo XIX comienza la construcción de las primeras líneas ferroviarias y se extiende hasta la actualidad, convirtiéndose en uno de los elementos más importantes de la sociedad y la economía españolas.

La historia del primer ferrocarril español y el primero de Iberoamérica, comenzó el **19 de noviembre de 1837**, con la inauguración de la línea entre **La Habana y Bejucal en la actual república de Cuba**, entonces provincia de España. Esta línea de ferrocarril fue la primera que se construyó en el entonces territorio español y en toda Iberoamérica, la segunda de América y la cuarta del mundo. Fue explotado por la **Compañía de Caminos de Hierro de La Habana**.

Dicho ferrocarril estaba destinado a transportar las mercancías de la rica región agrícola de Güines con el puerto de La Habana. En el acto de inauguración estaba presente el **Miguel Biada**, oriundo de Mataró. El proyecto le agradó tanto que en el mismo acto le comentó al entonces Gobernador de la isla, el General Tacón:

*“Cuando vuelva a mi país, antes de un año habré unido Barcelona con mi pueblo”.*



En 1840 M. Biada regresa a su tierra y comienza a desarrollar e impulsar el proyecto del **ferrocarril entre Barcelona y Mataró**, destinado al transporte de mercancías y viajeros. Se pone en contacto con José María Roca, quien solicita el permiso de construcción al gobierno español el 30 de junio de 1843 y el gobierno le comunica su aprobación el 30 de noviembre.

Roca y Biada consiguen interesar a un centenar de accionistas de Barcelona, a los que se sumarán también accionistas de Puerto Rico y Cuba, amigos de Biada, consiguiendo constituir la empresa con un millón de duros ,cinco millones de las antiguas pesetas, el 13 de julio de 1844 y Biada queda al frente de la misma. Al ser insuficiente dicho capital , se hace necesario recurrir al capital inglés, que adquiere la mitad de las acciones. El 6 de junio de 1845 queda legalmente constituida ante notario. El 16 de noviembre Roca firma en París el contrato con el ingeniero encargado de dirigir el proyecto, Joseph Locke. La empresa se **denomina Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró**, y el 27 de julio se publica la real orden de inicio de las obras, con un presupuesto de 950.000 duros.

El 28 de octubre de 1848 se inaugura el ferrocarril con su salida oficial de la estación de Barcelona y la llegada a Mataró. El ferrocarril fue un éxito total y contribuyó a facilitar el crecimiento y la prosperidad del Maresme.



*Estación de Atocha el día de su inauguración*

A la vez que se construía las **líneas Madrid-Aranjuez en 1851 y Langreo - Gijón en 1852**. El ferrocarril a Aranjuez, que más tarde se conoció con el nombre de Tren de la Fresa, fue propuesto por el Marqués de Pontejos que, bajo el patrocinio del Marqués de Salamanca, fue finalmente inaugurado por la reina Isabel II el 9 de febrero de 1851. La línea unía Madrid directamente con el Palacio Real de Aranjuez pues fue concebido inicialmente para el uso de la Reina Isabel II y la Corte Española.

La construcción de este ferrocarril se dividió en tres fases, empezando con la inauguración del Ferrocarril Madrid-Aranjuez en 1851 y la prolongación posterior hasta Almansa y más tarde hacia Alicante. En toda esta construcción estuvo presente José de Salamanca Mayol, que se convertiría en el gran empresario español del siglo XIX.



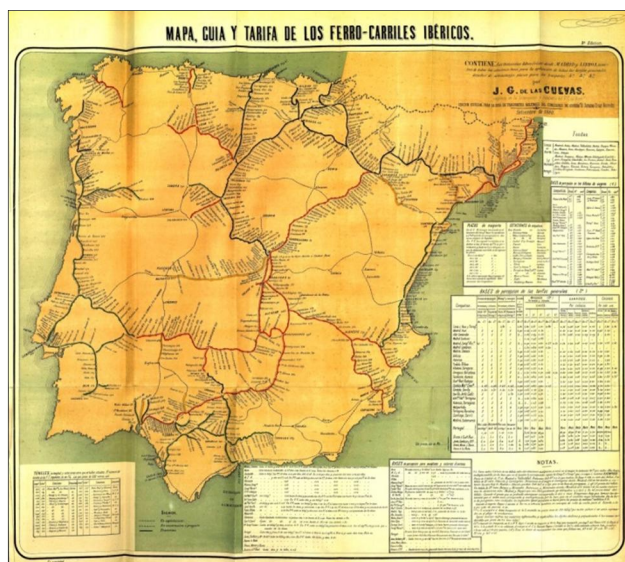


Teniendo en sus manos esta línea, el **Marqués de Salamanca** entró en contacto con grandes empresarios franceses, amplios medios financieros que ya se encontraban presentes en España e interesados en el negocio del ferrocarril.

Los Rothschild, entre otros, se habían anticipado cuando crearon la Sociedad Española Mercantil e Industrial, y tenían como sus representantes a Daniel Weisweiler e Ignacio Bauer, que pronto tendrían importancia en el ámbito de la futura compañía. Por otro lado se encontraba el Duque de Morny y varios administradores franceses del Chemin de Fer du Grand Central. A mediados de la década de 1850, el número de líneas ferroviarias en España era aún muy reducido, pese a que en la década anterior ya había sobre la mesa numerosos e importantes proyectos que pretendían unir, en conjunto, todas las capitales de provincia del país. Uno de ellos había sido propuesto ya en 1845, bajo la recomendación del embajador español en Londres y con el apoyo de ciertos bancos: un hombre de negocios había realizado los pasos previos para la concesión por parte del Estado de una línea de ferrocarril que conectase Madrid con Zaragoza, y que desde ahí tendiese sendas conexiones a Pamplona y Barcelona.



*Estación de San Fernando de Henares*



*Mapa, guía y tarifa de los Ferro-carriles ibéricos de 1.880*

Pero este proyecto prematuro fue rápidamente abandonado por varias razones, entre ellas por ser excesivamente ambicioso. La idea de unir Madrid con Zaragoza no cayó en el olvido. La línea fue declarada de interés general por el

Estado, y su construcción como prioritaria, a partir de 1851. Cuatro años después, la ley de 1855 ofrece además condiciones más favorables para animar a posibles concesionarios. El 24 de febrero de 1856 tuvo lugar la subasta de la concesión del ferrocarril Madrid-Zaragoza

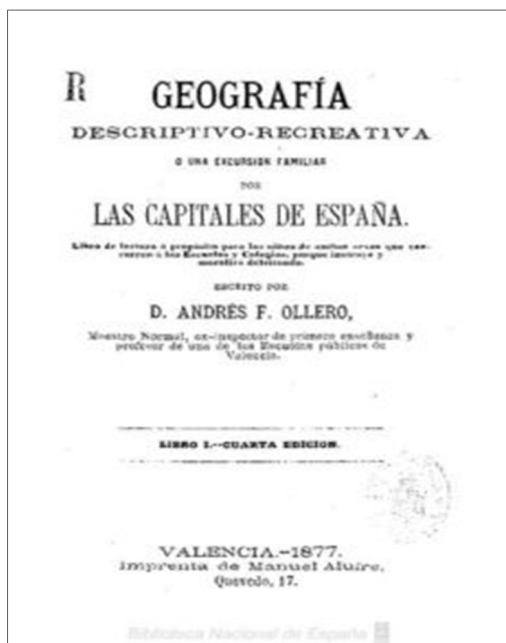
Cuando se produjo la subasta del ferrocarril Madrid-Zaragoza también nació la idea de crear una nueva compañía ferroviaria que agrupara esa línea y la del Madrid-Alicante, propiedad del Marqués de Salamanca. Se propusieron varios nombres, como el de Compañía de los Ferrocarriles de los Pirineos a Zaragoza y el Mediterráneo, pero finalmente se optó por "**Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante**", MZA, que

oficialmente fue creada como tal el 31 de diciembre de 1856, con un capital de 456 millones de reales, repartidos en 240.000 acciones y se convirtió en una de las grandes empresas del sector ferroviario junto con su gran antagonista, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. También se estableció un comité central de dirección en París. Para entonces la nueva compañía ya disponía de una estación en Madrid, la estación de Atocha, además de la



línea de Madrid a Almansa en explotación, encontrándose la sección hasta Alicante en construcción. Las obras se iniciaron en 1857 a partir de Madrid teniendo como origen la estación madrileña de Atocha y ese mismo año llegaron hasta San Fernando y terminando el tramo hasta Guadalajara en febrero de 1857

El 3 de mayo de 1.859 se inauguró el tramo que iba desde la estación de **Atocha en Madrid hasta Guadalajara**. Este tramo constaba de 57 km. con 9 estaciones, **ATOCHA, VALLECAS, VICALVARO, SAN FERNANDO, TORREJON, ALCALA, MECO, AZUQUECA y GUADALAJARA**.



En el libro **GEOGRAFIA DESCRIPTIVO-RECREATIVA O UNA ESCURSION FAMILIAR POR LAS CAPITALES DE ESPAÑA DE 1.877**, se hace referencia a la expedición o excursión realizada por un padre y un hijo desde Atocha hasta Guadalajara. En dicha excursión el padre describe los lugares por donde transita dicho ferrocarril, el precio del billete o como dice el hijo el precio del “asiento”, tanto en primera, segunda o tercera clase.

*“ Como supongo que querrás te diga por qué estaciones pasaremos, monta sin tardanza en el coche y verás qué pronto estamos en la estación de VALLECAS, después llegaremos á la de VICALVARO, luego á la de SAN FERNANDO, que toma el nombre de un pueblecito que ha sido sitio real y en el que hay grandes alamedas y jardines, un gran palacio del tiempo de Fernando Sexto, y una fábrica de tejidos y estampados, que ocupaba á más de dos mil personas; pero que hoy está cerrada....”*

En 1861, MZA firma un acuerdo con la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y organiza un servicio Madrid-París vía Tudela, Pamplona y Bayona de 54 horas de duración y diseñado directamente para competir con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En la estación de Atocha en Madrid todavía pueden apreciarse en la parte superior de los laterales la leyenda Madrid-Zaragoza-Alicante, un lejano recuerdo de su época de esplendor bajo la compañía.



*Locomotora COMPOUND 4-6-0 de cuatro cilindros para trenes expresos  
CIE. DES CHEMINS DE FER DE MADRID À SARAGOSE ET A ALICANTE.*



## A UN VIEJO OLMO . . .

El poeta español integrante de la generación del 98, **D. Antonio Machado** compuso un poema titulado **“A un olmo viejo”**:

Al olmo viejo, hendido por el rayo  
Y en su mitad podrido,  
con las lluvias de abril y el sol de mayo  
algunas hojas verdes le han salido.

¡El olmo centenario en la colina  
que lame el Duero! . . .

No es a orillas del Duero, es mucho más cerca y seguro que algún día lo hemos visto, es en la localidad de Coslada.



Me gustaría aprovechar este poema para reivindicar una auténtica joya que tenemos en la localidad de Coslada, en pleno casco urbano, un olmo o como lo llaman los lugareños **“La Olma”**, situado en la confluencia de la Avenida de la Cañada con la Avenida de Isabel Torres, en el Parque de Antonio Machado, esta joya es un magnífico olmo ibérico de la especie **“Ulmus Minor”**, que tiene más de cien años, más de 19 m. de altura, 25 m. de anchura, 415 cm. de perímetro de tronco y grandes ramas que salen del tronco principal a dos metros del suelo, una de ellas ya podada.

Es de los pocos árboles que ha sobrevivido a la devastadora plaga de la grafiosis que arrasó en toda Europa. Esta enfermedad la provoca un hongo del género *Ophiostoma*. Este organismo ocupa los vasos del xilema y se extiende provocando que las hojas se marchiten y que el árbol se muera.

Se dice que los celtas lo introdujeron en la Península Ibérica desde Francia. Es un árbol muy extendido artificialmente por Europa ya que los romanos lo plantaron como árbol ornamental y de sombra.

El olmo prefiere terrenos frescos, fértiles, sueltos y profundos que tengan una cierta disponibilidad de agua. Vive bien a pleno sol, tolera fuertes fríos y los calores. Tiene crecimiento relativamente rápido al principio. La longevidad media no suele pasar de los 150 años, aunque algunos ejemplares han alcanzado los 400.

Curiosamente este árbol estuvo durante muchos años en el olvido a merced de los daños que ocasionaba un aparcamiento que se asentaba bajo su copa. El departamento de parques y jardines procedió, en su día, a proteger su perímetro mediante la colocación de unos bancos de piedra y posteriormente a desarrollar una zona ajardinada de protección que permite en la actualidad disfrutar del mejor ejemplar conservado dentro del Corredor del Henares.

En 2.014 la Comunidad de Madrid incluye **“LA OLMA DE COSLADA”** en el catálogo regional de árboles singulares.

## El buzón de correos, su historia.

Uno de los elementos más peculiares en el mundo de correos son los buzones. Según el país o la región, el buzón tiene formas y colores típicos representativos de dicho lugar.



Antes de la incorporación del buzón como elemento de la red postal, las cartas se tenían que entregar en mano por los empleados de Correos. Etimológicamente la palabra **"buzón"** proviene del italiano **"buco" boca o agujero**. Según parece en el siglo XVI se instalaron en algunas ciudades de Italia unas cajas de madera con una ranura para poder introducir carta para delatar de forma anónima a quienes habían cometido un delito, su uso evolucionó y empezó a utilizarse para depositar el correo.

Según las Ordenanzas de Correos de España de 1762 es cuando se hace la primera referencia escrita sobre la utilización de los buzones de Correos.

En el artículo 51 de esas ordenanzas se establece:

*"agujero o reja, en todas las Hijuelas o Veredas, por donde se echen las cartas, sin que se puedan recibir en mano..."*

Su finalidad era evitar la desconfianza de los usuarios por el posible extravío de la correspondencia en el momento del depósito y ofrecer un mejor servicio, al no ser necesario esperar al **"conductor"** del correo para hacer la entrega en propia mano. Desde entonces los buzones de Correos han variado sus formas, motivos decorativos y materiales empleados en su fabricación.

El buzón más antiguo de España del que se tienen noticias se encuentra en una casa particular de Mayorga de Campos, provincia de Valladolid, está fechado en el 1.793. Este buzón, que ilustra la emisión Día del sello 2001, lleva grabada la inscripción: **Coreo / Ano de / MDCCXCIII**.





Con el paso de los años se regularon las normas sobre los buzones y se ordenó que éstos debieran disponer de un cajón cerrado por dentro.

En 1813, y tras un incendio producido en la Administración de Alicante, se manda que en el buzón *"se haga por la parte de adentro una especie de campana, bien revestida de ladrillos, y forrada en lo interior de hoja de lata, con su puerta de fierro bien ajustada"*.

A mediados del siglo XIX se establecieron buzones en los puntos extremos de Madrid, en los que se recogía la correspondencia dos veces al día, y se instalaron cajas-buzones en los estancos, por **"ofrecer mayores garantías"**, y en las carterías extramuros de las puertas de San Vicente, Toledo, Atocha y Alcalá. Desde su aparición, los buzones de Correos han modificado sus formas, materiales y motivos decorativos.



El famoso buzón con **"cabeza de león"** es uno de los más admirados por su simbología, se considera el rey de los animales por su poder, su fuerza y también por su capacidad de vigilancia, ya que se creía que dormía con los ojos abiertos. Por esta simbología se tomó la cabeza de león como inviolabilidad de la correspondencia y del respaldo estatal del correo.

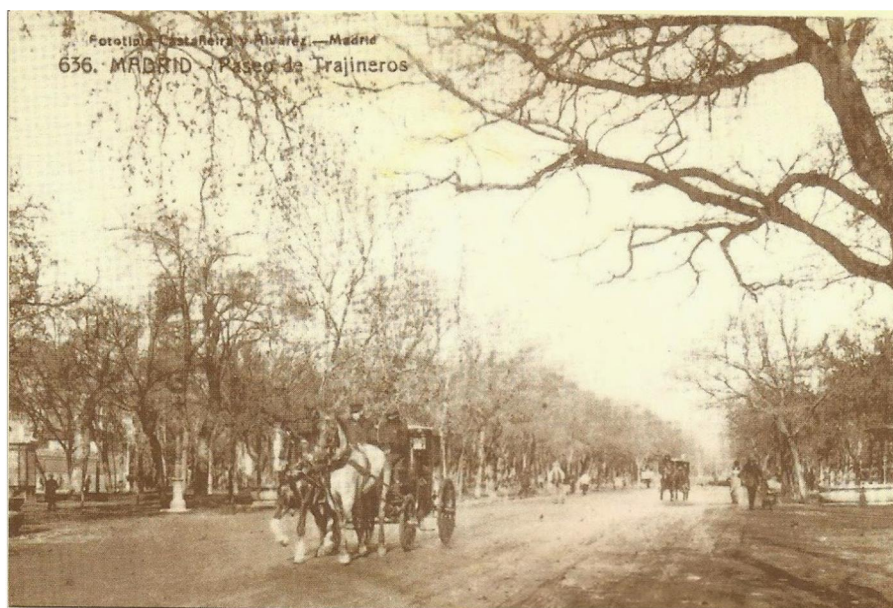


## Visitar Madrid a través de sus postales

### Paseo de trajineros

Se llamó **Paseo de Trajineros** a la calzada inmediata a las casas desde la esquina de la calle de Atocha a la de la plaza de Neptuno". Según cuenta Pedro de Repides escritor y periodista español, primer representante del Cuerpo de Cronistas Oficiales de la Villa de Madrid, referente obligado en la crónica del casticismo madrileño, a partir de 1923 fue cronista de la Villa de Madrid. El modernismo marcó su creación literaria, en gran parte dedicada a la vida y costumbres madrileñas del siglo XIX y primer tercio del siglo XX. Firmaba con el seudónimo "**el Ciego de las Vistillas**".

Era una parte del Paseo del Prado, obra ordenada por Carlos III, cuyas labores y mejoras corrieron a cargo de José Hermosilla, Ventura Rodríguez y Juan de Villamena.



Debía su nombre al "**trajín**" que había en la zona por el paso de carruajes por sus calles en el siglo XVIII y principios del XIX.

Ramón Gómez de la Serna dijo:

*"El Prado no hay que olvidar que es también el paseo de Trajineros; el paseo de los carros, de los carros españoles, grandes, de vía ancha, de calzada romana. Al otro lado del Prado, en contraste con su gran serenidad de un lado, se ven los carros, siempre los grandes carros castellanos*

*que son el eslabón para el pedernal del pavimento."*

### Paseo de areneros o harineros

Gracias a los tiempos felices cuando la ortografía no atormentaba en los colegios, la gente nunca llegó a saber si "ARENEROS" viene de ARENA o de HARINA, los cronistas aventuran la versión de que el origen de "los harineros" es debido a la existencia de un molino en el siglo XVIII.



El paseo de Areneros que iba desde la Puerta de Fuencarral hasta el portillo de San Bernardino, y como prolongación de la cuesta de Areneros. Actualmente se llama calle Alberto Aguilera.

En el periodo 1908-1915 se construyó el ICAI (Instituto Católico de Artes e Industrias) en



el número 25, trazado por Antonio Palacios Ramilo, como una de las sedes de la Universidad Pontificia Comillas. Al final de la calle se encontraba el barrio de las Pozas. Aquí estuvo el Hospital de la Princesa, fundado en conmemoración del natalicio de Isabel II. En 1.950 es derribado y se construye viviendas militares.

Durante la defensa de Madrid en la Guerra Civil la calle fue arrasada por su cercanía con uno de los frentes de batalla del asedio a la capital de España.

### **Paseo de la Florida**



El paseo de la Florida es una avenida de la ciudad de Madrid, ubicada en el distrito de Moncloa-Aravaca, donde discurre paralela al río Manzanares, desde la glorieta de San Vicente hasta la glorieta de San Antonio de la Florida, junto a las ermitas gemelas de San Antonio de la Florida.

Al paseo de la Florida no hay quien le quite su aire popular y desenfadado, a pesar que ya no están los entrañables bueyes sustituidos por los actuales y

fríos coches, el Paseo de la Florida sigue conservando el encanto suyo de siempre; quizá sea por la ermita, por la magia de Goya y sus frescos pintados en dicha ermita, por la "**ermita gemela**"...

En 1928 se decidió construir la "**ermita gemela**" para destinarla al culto religioso, mientras que la ermita original se convertía en un museo.

El paseo sufrió una remodelación urbanística a comienzos de siglo, siendo conocido como una prolongación del paseo de la Virgen del Puerto, era un camino que unía el puente de Segovia con el camino de El Pardo y la entrada a Madrid por la Puerta de San Vicente.

Este primer acceso fue diseñado por el arquitecto italiano de Carlos III Francesco Sabatini. Su sucesor Carlos IV establece el Real Sitio de la Florida en uno de sus orillas. La Casa Mingo fue establecida por Domingo García González en el año 1888 en el espacio que prolonga el Campo del Moro, ocupando el antiguo almacén de material ferroviario de la Estación del Norte.

La Ermita de San Antonio de la Florida de Madrid se convirtió en el panteón de Goya, tras traer en 1928 sus restos mortales desde Burdeos, donde falleció. Según la tradición a esta ermita venían las mozas para echar alfileres en la pila para pedirle novio al Santo.

Continuará ....



## LOS SELLOS DE LA VISITA DE FRANCO A CANARIAS DE 1950

En ocasiones, en la historia de la filatelia, los primeros sellos históricos de cualquier país suelen ser cotizados. Si nos remontamos a mitad del siglo XIX donde empiezan a comercializarse los sellos clásicos como hoy los conocemos en muchos países del mundo, nos encontraremos con sellos de papel frágil, tintas de poca calidad y diseños muy básicos. Tal es así que mantener un sello de aquella época en buenas condiciones supone haberlo preservado siempre de las condiciones ambientales y sin prácticamente haberse manipulado, casi un milagro.

En la filatelia española para no ser menos que nadie, también tenemos sellos muy cotizados, este es el caso de la serie de los sellos con sobretasa que se emitieron en España en 1950 y 1951 con ocasión del viaje que Franco cursó a Canarias en octubre de 1950. Se trata de sellos tomados de tiradas de años anteriores con una sobreimpresión o sobretasa que ocupa la mayor parte del sello, cubriendo las figuras que hay debajo.

En concreto se trata de tres sellos, uno el que más valor tiene es la de la efigie de Manuel de Falla, emisión destinada al correo aéreo cuyo valor era 25 pesetas y que comenzó a circular en nuestro país en 1947. Los otros dos son de 1948 con la figura de Franco vestido de General y con valor de 50 céntimos y 1 peseta respectivamente. La sobretasa tenía como fin marcar la penalización que sufrían los ciudadanos canarios que querían mandar algo fuera de las islas por avión y que costaba aparte de la tarifa habitual en la Península, 10 céntimos más en aquella época, es decir, en 1950.



El acontecimiento conmemoraba el primer viaje triunfal a Canarias de Franco como Jefe del Estado, volviendo a la tierra donde estaba destinado cuando sucedió el golpe de Estado que dio lugar a la Guerra Civil, dicha emisión no estaba planificada por Correos.

Los miembros del Grupo Filatélico de Tenerife decidieron recomendar la emisión de un sello conmemorativo de correo aéreo de 1,10 p. que era entonces la tarifa para una carta de correo aéreo de hasta 20 g. entre las Islas Canarias y la Península, y no existía un sello de 1,10 p., por ello, se decidió aplicar a un sello de 1 p. un suplemento de 10 c. y venderlo a un precio de 1,10 p. se presentó la propuesta al Capitán General de Canarias, García Escámez, y éste lo transmitió a Madrid, donde no sólo pareció buena idea sino que se creyó conveniente ampliarla.

El Boletín Oficial de la provincia del mencionado territorio, para que se proceda a la impresión de los sellos correspondientes a la visita a Canarias del Jefe del Estado...

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DECRETO de 16 de octubre de 1950 por el que se declara justificada la sobretasa de los sellos de 50 c. de peseta...

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DECRETO de 16 de octubre de 1950 por el que se autoriza para utilizar las sobretasas de los sellos de 50 c. de peseta...

En el boletín Oficial del Estado nº 293 del 20-10-1950 apareció el siguiente decreto:

"Decreto de 16 de octubre de 1950 por el que se aprueba la sobretasa de los sellos que se señalan en conmemoración de la visita a Canarias del Jefe del Estado.

Al efecto de conmemorar la próxima visita a Canarias de Su Excelencia el Jefe del Estado, previa deliberación del Consejo de Ministros y a propuesta del de Hacienda, dispongo:

-Artículo primero.- Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá con la máxima urgencia a sobrecargar en 10 c. 21.000 sellos de 50 c. de peseta con la leyenda "Visita del Caudillo a Canarias - Octubre mil novecientos cincuenta, sobretasa 10 céntimos" De igual modo se procederá a sobrecargar 20.000 ejemplares de 1 peseta con sobretasa de igual cuantía de 10 c. ...y sobrecargándose además 3.000 ejemplares del correo aéreo de 25 ptas. con sobretasa igualmente de 10 c. y leyenda "Correspondencia por avión.- Visita del Caudillo a Canarias.- Octubre mil novecientos cincuenta.- Sobretasa 10 céntimos.

-Artículo segundo.- Dicha sobretasa será obligatoria y los valores afectos por ella servirán para franquear la correspondencia que, teniendo su raíz en las Islas Canarias, circule entre éstas y la Península o el extranjero.

-Artículo tercero.- Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, una vez realizados los trabajos que se le encomiendan, se procederá a su entrega inmediata a "Tabacalera, Sociedad Anónima", remitiéndose por ésta, por correo aéreo para su normal empleo a las provincias del Archipiélago.

-Artículo cuarto.- La vigencia de dichos sellos empezará tan pronto como puedan ponerse a disposición del público y continuará hasta su agotamiento.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a dieciséis de octubre de mil novecientos cincuenta."



Así se creó el sello de 1,10 ptas. propuesto, pero se pasó por alto que el importe de 1,10 ptas. estaba en función de la tarifa aérea nacional. Sólo se prestó atención al sobrepago de 10 c. y ese mismo suplemento se aplicó a los recién introducidos sellos de 50 c. y 25 ptas.

Algunos detalles de la disposición hacen prever que en la leyenda ideada y publicada en el Decreto sí aparecían signos de puntuación que luego no se reflejaron en los sellos, lo cual hace pensar que primero se hicieron los sellos y después el Decreto.

Ante la escasa tira de un acontecimiento como este decidieron ampliarla, imprimiéndose 80.000 sellos más de 50 céntimos y 1 peseta, así como 38.000 sellos nuevos de 25 pesetas, estos con número de control al dorso. Ello ocurrió el 22 de febrero de 1951.

Para comprender mejor lo de los dos sellos de correo aéreo, O. Schier dice:

"En la fábrica de Moneda y Timbre había depositados en 1950 aproximadamente 50 pliegos del sello de 25 ptas., por si hubiera que sustituir los sellos entregados a las oficinas de Correos. En tal caso se les habría añadido el número de control de los pliegos a sustituir y se hubiera efectuado el cambio. Se recurrió entonces a estas existencias y se sobrecargó una parte de dichos pliegos. Estos sellos sin número de control se vendieron a partir del 23-10-1950. Tras el incremento de la tirada tampoco eran suficientes los pocos pliegos de sellos sin numerar todavía disponibles y se sobrecargaron también sellos con número de control. Los sellos sobrecargados se vendieron en Tenerife a partir del 9-2-1951..."

La diferencia entre ambas tiradas está en el número de control al dorso y porque hay ligeros cambios de tonalidad.

## Los orígenes de las tarjetas postales.

El origen de las tarjetas postales se remonta a 1.865, cuando el director de correos de Alemania **Heinrich von Stephan** en la conferencia postal de Karlsruhe en Alemania, propuso la introducción de hojas postales en forma de talonarios como medio de comunicación no reservada. Sin embargo, esta innovación no llegó a prosperar. **Hermann**, profesor de economía política, publicó en 1869 en el periódico austriaco **Neue Freie Presse** un artículo sobre las ventajas económicas que supondría para la Hacienda pública la introducción de la tarjeta postal.



La idea sería recogida al poco tiempo por el director de Correos y Telégrafos de Viena, **Adolf Maly**, quien autorizó la circulación de tarjetas postales por correo. **El 1 de octubre de 1869** la administración de Correos de Austria-Hungría pondría en circulación la primera tarjeta postal en el mundo. La primera postal oficial española se emitió en diciembre de 1873.

Estas primeras tarjetas postales, también llamadas **entero-postales**, eran emitidas por las administraciones de correos y traían impreso el franqueo en una de sus caras. La otra cara estaba completamente en blanco para que se pudiera escribir en ella un mensaje. Pero no eran postales ilustradas, salvo por el sello impreso y una orla. Estas postales eran monótonas y aburridas. Con la mejora de los métodos de impresión, en la última década del siglo XIX, triunfaron las verdaderas tarjetas postales ilustradas, impresas y editadas por la industria privada.



A finales del siglo XIX, la **Unión Postal Universal** reguló el formato de las postales. Se recomendó que sus dimensiones fuesen 9×14 cm. Ese es el formato de las postales antiguas, que se mantuvo hasta cerca del año 1960. Las postales modernas son un poco más grandes, midiendo alrededor de 10,5×15 cm.

En el anverso, las postales llevan impreso un dibujo o fotografía, a menudo del lugar en donde fueron compradas, por lo que son un artículo habitual de venta en tiendas de

recuerdos, quioscos de prensa, y hoteles, en países muy turísticos, como España.

En el año 1901 se puso de moda el intercambio de tarjetas postales. Al éxito contribuyó que el coste de su envío era la mitad que el de una carta normal. Además, muchas de las postales antiguas tenían una gran calidad de impresión. Esas postales hoy en día son objeto de coleccionismo, por su gran valor documental. Desde el año 1906, el reverso de la postal se suele encontrar dividido en dos mitades: la izquierda para contener el mensaje enviado, y la derecha para pegar el sello y poner la dirección del destinatario.

La principal diferencia con respecto a una carta convencional es que la postal no utiliza sobre; así que su contenido puede ser leído con facilidad, por lo que no se aconseja su uso para envíos cuya privacidad sea importante.

**Hasta la Primera Guerra Mundial**, las mejores imprentas eran las del área germánica (Alemania, Austria y Suiza), que destacaron por la perfecta producción de postales impresas con los procedimientos llamados fototipia y cromolitografía, litografía en varios colores.





En España, desde el año 1890, la imprenta más prestigiosa fue **el taller de fototipia Hauser y Menet de Madrid**. Esta casa fue fundada por dos impresores suizos: **los señores Oscar Hauser y Adolfo Menet**. Su empresa está considerada la primera que editó postales de vistas y monumentos en España, a partir del año 1892.

La producción de **Hauser y Menet** fue inmensa. Por ejemplo, en un anuncio publicado en **la revista España Cartófila**, en diciembre de 1902, se afirmaba: **«Producción mensual: 500.000 tarjetas postales»**, **«Especialidad en**

**tarjetas postales ilustradas en fototipia»**. En ese año la empresa tenía sus talleres en la calle de la Ballesta, número 30, de Madrid.

**Hauser y Menet** también fueron editores, además de impresores. En 1897 iniciaron la publicación de una amplia serie general de vistas y monumentos de España. En 1905 se alcanzó el número 2000 de esa serie. Paralelamente, imprimieron postales para muchos editores locales, y también recibieron algunos encargos desde Cuba, Ecuador y Colombia.

Hasta el año 1950, la empresa **Hauser y Menet** mantuvo el sistema de impresión en fototipia. A continuación adoptó otras técnicas, como el huecograbado, y se especializó en la impresión de revistas de gran tirada, llegando a contar con una plantilla de mil trabajadores en 1978. Pero en esos años ya no producían postales.



En el caso de las postales españolas modernas, impresas desde finales de los años cincuenta, es posible datarlas gracias a la normativa del Depósito Legal. Hasta el año 1957, en los reversos era normal sólo encontrar el nombre de la imprenta, o del editor, y el lugar de la toma, pero no el año de la edición. Es a partir de 1958, cuando por el Reglamento del Servicio del Depósito Legal aprobado por Decreto de 23 de diciembre de 1957 (BOE n. 17, de 20.1.1958) se reguló que, a partir de esa fecha, todas las postales deberían llevar en su parte posterior, tras el número del Depósito legal, el año de edición; o en su defecto, un número romano, tomando como año cero, precisamente, 1957. Es decir, si la postal lleva un **"I"**, la imagen fue impresa en 1958; una **"V"** sería 1962, **"IX"** 1966, y así sucesivamente.

A comienzo del siglo XX se empezaron a considerar piezas de coleccionismo y a tenor de esto se crearon **asociaciones de cartofilia**. En el mundo de la filatelia hay 2 formas de coleccionismo, una de entero-postales, que llevan el sello impreso y las emitidas por los operadores públicos de correos o privados y que recogen todas las formas y variedades de sobres y tarjetas impresas y prepagadas.

Y la otra forma es la conocida como **maximofilia** que persigue la máxima concordancia entre la imagen de la tarjeta postal, el sello y el matasello. Los tres parámetros básicos, el motivo, el lugar y el tiempo.

Hoy por hoy, las tarjetas postales es otra clase de coleccionismo bastante interesante y atractivo.

