



# **CIRCULO FILATELICO DEL HENARES**

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

**Nº 18 - Boletín de la Asociación Circulo Filatélico del Henares - Año 2.022**





Boletín nº 18 de la Asociación Circulo Filatélico del Henares. Año 2.022

## SUMARIO

- **Saluda.**  
D. Ricardo Jiménez, Presidente de la Asociación Circulo Filatélico del Henares.
- **Matasellos.**  
D. Ricardo Jiménez.
- **Visitar Madrid a través de sus postales. Iglesia de San Manuel y San Benito.**  
Dña. Joaquina Sánchez.
- **Conducciones Postales del Correo en la provincia de Madrid a finales del S.XIX**  
D. Raimundo Almeda Candil
- **Naipes de chocolate.**  
D. Ricardo Jiménez.
- **Cuando era legal enviar un bebé por correo.**  
D. José M<sup>a</sup> García
- **Hoy entrevistamos a: D. Felipe Téllez Manzanares. Presidente de FECESFI.**  
D. José M<sup>a</sup> García

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://circulofilatelicodelhenares.jimdofree.com>



## Boletín Informativo N° 18

**Edita:**

**ASOCIACIÓN  
CIRCULO FILATELICO  
DEL HENARES**

**Centro Multifuncional  
"Marcelino Camacho"**

**Plaza Fernando VI n°11  
San Fernando de  
Henares**

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

<http://circulofilaticodelhenares.jimdofree.com>



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

**CINDY MACK**

## A todos los soci@s y amigos:

Tras más de 2 años de pandemia, la cual nos ha privado de muestras exposiciones y otras actividades, también nos ha dado un duro golpe difícil de olvidar, los fallecimientos de nuestros AMIGOS Y COMPAÑEROS, ESTANISLAO, EVARISTO y DIEGO.

En febrero de 2020 nos dejó D. ESTANISLAO DE PAN ALFARO, presidente de la federación centro de sociedades filatélicas (FECESFI), un compañero que desde sus inicio en los años 60 divulgó e impulso su pasión por la filatelia a todos nosotros. Jurado FIP de temática y candidato a Académico de la REAL ACADEMIA HISPANICA DE FILATELIA E HISTORIA POSTAL. Presidente del club filatélico de Scouts y guías, presidente de la comisión de temática de FESOFI y presidente de la IFSCO, federación internacional de organizaciones de filatelia Scouts y Guías.

En junio de 2021 D. EVARISTO ALFARO GÓMEZ sucesor en el cargo de Presidente de FECESFI de D. Estanislao. Académico electo de la Real Academia hispánica de filatelia e historia desde 2010 y académico correspondiente en 2015, coautor del libro NACHO ENEA Y EL SERVICIO DE ENLACE DE ZARAGOZA, escribió numerosos artículos filatélicos en la revista ACADEMVS. Gran coleccionista de temas postales, objetos de Correos utilizados por los Correos españoles y sus carteros, como buzones, sacas, básculas, felicitaciones, uniformes, etc.

En agosto de 2021 tras una larga enfermedad nos dejó nuestro compañero y miembro de nuestra asociación D. DIEGO RIPALDA. Miembro desde los inicios, gran coleccionista de artículos de papelería, como plumillas y material escolar.

Dejan atrás un montón de ilusiones, proyectos y unos amigos los cuales siempre los recordaremos.

**¡DESCANSEN EN PAZ, AMIGOS Y COMPAÑEROS!**

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

## MATASELLOS

Se llama matasello o matasellado a la cancelación o obliteración empleada en las oficinas de Correos para inutilizar un sello, para que no se pueda volver a utilizar.



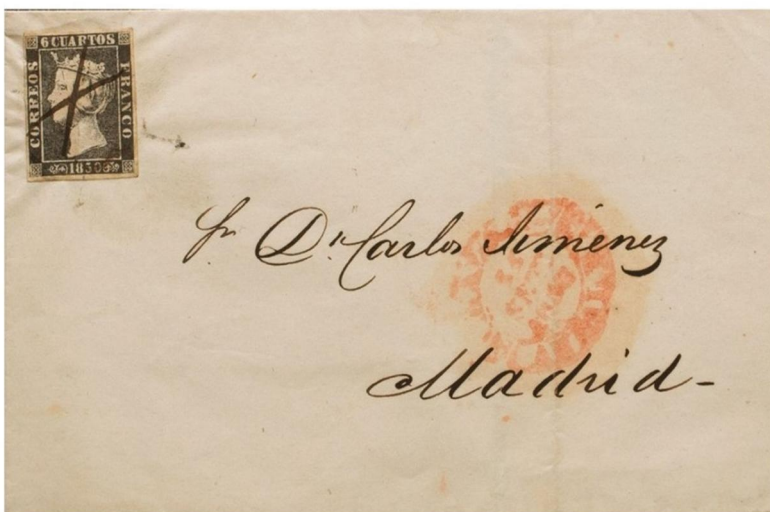
Con el nacimiento de los sellos de correos a mediados del siglo XIX, surge el problema de evitar que se vuelva a utilizar el mismo sello. Para solucionar este problema se empezó a utilizar un sello o timbre llamado **MATASELLO**.

El primero que se utilizó fue en el año 1850 y afectaba la forma de estrella. Se introdujeron algunas variantes en los años sucesivos hasta dejarlo reducido a la estampación de rayas, puntos y aún figuras. Más tarde, se complicó proveyéndole de agudas puntas y al mismo tiempo que imprimía estas huellas trepaba el sello.

Los primeros fechadores que se utilizaron en España fueron creados por la **Real Orden de 16 de septiembre de 1853** y empezaron a utilizarse a principios de 1854. El fechador de 1854 es conocido como de **tipo I**. Fue sustituido en 1857 por el **tipo II** unos milímetros más fino.

El precedente de estos fechadores es el **Baeza**, que fue introducido en 1842 por **Juan Baeza, Director General de Correos** de la época. El Baeza, estampado en varios colores dependiendo de la carrera aunque más habitualmente en rojo, no era un matasellos sino que se estampaba en los frontales de las cartas para conocer su origen y calcular las tarifas.

Sin embargo, cuando el 1 de enero de 1850 empezaron a circular los primeros sellos en España no se había diseñado ningún matasellos, y hasta febrero de 1850 se usó el Baeza como matasellos. A partir de febrero ya se empezó a usar el matasellos con forma de estrella o araña y que se conoce precisamente con este nombre, araña. Después del matasellos araña se utilizó la parrilla, un anulador oval con líneas paralelas. A partir de 1858 y coincidiendo con los fechadores, se usó de forma masiva el matasellos rueda de carreta, que eran dos círculos concéntricos con el número de la administración postal en medio.



**Una cancelación a pluma**, también obliteración a pluma, en filatelia, se hacía con una pluma. En tiempos, fue más complicada de aplicar cancelación a pluma que con tampón y sello, lo que llevó al desarrollo de cancelación con estos aparatos.

## FECHADOR BAEZA



El fechador se puso en uso por **Orden de 15 de Mayo de 1842** y su utilización se extendería hasta 1853-4, siendo usado como matasellos sobre la primera emisión de sellos de España puesta en circulación el 1 de enero de 1850, ya que no se tuvo en cuenta la necesidad de disponer de un cancelador que anulara los sellos de esta emisión y por este motivo fué usado hasta que se distribuyó el cancelador conocido como araña.

El fechador presenta dos círculos concéntricos y dentro de ellos en la parte superior, el nombre de la población o tres estrellas; en la parte inferior el nombre de la demarcación postal, y a ambos lados, el número de la misma

## MATASELLO DE ARAÑA

El matasello empleado en España en las dos primeras emisiones en 1850 y 1851 es el **matasello de Araña**, que reemplaza al denominado **matasello de Baeza**. El matasello de araña ordinariamente se estampaba en color negro. Las arañas en color rojo no son rarezas, aunque sí mucho más escasas que en negro.



El diseño del matasello se creó para no manchar la esfinge de la reina Isabel II.

## MATASELLO DE PARRILLA

En 1852 el matasello de parrilla sustituyó al matasello de araña. Estaba formado por un ovalo que rodeaba líneas gruesas en su interior.



El **matasello de parrilla** presentaba distintos formatos dependiendo de la localidad, los formatos más conocidos son:

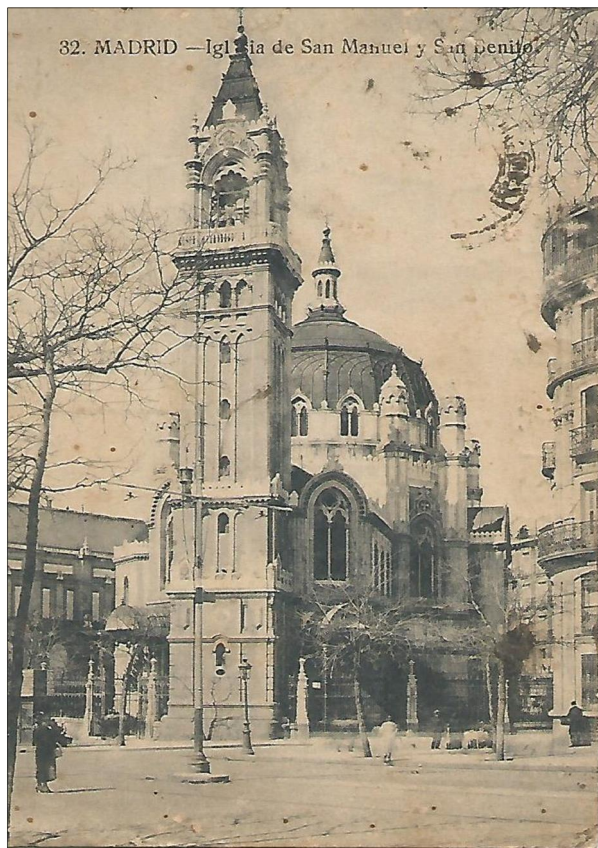
- **Parrilla de Madrid**
- **Parrilla de 1852**
- **Parrilla de Aragón.**



## VISITAR MADRID A TRAVÉS DE SUS POSTALES

### La iglesia de San Manuel y San Benito.

Iglesia situada en la calle de Alcalá, en Madrid, ocupa parte del espacio que dejó libre la antigua plaza de Toros de Madrid en frente del Parque del Retiro. Fue construida por el arquitecto Fernando Arbós y Tremanti entre 1902 y 1910 y se destinó como residencia e iglesia para los Padres Agustinos.

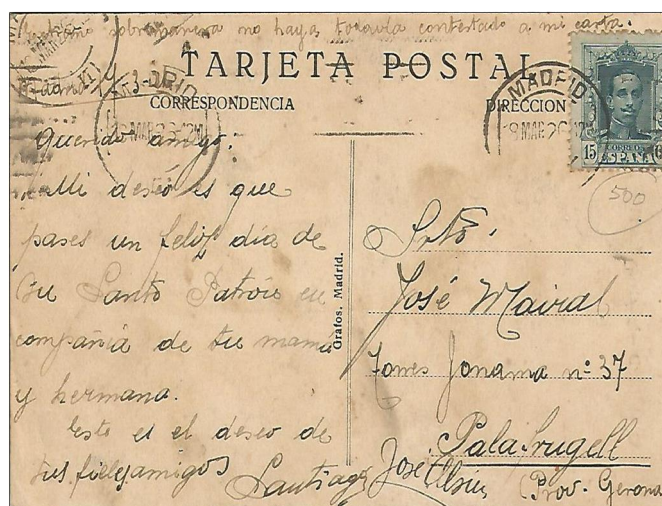


Tiempos hubo en que los hombres más acaudalados gastaban sus dineros no en residencias con calefacción para el perro, sino en muy devotos y llamativos templos religiosos.

El empresario catalán Manuel Caviggioli y su esposa Benita Maurici, que donaron el terreno para la construcción de la iglesia que toma su nombre y advocación.

Es uno de los mejores ejemplos de la arquitectura neo-bizantina madrileña, junto con el Panteón de Hombres Ilustres, también obra de Arbós. La

iglesia de San Manuel y San Benito tiene una planta centralizada de cruz griega, con una gran cúpula sobre pechinas donde se representan simbólicamente los cuatro evangelistas. En su interior destaca una capilla lateral “de la Epístola”, con un altar de mármol blanco en el centro y los dos sepulcros del matrimonio catalán en los lados. De su fachada, destaca la torre, erigida al modo de los campaniles italianos. La restauración en el último tercio del siglo XX, de la Iglesia de San Manuel y San Benito, corrió a cargo del arquitecto José Antonio Arenillas. El conjunto del edificio incluye las escuelas de la Fundación Caviggioli.



La postal representa una imagen de la Iglesia de principio del siglo XX. Postal fecha el 28 de marzo de 1928, franqueada con un sello Alfonso XII de 15 cts. Verde de la serie básica de 1922 y dirigida a Palafrugell, Prov., Gerona.

Querido amigo

Mi deseo es que pases un feliz día de tu Santo Patrón en compañía de tu mamá y tu hermana. Este es el deseo de tus fieles amigos.

Santiago y José Luis



## CONDUCCIONES POSTALES DEL CORREO EN LA PROVINCIA DE MADRID A FINALES DEL SIGLO XIX

*Raimundo Almeda Candil de la Sociedad  
Filatélica de Madrid*

A finales del siglo XIX, gran parte de la correspondencia entre muchas ciudades se transportaba por ferrocarril, siendo

aún muchos los itinerarios que se cubrían en carruaje. Eran también muy numerosos los trayectos que se realizaban por carteros peatones. En estos años, había 393 kilómetros de carreteras de primer orden, 84 de segundo orden, 221 de tercer orden, 88 kilómetros provinciales y 117 de caminos vecinales. De Madrid partían los ferrocarriles a Irún, a Zaragoza y a Barcelona, a Cáceres, a Ciudad Real, a Andalucía, a Alicante y Valencia, el que iba a Arganda y la línea transversal de Aranjuez a Cuenca.

La población de la provincia de Madrid, rondaba los 600.000 habitantes, repartidos en 195 términos municipales, agrupados en 13 partidos judiciales. Madrid tenía una población de 470.000 habitantes, de los cuales sólo sabían leer y escribir 160.000 hombres y 124.000 mujeres (censo de Madrid de 1887, disponible en el Instituto Nacional de Estadística). En Madrid capital sabían leer y escribir más del 60 % de la población, mientras que en el resto de la provincia éste porcentaje alcanzaba el 36%, existiendo muchos pueblos por debajo de esta media. También hemos de considerar qué se entendía por saber leer y escribir. El paisano que firmaba en el censo con su nombre y apellidos, por muy mal que lo hiciera, ya se consideraba alfabetizado.

De la Administración Principal, dependían las estafetas de Alcalá de Henares, Aranjuez, Arganda, Buitrago, Colmenar Viejo, Chinchón, San Lorenzo del Escorial, Getafe, Navalcarnero, El Pardo, San Martín de Valdeiglesias, Torrelaguna, y las estafetas de Madrid del Este, que se crea en 1875. En 1884 se crean las estafetas del Noroeste, del Sur, y del Oeste y en 1885 la estafeta del Norte. También existían 60 sellos de carterías que además de dar servicio a la población que aparecía en el sello, igualmente daba servicio a los pueblos colindantes. En 1857 se comienza a distribuir diariamente el correo en estos 195 municipios.

En la provincia todavía perduraban conducciones realizadas a base de músculo, bien sea éste de bestia o de persona. Éstas eran las siguientes:

- De Madrid a San Sebastián de los Reyes, con 16 kilómetros de recorrido. Seguía la posta hasta San Agustín, otros 18 kilómetros. A Cabanillas de la Sierra, 18 kilómetros más. Lozoyuela, 14 kilómetros. Buitrago de Lozoya, 8 kilómetros. Somosierra 16 kilómetros. En Castillejo de Mesleón a 19 kilómetros, entraba ya en la provincia de Segovia, seguía por otros pueblos segovianos y hacía la primera parada en tierras burgalesas en Aranda del Duero, continuando ya por esta provincia hasta Burgos, recorriendo un total de 239 kilómetros en carruaje en 26 horas.
- De Madrid al Pardo y Colmenar Viejo, con un total de 33 kilómetros que se recorrían en carruaje en 5 horas.

- De Madrid a Arganda, por ferrocarril, 28 kilómetros, continuando a Perales, Villarejo y Fuentidueña. En total 63 kilómetros, en los que se empleaban 8 horas y 20 minutos.
- De Villarejo a Belmonte, 5 kilómetros. De ahí a Chinchón, a 14 kilómetros. Recorriendo todo el trayecto en carruaje en 2 horas y media.
- De Madrid a Alcorcón, 14 kilómetros. Se continúa por Móstoles a 4 kilómetros. Navalcarnero a 13. Se recorrían los 31 kilómetros en 5 horas en carruaje.
- De Cadalso en carruaje a San Martín de Valdeiglesias, 6 kilómetros que se recorrían en hora y media.
- De Navalcarnero a Villamartín, 5 kilómetros, a Villamantilla, otros 5, Chapinería a 11. A Casas de Navas a 5. A Pelayos, a 5. A San Martín de Valdeiglesias a 5. Recorriendo los 36 kilómetros en 7 horas.

A todo esto, habría que sumar los 87 itinerarios realizados por peatones. Muchos de estos pueblos,

estaban en estos años escasamente poblados y tenían accesos complicados, sobre todo los de las sierras del Norte y Oeste de la capital. Realmente todos los pueblos eran pequeños, pues aquellos que tenían mayor población, como por ejemplo Alcalá de Henares tenía tan sólo 13.543 habitantes, de los cuales sólo sabían leer y escribir 6568, localidad ésta privilegiada, pues estaba por encima de la media. Otros pueblos más apartados, de la sierra pobre o sus aldeaños, como por ejemplo Torremocha, con sus 249 habitantes estaba muy por debajo de la media, pues sólo sabían leer y escribir 54 personas.

Imaginemos al esforzado cartero peatón, en invierno, haciendo el recorrido desde Lozoya cubriendo los pueblos de Pinilla del Valle, Alameda del Valle, Oteruelo del Valle, Rascafría y El Pualar, para repartir unas poquitas cartas en cada pueblo y algunas veces, ninguna, pues con esos niveles de analfabetismo, no se debía escribir mucho. Por eso no es nada fácil



Mapa de los Servicios de Correos de la provincia de Madrid en 1884

encontrar cartas de los pueblos pequeños de la provincia de Madrid. En el mapa de 1884 vemos en la conducción general del Correo General de Madrid a Aragón señalada la población de San Fernando de Henares, que también aparece relacionada por Cabanes como estafeta agregada de la Administración del Correo Central.

La Administración Central de Madrid, con las Estafetas y Carterías, eran los centros de recepción y distribución de la correspondencia. Con la llegada del ferrocarril, enseguida empezaron a funcionar las ambulancias, que, desde Madrid, se dirigían a todos los puntos más alejados, que se iban creando en paralelo con el desarrollo de los ferrocarriles. Las líneas ambulantes, se iban expandiendo por todo el país, dejando y recogiendo la correspondencia en los pueblos y ciudades donde tenían parada. De esta manera

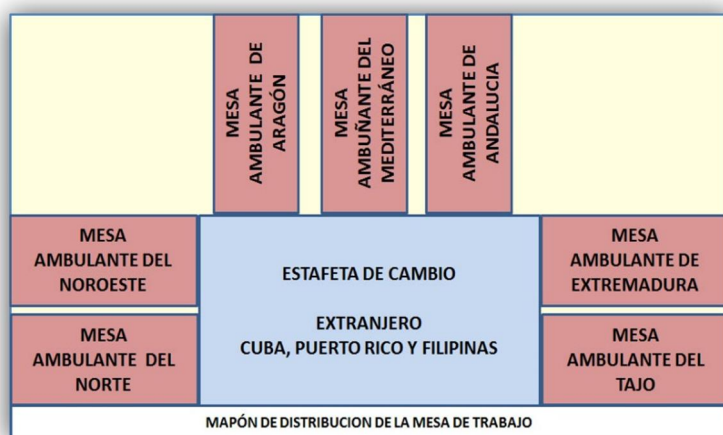


se iba creando una entramada red, que apoyándose en las conducciones por carruaje y peatón que hemos comentado más arriba, hacía posible que el correo pudiera llegar a cualquier punto de España.

A finales del siglo XIX, las líneas férreas que parten de Madrid eran las siguientes:

1. Ambulante del Norte: Madrid a Irún con un longitud de 631 km.
2. Ambulante del Noroeste. Madrid a La Coruña. 831 km.
3. Ambulante del Mediterráneo. Madrid a Valencia 490 km.
4. Ambulante de Aragón. Madrid a Barcelona. 707 km.
5. Ambulante de Extremadura. Madrid a Badajoz. 507 km.
6. Ambulante de Andalucía. Madrid a Cádiz. 732 km.
7. Ambulante del Tajo. Madrid a Valencia de Alcántara.

Estas líneas conectaban con otras ambulancias, correspondientes a líneas transversales de ferrocarril, que se unían a la intrincada red, que ya comentábamos, para establecer los itinerarios de la correspondencia.



En la Administración de Madrid para organizar la distribución de la correspondencia, la primera operación que se realizaba era recoger las cartas de los buzones. A continuación, se separaban los periódicos y se clasifican las cartas por tamaños. Después se pasaban a la mesa para cancelar los sellos con el matasello de fechas, para que así quedara constancia del

día y el lugar donde habían sido mataselladas. Una vez hecha esta primera clasificación y mataselladas, se llevaban por paquetes a la “mesa de batalla”, donde se distribuían por direcciones, de acuerdo con el mapón de líneas generales que vemos en la figura.

Una vez realizada esta primera clasificación, se llevaban a las mesas de las líneas generales a que correspondían. En cada una de estas mesas tenía lugar una segunda clasificación, de acuerdo con el mapón propio de cada línea, clasificando lo que iba directo, al final del ambulante, y agrupando el resto por cada una de las estaciones de la línea donde debía bajarse, bien porque éste fuera su destino final o porque fuera un tránsito. Las mesas de clasificación, consecuentemente con el mapón general, eran las siguientes:

**Mesa del Norte.** Esta conducción se la denominaba Carrera de la Mala y clasificaba los siguientes destinos: San Sebastián, Bilbao, Vitoria, Burgos, Palencia, Santander. De la provincia de Logroño, Haro, Nájera y Santo Domingo de la Calzada. Y todos aquellos pueblos que estaban la conducción por carruaje de Medina a Burgos, y Estafeta de Irún.

**Mesa del Noroeste,** clasificaba los siguientes destinos: Oviedo, León, Valladolid, Ávila y Segovia, los pueblos servidos por el ambulante del Norte hasta Venta de Baños, y Noroeste en la línea de Segovia, paquete a Gijón, Santiago, Tuy, Vigo y los de Colmenar Viejo y El Pardo.

**Mesa de Aragón,** clasificaba los siguientes destinos: Barcelona, Tarragona, Lérida, Gerona, Zaragoza, Huesca, Teruel, Logroño, Guadalajara, Soria y Pamplona, así como los pueblos que servía el ambulante, peatón Canillejas y para la Estafeta de Reus.

**Mesa del Mediterráneo**, clasificaba los siguientes destinos: Castellón, Alicante, Almería, Albacete, Murcia, Cuenca y Baleares. Paquetes para Cartagena, Mahón e Ibiza, Quintanar de la Orden, Ocaña, Lillo, Madridejos, Alcázar de San Juan, Mora de Rubielos, Tortosa y Villafranca del Panadés.



Mesa de Estafeta de cambio, en el Palacio de Comunicaciones en los años treinta del siglo XX.

**Mesa de Andalucía**, clasificaba los siguientes destinos: Cádiz, Sevilla, Málaga Granada, Córdoba, Huelva, Jaén, Canarias, Costa de Marruecos, Correspondencia para Daimiel, Manzanares, Almagro, Villanueva de los Infantes, Valdepeñas, y paquetes para San Fernando, Ceuta y Tánger.

**Mesa de Extremadura**, clasificaba los siguientes destinos: Badajoz, Cáceres, Ciudad Real, Toledo. También para Hinojosa del Duque, Pozo Blanco, Fuenteovejuna, Arenas de San Pedro, y conducción a San Martín de Valdeiglesias, y la servida por los

ambulantes de Extremadura y del Tajo.

**Estafeta de Cambio**, que clasificaba para distintas ciudades de los siguientes destinos: Francia, Inglaterra, Alemania. Bélgica, Holanda, Estados Unidos, Méjico, República Argentina, Portugal, Brasil, Chile; Uruguay; Venezuela; Costa Rica, Ecuador, Colombia, San Salvador, Perú, Bolivia, Nicaragua, Haití, Filipinas.

Los procesos manuales de clasificación del correo en la sede central, han perdurado hasta hace pocas décadas, hasta la aparición de las máquinas automáticas de clasificación y la llegada de la tecnología.

#### Referencias:

- RODRIGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. Itinerario de las carreras de posta, de dentro y fuera del reyno. Imprenta de Antonio Peret de Soto. Madrid 1761.
- CABANES, Francisco Javier de. Guía General de Correos, Postas y Caminos. Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid 1830.
- Los Anales de Correos. Correos. Imprenta Central 1879.
- Instituto Nacional de Estadística. Censo de 1887.
- El Servicio de Correos, 1884. Biblioteca del Museo Postal.
- VERDEGAY Y FISCOVICH, Eduardo. Imprenta de Ricardo Rojas, Madrid 1894.
- Guía del Empleado de Correos de 1876. Biblioteca del Museo Postal
- GONZÁLEZ PONCE, Andrés. Diccionario Geográfico de Correos de España con sus posesiones de ultramar. Imprenta de D. Manuel Morales y Rodríguez. Madrid 1855.
- ALMEDA CANDIL, Raimundo. Marcas y Fechadores de Estaciones de Ferrocarril de Madrid. Estudios el Eco Filatélico. Volumen II de Historia Postal.

## LOS LLAMADOS “NAIPES DE CHOCOLATE”.

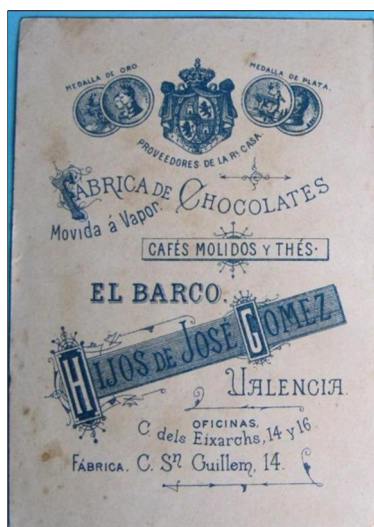
Los llamados “*naipes de chocolate*” eran unas cartas infantiles que venían en tabletas de chocolate. Las cuales el reverso servían para imprimir anuncios, logos de fabricante o publicidad.

Las primeras barajas de este tipo surgen en la segunda mitad del siglo XIX.



La baraja de naipes de chocolate “*Angelical*” del año 1896 litografía y fototipia FRANCISCO MADRIGUERA, su temática se centra en la unión de los reinos de Navarra, castilla León y Aragón, consta de 40 cartas dividida en 4 palos. El palo de oros tiene representadas 47 ciudades españolas con sus respectivos escudos y las otras cartas están decoradas con vides, olivos y castaños. Hubo varias temática algunas barajas contienen publicidad de algunos productos de repostería, en los palos de las barajas contienen personajes históricos como *PELAYO EL CONQUISTADOR* , *EL DUQUE DE ALBA* , *HERALDO DE LEON* ,

*FELIPE II REY DE ESPAÑA* , *GONZALO DE CORDOBA* , *HERALDO DE CASTILLA*, *JAIME I EL CONQUISTADOR* , *GENERAL PRIM* , *HERALDO DE ARAGON* , *ALFONSO IX DE NAVARRA* , *GENERAL ESPARTERO* , *HERALDO DE NAVA*.



En los momentos de mayor esplendor de la difusión y divulgación de las barajas aparecieron las famosas barajas de “*Chocolate barco*”, de Valencia, “*Papel de Alquitrán Noruego*”, “*Chocolate Nelia*” y “*Chocolates A. Solé Alsina*”.

Entre ellas también podemos destacar la baraja político-social y la baraja historias de España del dibujante *Eduardo Sáenz-Hermúa* conocido por su pseudónimo “*Mecachis*”.



## CUANDO ERA LEGAL ENVIAR UN BEBÉ POR CORREO

Se suele decir que alucinaríamos si supiéramos lo que la gente es capaz de enviar por correo, pero en cualquier caso, nadie puede imaginar que en Estados Unidos durante unos 3 años era legal enviar un bebé por correo. Sí, el «correo de bebés» era algo real, y hubo varios casos. El 1 de enero de 1913, el Departamento de Correos de EE.UU. comenzó a entregar paquetes postales, todos los paquetes enviados por correos debían pesar 4 libras, unos 2 Kg. o menos. Esto propició que algunos padres decidieran enviar por correo a sus hijos, porque el franqueo era más barato que un billete de tren.

Las regulaciones postales eran escasas en 1913, y no especificaban exactamente «qué» podía o no podía enviarse por correo a través del incipiente servicio de paquetería. Así que a mediados de enero de 1913, un bebé en Batavia, Ohio, fue entregado por un transportista del servicio de **Entrega Rural** a su abuela a una milla de distancia. Los padres del niño pagaron 15 centavos por el franqueo y aseguraron a su hijo por 50 dólares.



A pesar de que el Director General de Correos calificaba de inhumana esta práctica, al menos cinco niños más fueron oficialmente enviados y entregados entre 1914 y 1915. Afortunadamente, no hay casos de bebés que se perdieran o fueran devueltos a su remitente.

Si bien la extraña práctica de enviar bebés podría verse como una negligencia por parte de los carteros, fue más bien una cuestión de confianza en los carteros y el servicio postal, por esta causa se les confiaron a sus hijos.



El viaje más largo realizado por un **niño «enviado por correo»** tuvo lugar en 1915 cuando una niña de seis años se «facturó» **desde la casa de su madre en Pensacola, Florida, a la casa de su padre en Christiansburg, Virginia**. La niña de 22kg de peso hizo el viaje de 721 millas en un tren de correo por solo 15 centavos en estampillas postales. El Director General de Correos, Albert S. Burleson, detuvo oficialmente el «**correo de bebés**» en 1915, después de que finalmente entraran en vigor las nuevas regulaciones postales que prohibían el envío de seres humanos por correo.

La peculiar historia pronto apareció en los periódicos y, durante los años posteriores surgieron historias similares a medida que otros padres empezaron a utilizar este “**sistema de envío**” tan

particular.

Incluso hoy en día, los reglamentos postales de algunos países permiten el envío de animales vivos, como aves de corral, reptiles o abejas, bajo ciertas condiciones. Pero no más bebés, por favor.

## HOY ENTREVISTAMOS A...



**D. Luis Felipe Téllez Manzanares** presidente de **FECSFI**, Federación Centro de Sociedades Filatélicas, presidente de **Otros Coleccionismos de FESOFI**, Federación Española de Sociedades Filatélicas y miembro destacado de la **SOFIMA** ,Sociedad Filatélica de Madrid,.

Ha impartido varias conferencias sobre distintas temáticas, como **El trenillo de la Mancha** o **Los Balnearios en la Filatelia**. Es. Coleccionista de balanzas postales desde hace más de diez años, ampliando recientemente su colección a otros tipos de balanzas, como por ejemplo las de boticario y cambistas. Es coleccionista de **Historia Postal de Ciudad Real y de la Mancha pre-filatélica (Alta y Baja)**. En filatelia temática es coleccionista de balnearios y en filatelia tradicional de varios países europeos como Alemania, Francia, Reino Unido y Vaticano.

### Preguntas:

#### 1.- CUANDO Y QUE LE LLEVO A COLECCIONAR

**Mi afición por coleccionar comenzó en mi niñez, primero fueron los cromos, de distintas temáticas y con 13 años comencé a coleccionar sellos, sobre todo España en usados, recuerdo que en el año 1975 podías comprar sellos en la plaza mayor por una peseta.**

#### 2.- DE QUE TRATA TU COLECCIÓN Y DE QUE PIEZA TE SIENTE MAS ORGULLOSO

**Mi colección Filatélica es muy variada, va desde Filatelia Tradicional, por países, Historia Postal de los balnearios y en prefilatelia (Mancha Alta y Baja). Precisamente es la colección de la cual me siento más orgulloso.**

#### 3.- COMO PRESIDENTE DE LA FEDERACION CENTRO DE SOCIEDADES FILATELICAS, FECSFI, QUE ACTIVIDADES DESTACARIA Y QUE PODEMOS ESPERAR LAS DISTINTAS ASOCIACIONES DE LA FEDERACION.

**Estamos pendientes de mantener las primeras reuniones presénciales, con la junta directiva, puesto que hasta ahora por culpa de la pandemia no ha sido posible, todo ha sido telemático.**

**Tendremos primero que poner al día los temas burocráticos de FECSFI y posteriormente fijar un calendario de actuaciones, según se normalice la situación y con muchas ganas de Exposiciones y ayudar en todo aquello que nos demanden las sociedades.**

#### 4.- COMO VES EL COLECCIONISMO A DIA DE HOY Y QUE CAMBIARIAS.

**Podemos decir que el coleccionismo en general está de en hora buena, la diferentes ferias y exposiciones que se hacen actualmente así lo demuestran.**

**Sobre el asunto de cambiar, personalmente pienso que tenemos que divulgar más nuestra afición al público en general y conseguir que no nos vean como gente rara, tal y como algunas marcas de coches quieren hacer creer a través de su publicidad.**

**5.- TIENES UNA GRAN COLECCIÓN DE BALANZAS DE CORREOS, NOS PUEDES HABLAR ALGO DE TU COLECCIÓN.**

**Mi colección de Balanza Postales la inicié de forma casual, fue a través de una conocida página de subastas online, me llamó la atención porque aparte del peso disponía de tarifas postales, estas se fabrican expresamente para pesar cartas desde 1840, cuando apareció el primer sello de correos.**

**Actualmente puedo tener un centenar de ellas, son principalmente Inglesas, Americanas, Alemanas, francesas y Españolas.**



**Balanza de Boticario  
Fairbanks Scales (USA)**



**Balanza Postal  
Fairbanks Scales (USA)**

