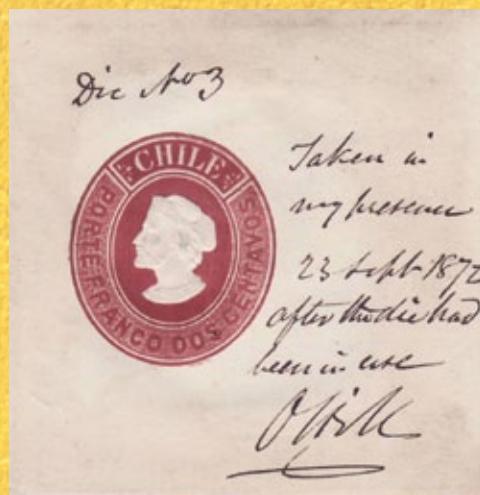


CHILE FILATÉLICO

Nº 302 / Tomo XXX

Mayo 2021 - Mayo 2022

Precio Venta \$5.000



El Entero Postal de 2 ctvos. de Thomas de la Rue en 1872, por Ross Towle



Sobretasas Postales de Chile 1965-1974 III parte, por Milenko Obilinovic



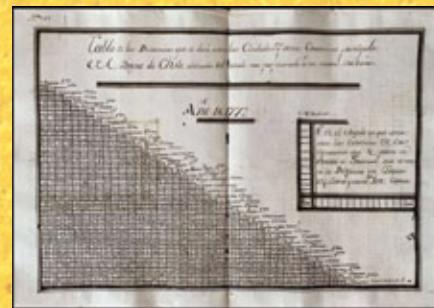
Los centros invertidos de Chile II parte, por Cristián Mouat



Timbres Numeradores de la P.S.N.C., el Numerador 5, por Jörg Maier



El "Dresden" en las costas de Chile 1914-1915, por Paolo Zavattoni



Documentos Estelares del Correo Español en Chile, por José Antonio Herráiz

Además:

-La Exposición de Londres 2022

-EXFINA 2021

-La Guerra del Chaco y su reflejo en la Filatelia e Historia Postal de Paraguay, III parte, por Guillermo Schmeda

-Historia del Transporte Marítimo, I parte, por Fernando Guzmán Sch.



En CorreosChile,
llevamos más de
lo que imaginas.

Llevamos a Feña,
la emoción de su
compra online.

 CORREOSCHILE

Síguenos en:



 600 950 20 20



www.correos.cl



Tomo XXX
CHILE FILATÉLICO N° 302
 Período Mayo 2021 - Mayo 2022

Director
 Cristián Mouat C.

Comité Editorial
 Heinz Junge W.
 Milenko Obilinovic M.
 Martín Urrutia M.
 Raúl Poblete S.

Diseño y Producción
 Carlos Cruz G.

Impresión
 Gráfika

Presidente
 Heinz Junge W.

Vicepresidente
 Martín Urrutia M.

Directores
 José Bellido
 Sebastián Ferrer S.
 Cristián García
 Walter Kaltwasser
 Juan Klein
 Christian Troncoso
 Manuel Varela

Administradora
 Juany Muñoz O.

Miembros Distinguidos
 Patricio Aguirre W.
 Heinz Junge W.

Socios Honorarios
 Carlos Atkinson
 Martin Bruggen dieck
 Leland L. Crane
 Hans Engelbreit H.
 Jörg Maier
 Federico Marull B.
 Mateo Martinic B.
 Gonzalo Masjuan
 Alvaro Pacheco
 Germán Pizarro V.
 Ross Towle
 Martín Urrutia M.
 Carlos Vergara M.
 Italo Zanzi

El Entero Postal de 2 ctvos. de Thomas de la Rue en 1872
Por Ross Towle

Pág. 3

Muy interesante artículo de R. Towle acerca de qué ocurrió con el Entero Postal de 2 ctvos, y por qué no pudo circular. Detalles de una carta de uno de los naufragios del Tacora, en que relata los pormenores del accidente, permiten darle una mirada distinta al tema.



Los Centros Invertidos de Chile (II parte)
Por Cristian Mouat

Pág. 17

Continuando con el estudio de los Centros Invertidos, en esta edición se actualiza la información acerca de los 10 ctvos. de Freire, y una completa reseña del 15 ctvos. de Prieto con centro invertido. Con una importante novedad: UN SEXTO SELLO SE SUMA A LOS 5 CONOCIDOS.



Cuando el Correo cuenta la historia: La aventura del crucero alemán "Dresden" en las costas de Chile 1914-1915
Por Paolo Zavattoni

Pág. 38

Con material inédito y de gran interés filatélico, publicamos este artículo que desde Italia nos envía Paolo Zavattoni, miembro de la Asociación Italiana de Historia Postal, acerca de la suerte que corrió el "Dresden" durante la I Guerra Mundial.

Editorial
La Exposición de Londres 2022
Noticias de la Sociedad Filatélica
La Guerra del Chaco y su reflejo en la Filatelia e Historia Postal de Paraguay, por Guillermo Schmeda
Historia del Transporte Marítimo I parte, por Fernando Guzmán Sch.

Pág. 2
 Pág. 33
 Pág. 49
 Pág. 56
 Pág. 62

SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE, FUNDADA EN 1889
CHILE FILATÉLICO, ÓRGANO OFICIAL FUNDADO
EN MARZO DE 1929 POR VÍCTOR VARGAS V.

SEDE OFICIAL:

Almirante Simpson 75 · Casilla 13.245, Sucursal Moneda, Teléfono (56) 2 2635 1596 - (56) 2 2222 8036
 e-mail: admin@sociedadfilatelica.cl / www.sociedadfilatelica.cl

Los colaboradores son responsables de sus artículos, y no representan necesariamente la opinión de la SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE. Su publicación queda a juicio del Comité Editorial, que las aprueba, rechaza o introduce modificaciones a los textos. La revista CHILE FILATÉLICO es propiedad de la SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE, la que se reserva los derechos literarios y artísticos de su edición. Se autoriza la reproducción total o parcial de los artículos, siempre y cuando se deje constancia a los editores, y se haga referencia respectivo del número, fecha de la revista y nombre del autor.



Chile: Las Sobretasas Postales para la Modernización del Servicio de Correos durante 1965-1974

Por Milenko Obilinovic
 Pág. 10
 En esta edición la tercera parte del estudio de Obilinovic, que trata del segundo período, que va desde septiembre de 1971 hasta agosto de 1972. Durante ese período la sobretasa subió desde E 0.10 a E 0.15. Con muchos ejemplos de la aplicación de las sobretasas en piezas postales, este trabajo refleja un profundo conocimiento del tema.



Timbres Numerales de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) - El Timbre Numerador 5

Por Jörg Maier
 Pág. 26

Continuamos con el estudio acerca de las diferentes marcas postales que usó la PSNC. En esta oportunidad Maier nos muestra el timbre numerador 5, aplicado en piezas postales que se transportaron dentro del territorio nacional, como hacia y desde el exterior.



Documentos Estelares del Correo Español en Chile en el Archivo General de Indias (I)

Por José Antonio Herráiz
 Pág. 42

Material histórico del Archivo de Indias de Sevilla, en que se hace un estudio comparativo de las distancias que tenía que recorrer la correspondencia en Chile durante la época colonial, es el que nos presenta en esta oportunidad José Antonio Herráiz.



Las Revistas Filatélicas impresas y su futuro

Escuchamos a menudo la misma frase, y casi con sentencia y tono ejecutivo: las publicaciones van a desaparecer, todo será digital, y debemos acostumbrarnos a esa nueva realidad. Se dice así como si fuera un dato duro, sin posibilidad de dilatarlo, menos de oponerse a ello.

Los hechos son elocuentes. Publicaciones de todo tipo, diarios y revistas se cierran por cientos en todo el mundo, los altos costos de producción, la caída en la lectura de las nuevas generaciones, hay muchas razones para entender el fenómeno.

Las publicaciones filatélicas no son una excepción. Lo escuchamos de muchas asociaciones y sociedades filatélicas, que frente a este fenómeno van migrando hacia un entorno digital, desde donde se comunican con sus asociados. ¿Qué hacer?, es un desafío que tiene muchas aristas y que no podemos resolverlo en pocas líneas.

Los estudios acerca de qué hacen las personas con la información que reciben de soportes digitales, nos debería llevar a una reflexión en torno al tema. Hay mucha evidencia de que mucho de lo que se recibe, se desecha. Hay lo que se llama una fragmentación de audiencias, hay un público que solo accede a plataformas digitales, otro que la mira o la practica con distancia, y mucha gente entre medio. La paradoja es que la cantidad de información y datos que circulan es apabullante, por lo que si no es algo urgente, no se lee, y más aún se desecha de inmediato. Bien lo sabemos todos, quienes estamos recibiendo mensajes digitales todo el día.

Pero los que pronosticaban una muerte rápida de los medios escritos, de todos ellos, se equivocaron. Cayeron todos en sus tirajes, pero se estabilizaron posteriormente. Al parecer hay una resistencia de muchos lectores a dejar el soporte de papel. ¿Hay en ello una señal de que la lectura a través de medios tradicionales nos conecta con una experiencia vital de distinto tipo, con algo más que el mero consumo de información?

En ese sentido la mantención de las publicaciones filatélicas físicas es un aporte que perdura en el tiempo. Se mantiene en bibliotecas, no desaparece ni se puede desechar. Estamos tratando de enviar la revista a todas las bibliotecas filatélicas con las cuales nos hemos podido contactar. Es un esfuerzo que vale la pena. Pero subsiste la necesidad de armonizar esos dos planos, el de las publicaciones físicas y las publicaciones digitales.

CHILE FILATÉLICO enfrentará esta nueva realidad con el compromiso de seguir adelante con nuestra publicación en papel, manteniendo su estilo y tratando siempre de aportar a la investigación filatélica. Hay que destacar que hemos recibido aportes muy significativos de parte de distintos articulistas, de todo el mundo. Y ese fenómeno suma y sigue.

Pero también comenzaremos con una publicación digital, no simultánea con la revista, que sea de llegada más rápida y directa a los socios, con mayor énfasis en actividades sociales y de divulgación. La llamaremos CHILE FILATÉLICO, Adendum Digital. Queremos mantener el nombre, pensamos que éste es parte importante de nuestro patrimonio. Una de las primeras iniciativas que llevaremos adelante será la de que nuestros socios puedan mostrar sus colecciones. Será concebido como un espacio más interactivo.

CHILE FILATÉLICO goza de gran prestigio a nivel internacional, y consideramos un deber continuar con su infatigable labor de ser divulgador de la filatelia chilena. Nacimos en 1929, nos acercamos a los 100 años, y hemos mantenido sin interrupciones sus ediciones. Nos sentimos herederos de una rica tradición, la revista es la portadora de nuestra memoria, y en ella nos reconocemos, quienes fuimos en el pasado y también quienes somos en el presente. Debemos sobrevivir a tiempos difíciles, y reivindicar el derecho a seguir existiendo como revista, pero también abriendo nuevos caminos que nos permiten coexistir con las nuevas tecnologías, que queramos o no, son las que usan mayoritariamente nuestros jóvenes. A ellos hay que llegar, y tenemos que usar los canales y herramientas necesarias para alcanzar ese propósito.

***Cristián Mouat Croxatto
Director Chile Filatélico***

1872 THOMAS DE LA RUE 2 CENTS STAMPED ENVELOPE

by Ross Towle

On 8 January 1872¹ Postmaster General Juan Miguel Riesco wrote to the Minister of the Interior the postal cards and envelopes to be circulated could not be produced in Chile. Rather they should be ordered from the United States. In addition to the postal cards, stamped envelopes in the following sizes, quantities, and values should also be ordered:

Size 1	100,000	2 centavos (figure 1)
Size 2	150,000	5 centavos
Size 2	50,000	2 centavos (figure 2)
Size 3	400,000	5 centavos
Size 3	100,000	2 centavos (figure 3)
Size 4	400,000	10 centavos
Size 4	200,000	15 centavos
Size 5	100,000	20 centavos



Figures 1,2 & 3

The colors of the indicias of the postal cards and envelopes should be the same as the current adhesives. As there was no 15 centavos stamp the color would be violet like the then current British postal card. The stamped envelope paper should be white, blue, and yellow (figures 4-6).

On 14 March 1872 Alberto Blest Gana, Minister Plenipotentiary and Chilean Ambassador to France and Great Britain, wrote to Perkins, Bacon and Co., De La Rue and Co., and Ashby & Co. of London asking for tenders following the directions outlined by Riesco².

EL ENTERO POSTAL DE 2 CTVOS. DE THOMAS DE LA RUE EN 1872

Traducción de Walter Kaltwasser

El 8 de enero de 1872¹, el Director General de Correos, Juan Miguel Riesco, informó al Ministro del Interior que las tarjetas postales y los sobres a circular no se podían producir en Chile. Más bien, deberían solicitarse a firmas en los Estados Unidos. Además de las tarjetas postales, también se deberían pedir sobres con franqueo postal en los siguientes tamaños, cantidades y valores:

Tamaño 1	100.000	2 centavos (figura 1)
Tamaño 2	150.000	5 centavos
Tamaño 2	50.000	2 centavos (figura 2)
Tamaño 3	400.000	5 centavos
Tamaño 3	100.000	2 centavos (figura 3)
Tamaño 4	400.000	10 centavos
Tamaño 4	200.000	15 centavos
Tamaño 5	100.000	20 centavos.



Figuras 1, 2 y 3

Los colores de los diseños (denominaciones de valor) de las tarjetas postales y sobres deberán ser los mismos que los adhesivos actuales. Como no había sello de 15 centavos, el color sería violeta como la tarjeta postal británica actual. El papel del sobre con franqueo debiera ser blanco, azul y amarillo (figuras 4 a 6).

El 14 de marzo de 1872 Alberto Blest Gana, Ministro Plenipotenciario y Embajador de Chile en Francia y Gran Bretaña, escribió a Perkins, Bacon and Co., De La Rue and Co., y Ashby & Co. de Londres solicitando licitaciones siguiendo las indicaciones delineadas por Riesco².



Figures 4, 5 & 6.

Copies of the current adhesives (1867 first perforated issue) were attached for color samples. Perkins, Bacon declined as they did not manufacture postal cards and envelopes³. De La Rue was interested. They instructed their agent in Paris to meet with Señor Blest and discuss some minor details. He also carried a letter covering some major points. In the letter W. W. De La Rue explained that printing envelopes in sheets would require costly and elaborate machinery which did not exist. Instead he suggests using an embossing die. Señor Blest arrived in London on 25 March 1872 to continue the negotiations. He was concerned about security during production. W. W. De La Rue used his connections with the British Inland Revenue so that the embossing and counting would be performed by the Stamping Department (figure 7), Somerset House (figure 8), using exactly the same procedures as they were using for the British stamped envelopes. De la Rue would cut out the envelope blanks, Somerset House would emboss the indicium, and De la Rue would gum and fold the envelope. The envelopes would be banded in bundles of 25 and 10 bundles (250 envelopes) would be wrapped together. The dies would be under the control of Ormond Hill, Deputy Controller of Stamps, Inland Revenue.



Figuras 4, 5 y 6.

Se adjuntaron copias de los adhesivos actuales (primera dentada de 1867) para las muestras de color. Perkins, Bacon declinó porque no fabricaban tarjetas postales y sobres³. De La Rue se interesó. Le ordenaron a su agente en París que se reuniera con Blest y discutieran algunos detalles menores. También llevaba una carta que cubría algunos puntos importantes. En la carta, W. W. De La Rue explicaba que la impresión de sobres en hojas requeriría una maquinaria costosa y elaborada que no existía. En su lugar, sugiere usar un troquel de estampado. Blest llegó a Londres el 25 de marzo de 1872 para continuar las negociaciones. Le preocupaba la seguridad durante la producción. W. W. De La Rue usó sus conexiones con el Servicio de Impuestos Internos británico (British Inland Revenue) para que el estampado y el conteo fueran realizados por el Departamento de Estampado (figura 7) en Somerset House (figura 8), usando exactamente los mismos procedimientos que se estaban usando para los sobres británicos. De la Rue recortaba los espacios en blanco del sobre, Somerset House grababa en relieve la denominación y De la Rue engomaba y doblaba el sobre. Los sobres se agruparían en paquetes de 25 y se haría un solo bulto de 10 paquetes (250 sobres). Los troqueles estarían bajo el control de Ormond Hill, Subcontralor de Sellos, Impuestos Internos.



Figure 7 - Figura 7



Figure 8 - Figura 8

¹M. de Lara (pseudonym for Ramon Laval), "Sobre Las Primeras Emisiones De Tarjetas Postales De Chile," *Anales de las Sociedad Filatélica de Chile*, vol. 5, 1899, p 83-84.

²82 Legacion (Chile legation in Paris records) 286-288.

³Percy de Worms, *Perkins Bacon Records*, 1953, volume 2, page 626.

Blest agreed to change the 2 centavos color to bronze, the 5 centavos color to purple, and the 15 centavos color to pink. The contract was signed on 11 April 1872.

A black progress die proof was made on 15 July 1872 (figure 9). The 2 centavos envelope die was ready on 15 August 1872. The approval process involved De La Rue sending 2 proofs of each die. Señor Blest would return one marked "Approved" and signed or initialed by him. He signed the 2 centavos proof (figure 10). He retained the other copy and presumably forwarded it to Chile. At some point a die proof in purple on envelope paper was made (figure 11) even though the final color was bronze.



Figures 9, 10, 11 & 12.

Figuras 9, 10, 11 y 12.

Table 1 lists the quantities delivered by De La Rue to the Chilean Consul in Liverpool under the terms of the above mentioned contract. The paper colors -white, blue, and yellow- correspond to the Higgins & Gage white laid, blue laid, and ivory wove paper. Size No. 1 - 5 correspond to Higgins & Gage sizes b (112x73mm), a (140x60mm), c (140x85mm), d (160x90mm), and e (185x100mm). Let me reemphasize that size No. 1 is Higgins & Gage size b and size No. 2 is Higgins & Gage size a.

Blest acordó cambiar el color de 2 centavos a bronce, el de 5 centavos a púrpura y el de 15 centavos a rosa. El contrato se firmó el 11 de abril de 1872. El 15 de julio de 1872 se realizó una prueba de troquel de progreso en negro (figura 9). El cuño del sobre de 2 centavos estuvo listo el 15 de agosto de 1872. El proceso de aprobación involucró a De La Rue enviando 2 pruebas de cada cuño. Blest devolvería uno marcado como "Aprobado" y firmado o rubricado por él. Firmó la prueba de 2 centavos (figura 10). Retuvo la otra copia y presumiblemente la envió a Chile. En algún momento se realizó una prueba de troquel en color púrpura sobre papel de sobre (figura 11) aunque el color final fue el bronce.

En la Tabla 1 se enumeran las cantidades entregadas por De La Rue al Cónsul de Chile en Liverpool bajo los términos del contrato mencionado anteriormente. Los colores del papel (blanco, azul y amarillo) corresponden al papel blanco, azul y marfil de Higgins & Gage. Los tamaños n° 1 - 5 corresponden a los tamaños b (112 x 73 mm), a (140 x 60 mm), c (140 x 85 mm), d (160 x 90 mm) y e (185 x 100 mm) de Higgins & Gage. Permítanme volver a enfatizar que el tamaño n° 1 es el tamaño b de Higgins & Gage y el tamaño n° 2 es el tamaño a de Higgins & Gage.

Fecha de la factura/ Invoice Date ⁴	Valor/ Value	Color del papel/ Paper Color	Tamaño/ Size	Cantidad/ Quantity	Transportados en/Carried on ⁵	Salida Liverpool y llegada a Valparaíso/Departure from Liverpool and arrival in Valparaiso ⁶	
23-9-1872	2c	Blanco/White	2	19.500	Tacora	4-10-1872	
		Azul/Blue		17.500		-	
29-9-1872		Blanco/White	1	37.000		Nunca llegaron/Never arrived	
		Azul/Blue		17.500			
		Amarillo/Yellow	3	20.000			
		Blanco/White		39.000			
		Azul/Blue		33.500			
		Amarillo/Yellow		33.000			
		Amarillo/Yellow		33.000			

Table 1: 2 centavos shipment

A proof of working die No. 3 (figure 12) was taken in the presence of Ormand Hill of the Stamping Department. I do not know if a proof was taken of the other working die (No. 2).

Tabla 1: Envíos de 2 centavos

Se tomó una prueba del cuño de trabajo No. 3 (figura 12) en presencia de Ormand Hill del Departamento de Estampación. No sé si se tomó una prueba del otro cuño de trabajo (No. 2).

50 envelopes of each value, size, and paper color were perforated "SPECIMEN" before the envelope was folded. Half were kept by De La Rue and half were sent to Señor Blest.

WHAT HAPPENED TO THE 2 CENTAVOS ENVELOPES?

The 2 centavos envelopes were known to be produced but never issued. The most fantastic story⁷ (and frequently repeated reason) involving the non-issuance of the 2 centavos envelopes is due to the heavy paper and since the lowest weight bracket was about 1/4 ounce not much could be placed inside. First, the envelopes were intended for the correo urbano had no weight limit for letters. The rate was 2 centavos. Second, in 1872 and 1873 the 1/4 ounce rate was 5 centavos. Third, the paper was the same for the 2 and 5 centavos envelopes. Finally, the envelopes never reached Chile as the envelopes were lost in the wreck of the Tacora.

Another story of the sinking of the Tacora has the entire shipment of the 2 centavos envelopes, some postal cards, and some 20 centavos envelopes being lost⁸. In fact, all of the 2 centavos envelopes were lost. However no postal cards were lost because they had been dispatched earlier. Also the 20 centavos envelopes could not have been lost because they were not ready until a month after the sinking. A letter (7 Jan. 1873) from the Vice Consul in Liverpool confirms that only the items listed in the 23 and 27 Sept. 1872 invoices were lost.

The envelopes invoiced on 23 Sept. 1872 did arrive in Liverpool before the Aconcagua sailed but went later on the Tacora because the goods are "taken in turn of arrival alongside" the steamers⁹.

The sinking of the Tacora is an interesting story involving two competitive steamship companies¹⁰. The Pacific Steam Navigation Company had been running a service from Liverpool to the west coast of South America via the Straits of Magellan since 1868 and enjoyed a monopoly on that route. The White Star line had been formed in 1871 and challenged without success the Inman line on the Liverpool - New York route. The White Star line changed targets and decided to challenge the PSNC. The PSNC was going to put the newly constructed Tacora on the route as of 4 Oct. 1872. The White Star line would transfer the Republic to the same route and leave on 5 Oct. 1872. The two ships would call at the same ports and

Se perforaron con la palabra "SPECIMEN" 50 sobres de cada valor, tamaño y color de papel antes de doblar cada sobre. La mitad se quedó con De La Rue y la otra mitad se envió a Blest.

¿QUÉ PASÓ CON LOS SOBRES DE 2 CENTAVOS?

Se sabía que los sobres de 2 centavos fueron producidos pero nunca se emitieron. La historia más fantástica⁷ (y la razón repetida con frecuencia) relacionada con la no emisión de los sobres de 2 centavos se debe al papel pesado y dado que el tramo de peso más bajo era de aproximadamente 1/4 de onza, no se podía colocar mucho dentro. En primer lugar, los sobres estaban destinados al correo urbano y no tenían límite de peso para las cartas. La tasa era de 2 centavos. Segundo, en 1872 y 1873 la tasa de 1/4 de onza era de 5 centavos. Tercero, el papel era el mismo para los sobres de 2 y 5 centavos. Finalmente, los sobres nunca llegaron a Chile ya que los sobres se perdieron en el naufragio del Tacora.

Otra historia del hundimiento del Tacora considera todo el envío de los sobres de 2 centavos, algunas tarjetas postales y algunos sobres de 20 centavos perdidos⁸. De hecho, todos los sobres de 2 centavos se perdieron. Sin embargo, ninguna tarjeta postal se perdió porque se envió antes. Además, los sobres de 20 centavos no se pudieron perder porque no estuvieron listos hasta un mes después del hundimiento. Una carta (7 de enero de 1873) del vicecónsul en Liverpool confirma que solo se perdieron los artículos enumerados en las facturas del 23 y 27 de septiembre de 1872.

Los sobres facturados el 23 de septiembre de 1872 llegaron a Liverpool antes de que zarpara el Aconcagua, pero fueron más tarde en el Tacora porque las mercancías "se toman en turno de llegada al lado" de los vapores⁹.

El hundimiento del Tacora es una historia interesante que involucra a dos compañías navieras competitivas¹⁰. La Pacific Steam Navigation Company había estado operando un servicio desde Liverpool a la costa oeste de América del Sur a través del Estrecho de Magallanes desde 1868 y disfrutaba de un monopolio en esa ruta. La línea White Star se había formado en 1871 y desafió sin éxito a la línea Inman en la ruta Liverpool - Nueva York. La línea White Star cambió de objetivo y decidió desafiar a la PSNC. La PSNC iba a poner el Tacora recién construido en la ruta a partir del 4 de octubre de 1872. La línea White Star transfería al Republic a la misma ruta y partiría el 5 de octubre de 1872. Los dos barcos harían escala en los mismos puertos

⁷The first 5 columns are derived from the Day Books for that period. They are part of the De La Rue archives in the National Postal Museum in London./ Las primeras 5 columnas se derivan de los Libros Diarios de ese período. Forman parte de los archivos de De La Rue en el National Postal Museum de Londres.

⁸Arturo Brant, "Chilean Envelopes", American Philatelist. 10 Nov. 1892. volume 6, pages 175-176.

⁹Various issues of El Mercurio, Valparaiso

they intended to run from Lisbon to Rio de Janeiro (4,300 miles) without stopping. It was expected to be an interesting “race” to Callao (11,000 miles) putting two steamships to a severe test.

The outcome was anticlimactic. The Tacora was wrecked off Cape Santa María, near Montevideo. And while the White Star line “won”, they were unable to dislodge the PSNC on this route¹¹. Figure 12 is a cover carried on the winning White Star Republic.

The Buenos Ayres Standard of 14 November 1872 published the following from a passenger’s log¹²:

“About three o’clock on the morning of the 28th of October we were suddenly aroused by the vessel giving a shock, and then seeming to glide over something soft, while a heavy wave struck her side. We thought it was only a screw or piston broken. In a few minutes she gave a tremendous crash against a rock, and all the passengers rushed up on deck in dismay and confusion. The crash was so great that the glassware, &c., in the saloon was broken, and it seemed as if the immense ship were crushed by a steam-hammer and breaking in pieces. The captain ordered to back her off, hoping that the injury was not too great to prevent him from running into Maldonado, some 40 miles distant. But the moment she was again afloat she threatened to go down, for the hole was so big that the pumps were wholly insufficient to keep pace with the water that rushed in.

The captain then saw there was nothing for it but to save the passengers by beaching the ship, and accordingly headed her for land; the water had happily not put out the fires. The shock which we experienced in a quarter of an hour was fully expected, and we hoped we were near land and might all be saved. When day broke, about half an hour after our grounding, we saw a low, sandy island about 200 yards from us, and at a little distance further the mainland. The surf was rolling so high that we much feared none of our boats could safely get to shore, and while some of the passengers were bemoaning their fate others were procuring life-belts, hen-coops, boxes, &c., that they might be washed ashore alive when the ship should go to pieces, which we expected every moment. I had my family provided with life-belts, and watched the minutes painfully, for the danger was so imminent that we had commended ourselves to the Almighty.

y pretendían correr de Lisboa a Río de Janeiro (4.300 millas) sin parar. Se esperaba que fuera una “carrera” interesante al Callao (11,000 millas) poniendo a dos barcos de vapor a prueba.

El desenlace fue anticlimático. El Tacora naufragó frente al cabo Santa María, cerca de Montevideo. Y aunque la línea White Star “ganó”, no pudieron desalojar a la PSNC en esta ruta¹¹.

El Buenos Ayres Standard del 14 de noviembre de 1872 publicó lo siguiente de una bitácora de pasajeros¹²:

“Alrededor de las tres de la mañana del 28 de octubre, nos despertó repentinamente la embarcación que dio una sacudida y luego pareció deslizarse sobre algo blando, mientras una fuerte ola golpeaba su costado. Pensamos que solo era un tornillo o un pistón roto. A los pocos minutos tuvo un tremendo choque contra una roca, y todos los pasajeros corrieron a cubierta consternados y confusos. El estruendo fue tan grande que la cristalería, etc., en el salón se rompió, y pareció como si el inmenso barco fuera aplastado por un martillo de vapor y se rompiera en pedazos. El capitán ordenó retroceder, esperando que la herida no fuera demasiado grande para evitar que se llegara a Maldonado, a unas 40 millas de distancia. Pero en el momento en que estuvo de nuevo a flote, amenazó con hundirse, porque el agujero era tan grande que las bombas estaban completamente llenas, insuficiente para seguir el ritmo del agua que se precipitaba.

Entonces el capitán vio que no había más remedio que salvar a los pasajeros haciendo varar el barco y, en consecuencia, lo dirigió a tierra; el agua felizmente no había apagado los fuegos (de las calderas). La conmoción que experimentamos en un cuarto de hora era completamente esperada, y esperábamos estar cerca de tierra y poder salvarnos todos. Cuando amaneció, como media hora después de encallar, vimos una isla baja y arenosa a unas 200 yardas de nosotros, y un poco más allá de la tierra firme. El oleaje estaba tan alto que temíamos mucho que ninguno de nuestros botes pudiera llegar a la orilla con seguridad, y mientras algunos de los pasajeros lamentaban su suerte, otros buscaban salvavidas, gallineros, cajas, etc., para que pudieran ser salvados vivos a tierra cuando el barco debiera hacerse pedazos, lo que esperábamos en todo momento. Hice proveer a mi familia de salvavidas y observé con dolor los minutos, porque el peligro era tan inminente que nos habíamos encomendado al Todopoderoso.

⁷ Wilfred B. Haworth, CHILE. An Outline of the Postal Issues. 1776-1919. page 147.

⁸ Philatelic Record, v. 15, Sept. 1893, p. 217, Philatelist, v. 7, 1873, p. 18, Philatelist, v. 7, 1873, p. 60.

⁹ Letter from Fred Walters, Chilean consul in Liverpool to De La Rue, 27 Sept. 1872

¹⁰ “Rivalry In Ocean Shipping”, Nautical Magazine, 1872, pages 851-852.

¹¹ Arthur C. Wardle, Steam Conquers The Pacific: A Record of Maritime Achievement 1840-1940, Hodder and Stoughton, London. 1940. page 115.

¹² <https://newspapers.library.wales/view/3796995/3796997/7/LIVERPOOL>

Nothing could exceed the coolness, intrepidity, and discipline of Captain Stewart, his officers, and men, in this trying hour; but the confusion caused by so many hundreds of passengers, including numbers of women and children, was a eight more easy to imagine than describe. The chief officer, Mr. ---- wanted to leap overboard with a cord and swim ashore, pulling a rope to land from the ship, but the surf was so wild that we prevented him, since it would have been certain death. The first boat lowered was dashed to pieces against the ship, and two sailors were drowned. About half-past 10 a.m. a boat with four men and an officer succeeded in reaching the shore safely, which gave us all such courage that we began to entertain hopes of only the ship being lost, and none of the passengers or remaining crew. Unfortunately one of the boats, with a dozen French and Italian passengers of second or third class, capsized after rounding the ship, and most of them were drowned. This was the only mishap, and perhaps through their own fault, being too eager to get to land. We got off first the woman and children in four boats and two steam launches, one of the latter being the property of a passenger for Callao, the other belonging to the ship. I got ashore myself in the fifth boat, and was able to join my family and the others already saved on the island. By nightfall we had not landed quite half the passengers, and those remaining on the wreck were still terribly afraid that it would go to pieces before dawn, and the captain and officers had much to do to quell their fears. The island we found was separated from the mainland by a narrow channel in some places fordable up to one's knees. Among the earliest passengers that had landed four set off for Maldonado to procure assistance. They were Lieutenant Neilson, R.N., Srs. Maderna, Sarratea, and another, who after wards continued their journey overland to Montevideo, which they reached in mail-coach on Wednesday. They had already dispatched Her Majesty's gunboat Pert to our succour. We passed Tuesday night on this island, without covering or shelter of any kind, but my family have borne it with the same fortitude as from the commencement. Some of us crossed over to-day to the mainland, where we found a hut, in which were some workmen, close to the ruins of a lighthouse, which they told us fell down a few months ago when just completed, and killed a number of men. The country about is a wild sandy waste.

All day we anxiously looked for some vessel coming to our assistance, and in the evening Her Majesty's ship Pert came in sight, anchoring near the wreck. Food was conveyed in a boat from the wreck to the island, and the rest of the passengers were landed. The Pert took 170 of us on board, and we arrived at Montevideo at two a.m. on the 31st. The Portena and Pylades have been sent to bring up

Nada podría superar la frialdad, la intrepidez y la disciplina del Capitán Stewart, sus oficiales y hombres, en esta hora difícil; pero la confusión causada por tantos cientos de pasajeros, incluidos números de mujeres y niños, era más fácil de imaginar que de describir. El primer oficial, el Sr. ---- quería saltar por la borda con una cuerda y nadar hasta la orilla, tirando de una cuerda para aterrizar desde el barco, pero el oleaje era tan fuerte que se lo impedimos, ya que hubiera sido una muerte segura. El primer bote que se bajó se estrelló contra el barco y dos marineros se ahogaron. Como a las 10 y media de la mañana una lancha con cuatro hombres y un oficial logró llegar sanos y salvos a la orilla, lo que nos dio tanto ánimo a todos, que comenzamos a abrigar esperanzas de que sólo se perdiera la nave, y ninguno de los pasajeros o tripulantes restantes. Desafortunadamente, uno de los barcos, con una docena de pasajeros franceses e italianos de segunda o tercera clase, zozobró después de rodear el barco y la mayoría de ellos se ahogaron. Este fue el único percance, y tal vez por su propia culpa, estar demasiado ansioso por llegar a tierra. Bajamos primero a las mujeres y los niños en cuatro botes y dos lanchas de vapor, siendo una de estas últimas propiedad de un pasajero del Callao, la otra de la nave. Yo mismo desembarqué en el quinto bote y pude reunirme con mi familia y los demás que ya estaban salvados en la isla. Al anochecer no habíamos desembarcado ni la mitad de los pasajeros, y los que quedaban en el naufragio todavía tenían mucho miedo de que se desmoronara antes del amanecer, y el capitán y los oficiales tenían mucho que hacer para calmar sus temores. La isla que encontramos estaba separada del continente por un estrecho canal que en algunos lugares se podía vadear hasta las rodillas. Entre los primeros pasajeros que habían aterrizó, cuatro partieron hacia Maldonado para buscar ayuda. Eran el teniente Neilson, R.N., Srs. Maderna, Sarratea, y otro, que después prosiguieron su viaje por tierra hasta Montevideo, adonde llegaron el miércoles en un coche correo. Ya habían enviado la cañonera Pert de Su Majestad en nuestro socorro. Pasamos la noche del martes en esta isla, sin cobijo ni amparo de ninguna especie, pero mi familia lo ha soportado con la misma fortaleza que desde el principio. Algunos de nosotros cruzamos hoy a tierra firme, donde encontramos una choza, en la que estaban algunos trabajadores, cerca de las ruinas de un faro, que nos dijeron que se cayó hace unos meses cuando estaba recién terminado, y mató un número de hombres. El paisaje alrededor es un desierto arenoso salvaje.

Durante todo el día buscamos ansiosamente algún barco que viniera en nuestra ayuda, y por la noche apareció a la vista el barco de Su Majestad, Pert, anclado cerca de los restos del naufragio. La comida fue transportada en un bote desde el naufragio hasta la isla, y el resto de los pasajeros fueron desembarcados. El Pert nos llevó a bordo a 170 y llegamos a Montevideo a las dos de la mañana del 31. El Portena y Pylades han sido enviados para traer al resto de los

Figure 13
Only known cover
carried on Republic,
October 1872.



the rest of the passengers and crew, over 500 in number."

The passengers of the Tacora presented Captain C. M. Stewart with a very gratifying testimonial, in appreciation of his attentions during the voyage, and the self-sacrificing spirit in which he carried out his duties at the time of the wreck. Two banquets were given at the Oriental Hotel, Montevideo, by the passengers of the Tacora, one to the officers of Her Majesty's ship Pert, presided over by General A. Tate, one of the passengers, supported right and left by Captain C. C. Jones and First Lieutenant Sullivan, and the other to the officers of Her Majesty's ship Pylades, which was presided over by Mr. Brough, chief officer of the Tacora, supported by Captain Strode, in recognition of the promptitude with which those vessels went to the aid of the ill-fated steamer, and their kindness to the passengers. His Excellency Blest Gana, Chilian Minister Plenipotentiary, was present at the Pylades banquet.

The commander of the Tacora, Captain Stewart, was prevented attending either of the banquets by his duties at the wreck.

The envelopes were not recovered. Chile never reordered the lost 2 centavos envelopes.

The 2 centavos envelopes are known only from the perforated SPECIMEN examples.

Epilogue

When the contract ended, De La Rue was to transfer the master dies to the Mr. A. W. Maurice, Chilean Consular Agent in London, and was to destroy the punch and working dies. On 19 August 1874 the master die (which De La Rue numbered No. 9) was given to Mr. Maurice. The corresponding punch (also known as hub) and 2 working dies for the 2 centavos envelope (which De La Rue numbered No. 2 and No. 3) were destroyed on the same day¹³ (figure 13). Thus ending the relationship between Chile and De la Rue.

pasajeros y tripulantes, más de 500 en número".

Los pasajeros del Tacora entregaron al Capitán C. M. Stewart un testimonio muy gratificante, en reconocimiento a sus atenciones durante la travesía, y al espíritu abnegado con el que desempeñó sus funciones en el momento del naufragio. Se ofrecieron dos banquetinges en el Hotel Oriental, Montevideo, por los pasajeros del Tacora, uno a los oficiales del buque Pert de Su Majestad, presidido por el General A. Tate, uno de los pasajeros, apoyado a derecha e izquierda por el Capitán C. C. Jones y el primer teniente Sullivan, y el otro a los oficiales del buque Pylades de Su Majestad, que estuvo presidido por el Sr. Brough, primer oficial del Tacora, apoyado por el capitán Strode, en reconocimiento a la prontitud con que esos buques acudieron en ayuda del malogrado vapor, y su amabilidad con los pasajeros. Su Excelencia Blest Gana, Ministro Plenipotenciario de Chile, estuvo presente en el banquete de Pylades.

El comandante del Tacora, el capitán Stewart, no pudo asistir a ninguno de los banquetinges debido a sus deberes en el naufragio.

Los sobres no fueron recuperados. Chile nunca reordenó los sobres perdidos de 2 centavos.

Los sobres de 2 centavos se conocen solo a partir de los ejemplos de MUESTRA perforada.

Epílogo

Cuando finalizó el contrato, De La Rue tuvo que transferir los troqueles maestros a A. W. Maurice, Agente Consular de Chile en Londres, destruir el punzón y los troqueles de trabajo. El 19 de agosto de 1874, el cuño maestro (que De La Rue numeró con el número 9) fue entregado a Maurice. El punzón correspondiente (también conocido como cubo) y 2 troqueles de trabajo para el sobre de 2 centavos (que De La Rue numeró con el número 2 y el número 3) fueron destruidos el mismo día¹³ (figura 13). Termina así la relación entre Chile y De la Rue.

¹³ Letter from S. Hammoch, Secretary of the Chilean Consulate to De La Rue, 19 August 1874.

Figura 13
Única cubierta conocida transportada por el Repùblica, en Octubre de 1872.

CHILE: LAS SOBRETASAS POSTALES PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE CORREOS DURANTE 1969-1974

Tercera parte

por Milenko Obilinovic

Sobretasa Ley 17.272, segundo período – E° 0,15 (15/sep/1971 al 10/ago/1972)

Siguiendo con lo indicado en el decreto que dio origen a la sobretasa, ésta fue reajustada de E° 0,10 a E° 0,15, de acuerdo con el valor del IPC del año anterior, que fue de 34,90%. El decreto que lo autorizó es el del Ministerio del Interior N° 1.080 del 27 de Julio de 1971, publicado en el Diario Oficial del 7 de septiembre del mismo año. En resumen, indica que:

- a) El nuevo valor de la sobretasa será de E° 0,15.
- b) Se modifica el color del sello definitivo, pasando de azul a rojo e indicando el nuevo valor.
- c) Ordena sobrecargar 94.025.000 ejemplares sobrantes del sello de E° 0,10 con el valor actualizado¹.

Al igual que en el período anterior, se emitieron tres sellos distintos para el pago:



Catálogo N° 761
Tirada: 300.000
Día de venta: 15/sep/71



Catálogo N° 762
Tirada: 64.516.000
Día de venta: 15/sep/71



Catálogo N° 763
Tirada: 150.000.000
Día de venta: 14/jul/72

Las tarifas postales nacionales vigentes durante este período son:

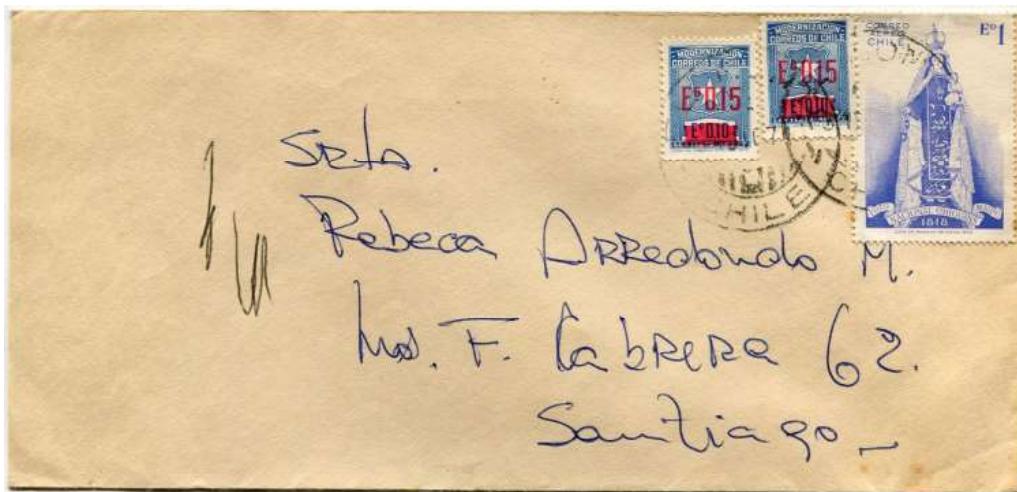
10/sep/71 al 16/nov/72
Cartas: E° 1,15 hasta 20 gr
Postales: E° 0,85
Impresos: E° 0,45 hasta 50 gr
Certificación: E° 0,80

1) Sobrecarga corta (N° 761)

Este diseño fue el primero que fue utilizado cuando comenzaron a sobrecargarse los antiguos sellos de E° 0,10. Sin embargo, fue abandonado después de haber impreso 300.000 ejemplares², cantidad exigua si la comparamos con los millones de ejemplares que se emitían de cada sello durante este período. De hecho, es un sello relativamente escaso y bastante difícil de encontrar usado correctamente en piezas postales.

¹ Este stock disponible fue comunicado por la Casa de Moneda en un oficio al Ministerio del Interior. Desconocemos si se incluyen en éste ejemplares de los sellos provisorios o sólo son de los definitivos azules.

² Chile Filatélico N° 184, página 371. Según lo indicado en la nota, esta información fue obtenida directamente desde Casa de Moneda.



Carta enviada desde El Monte a Santiago en diciembre de 1971, franqueada con un sello N° 780 de E° 1 más dos sellos de N° 761 de E° 0,15 sobre carga corta. Uno paga la sobretasa de la Ley 17.272 y el otro está incorrectamente usado (pero aceptado) como complemento del franqueo de E° 1,15 para carta nacional.

¿Qué pudo haber pasado para que se decidiera su cambio tan tempranamente? No tenemos información al respecto, pero mis sospechas apuntan a deficiencias en la o las planchas offset usadas para la sobre carga.

Todos los pliegos que he podido revisar de este sello presentan la particularidad de que la separación entre cada fila de la sobre carga es ligeramente más pequeña de lo que debería haber sido, por lo que la posición de ésta en cada sello aparece progresivamente desplazada hacia arriba a medida que se avanza hacia las filas inferiores del pliego:



Es razonable suponer que luego de haber sobre cargado cierta cantidad de sellos, se haya decidido que el error no era aceptable y que era necesario corregirlo. Se optó por un cambio de diseño, que dio origen a la llamada "sobre carga larga".

2) Sobrecarga larga (Nº 762)

Este segundo diseño surgió cuando, por motivos que se desconocen, al momento de corregir las planchas de la sobrecarga corta, se decidió reemplazar la parte inferior por una barra sólida continua a través de cada fila del pliego.

Lamentablemente, la ejecución de este nuevo diseño fue poco prolíjo. Existen variaciones en la separación entre la cifra y la barra, que fluctúan entre los 1,5 y 2 milímetros. Asimismo, se encuentran sellos que presentan muescas de 11,5 milímetros de ancho y alto variable (entre 0,1 y 0,3 milímetros) en el borde inferior de ésta.

Estas muescas fueron analizadas anteriormente en Chile Filatélico³, y tienen su origen en las planchas originales de la sobrecarga corta, que fueron modificadas agregándole la barra de la sobrecarga larga, pero que no quedaron perfectamente alineadas entre sí. La muesca corresponde a la base de la sobrecarga anterior.



Variaciones de la altura de la sobrecarga larga.



Origen de las muescas que se encuentran en algunos sellos de la sobrecarga larga.



Carta entre 20 y 50 gr enviada desde Iquique a Santiago el 14/jun/1972, franqueada con un sello Nº 796 de Eº 2,35 pagando la tarifa correcta, más un sello de Nº 762 de Eº 0,15 sobrecarga larga para la sobretasa de la Ley 17.272.

Durante este período se emitieron varios sellos destinados a pagar tarifas de correspondencia de segundo a quinto tramo de peso, los cuales son raros de encontrar usados correctamente para lo que fueron creados.

³ Chile Filatélico Nº 187, página 100.



Carta certificada enviada desde Parral el 1/mar/1972 a Santiago. La certificación de E° 0,80 está incorrectamente pagada con un block de seis sellos de E° 0,15 sobre carga larga (incluso con un sobre franqueo de 10 centésimos). Los sellos de la primera fila presentan muescas en su parte inferior, mientras que los de la fila inferior no las tienen.



Carta enviada de Petrohué a Puerto Varas el 5/oct/1972. Paga la tarifa de E° 1,15 más la sobretasa Ley 17.272 usando un sello N° 762 sobre carga larga. Si bien el monto de la sobretasa había sido reajustado a E° 0,20 hace un par de meses atrás, es frecuente ver pagos tardíos de E° 0,15 sin multas.

3) Sello definitivo rojo (N° 763)

Además de los sellos sobre cargados, se emitió un nuevo ejemplar del sello definitivo, usando el mismo diseño anterior, pero cambiando el color de azul a rojo. Se imprimieron 150.000.000 ejemplares y se entregaron alrededor de 20.000.000 para su uso, cantidad excesiva pues apenas alcanzó a ser empleado en este período antes que la sobretasa fuera reajustada y los sobrantes alcanzaron para abastecer la demanda de sellos (sobre cargas mediante) por los próximos dos años.



Impreso con publicidad de la PSNC enviado dentro de Santiago el 20/jul/1972. Franqueado mecánicamente con E° 0,45 para la tarifa básica de impresos más un sello N° 763 de E° 0,15 rojo para el pago de la sobretasa Ley 17.272.

OTROS FRANQUEOS



Carta enviada desde Tocopilla a Santiago el 5/dic/1972. Los tres sellos de impuesto de E° 0,10 no eran válidos postalmente, pero de todas maneras fueron aceptados para pagar tanto la sobretasa de E° 0,15 de la Ley 17.272 como para complementar la tarifa de carta nacional de E° 1,15.



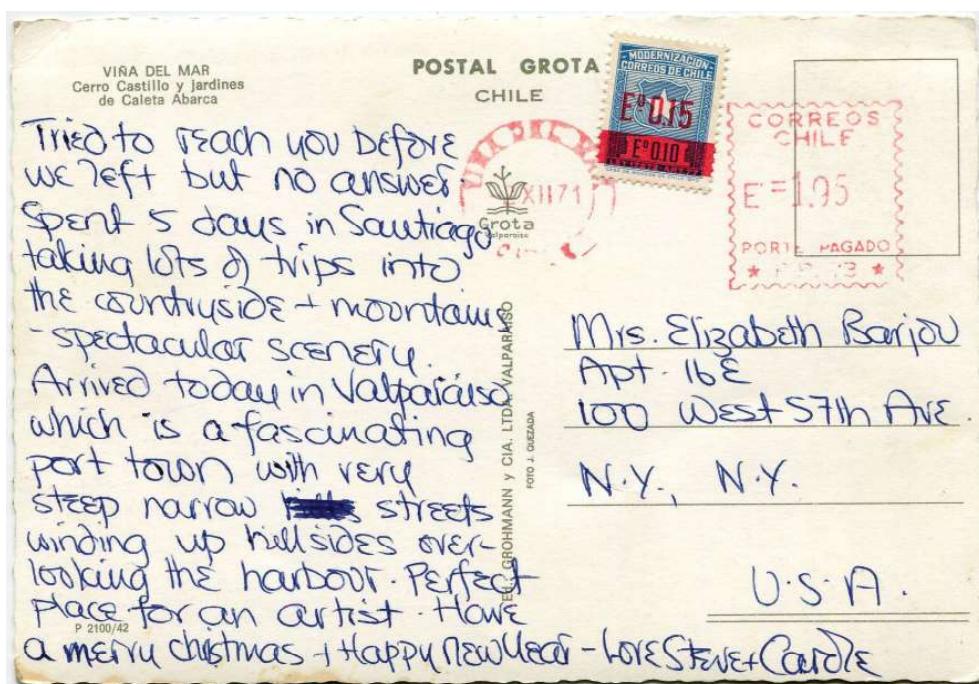
Tarjeta de navidad enviada por el Hogar de Cristo dentro de Santiago el 16/dic/1971. Franqueada mecánicamente en la derecha del sobre con tarifa de carta de E° 1,15 y con otro franqueo mecánico a la izquierda de E° 0,15 para pagar la sobretasa Ley 17.272, el cual no lleva ninguna indicación especial de su uso (incluso lleva el título "Correo Aéreo") como es el caso de las máquinas usadas por privados. Este es un ejemplo del correo improvisando una máquina franqueadora de sobretasa en sus oficinas, en vez de usar los sellos especiales, para ahorrar tiempo en un período de alta demanda postal.

EXTENSIÓN DE LA SOBRETASA A PAÍSES MIEMBROS DE LA UPAE

Originalmente la exigencia del pago de la sobretasa fue limitada a la correspondencia nacional, pero a partir del 21 de octubre de 1971 se decretó la extensión de su cobro a todos los países pertenecientes a la Unión Postal de las Américas y España⁵.



Carta aérea certificada enviada el 10/ago/1972 desde Santiago a Panamá. Paga E° 11,70 por los servicios postales más E° 0,15 de la sobretasa Ley 17.272 usando un sello N° 763 rojo.



Tarjeta postal aérea enviada desde Viña del Mar a Estados Unidos el 2/dic/1971. Franqueada mecánicamente con E° 1,95 más un sello N° 763 sobrecarga larga para la sobretasa Ley 17.272.

⁵ Decreto del Ministerio del Interior N° 1.544 del 21/oct/1971. Los miembros en ese momento eran: Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, España, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.



Muestra de mercadería aérea y certificada, enviada desde Concepción a Estados Unidos en noviembre de 1971. Franqueada mecánicamente con E° 5,65 más un sello N° 763 sobrecarga larga de E° 0,15 para la sobretasa Ley 17.272. Fue inspeccionada por la aduana de Estados Unidos, que puso un timbre violeta indicando que el envío no pagaba derechos aduaneros.

Esta categoría de envíos de correspondencia es muy difícil de encontrar usada en años recientes como éste.

FRANQUICIAS POSTALES



Estos dos sobres presentan correspondencia despachada con franquicia postal. Uno paga adicionalmente la sobretasa Ley 17.272 y el otro no. El sobre inferior fue despachado por la Intendencia de Valparaíso el 19/jun/1972, y el superior fue enviado por la Organización "Youth for Understanding" el 22/jun/1972 usando la franquicia de la Comisión Chilena de Cooperación Intelectual.

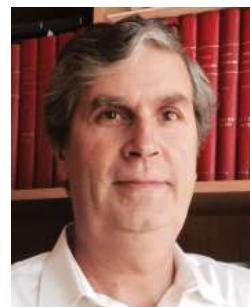
¿Cuál es correcto y cuál no? ¡Materia de investigación futura!

LOS CENTROS INVERTIDOS DE CHILE

Segunda Parte

por Cristian Mouat Croxatto

A partir de la publicación en el número anterior de la primera parte de la recopilación de antecedentes acerca de los centros invertidos, bastante información he seguido recibiendo. Agradezco a Bill Lenarz, Andrés Bustos, Ricardo Kuntzmann, Art Bunce y Ross Towle que me han aportado antecedentes e imágenes, lo que permite ampliar el conocimiento que tenemos de cada uno de los centros invertidos, y además nos acerca a ir definiendo la cantidad de ejemplares que conocemos de cada sello en particular.



NUEVOS APORTES DEL SELLO DE 10 CTVOS. DE RAMÓN FREIRE

Cuatro imágenes de distintos centros invertidos del sello de 10 ctvos. de Freire he recibido, que no estaban registrados en la primera parte de este estudio. Vamos con el primero: se trata de una pieza nueva, sin uso, con goma, con garantía de Marticorena al reverso (Figura 1). Muy bien centrado, lo que es un tanto inusual, la mayoría de los sellos que conocemos están con perforaciones desplazadas en sus bordes respecto al centro. Por lo que este sello es con total seguridad un sello no registrado anteriormente, y se sumaría a los ya conocidos que señalé en el artículo anterior.

Fig. 1: Colección de Andrés Bustos.

Veamos tres sellos adicionales, que recibí sus imágenes desde Estados Unidos. Hay dos sellos que fueron parte de la colección de Thomas Kannegiesser, vendidas hace muchos años. Uno nuevo, bien centrado, en buena condición, y otro usado, con matasellos a la izquierda del sello, y con un margen bastante estrecho en ese mismo lado. En ambos casos no hay duda que se trata de sellos no registrados fotográficamente con anterioridad, y se suman también a los 18 señalados en la edición N° 301 (Figura 2).

Hay también otro ejemplar recibido de U.S.A., que es parte de la colección de Art Bunce. Se trata de un sello nuevo, bien centrado, parecidos a otros nuevos en esa condición (Figura 3). Lo que sugiere que pueden ser parte de un mismo sector de un pliego de 100 sellos.



Fig. 2: Sellos de Freire con centro invertido, Ex Thomas Kannegiesser, actualmente en Estados Unidos, Ex Lenarz, actualmente en la Col. Ross Towle.



Fig. 3: Sello de Art Bunce, actualmente en Estados Unidos.

Podríamos ya subir de los 18 sellos ya contabilizados a 22 piezas con esta variedad, producto de los aportes recibidos. También como complemento a lo expresado al término del artículo anterior, publicado en el número 301, página 27, figura 30, se señalaba que estaba por rematarse en la casa de subastas Robert Siegel, de Estados Unidos, en mayo de 2021, un sello de Freire con centro invertido. Podemos ahora confirmar que esa pieza fue subastada en US\$600 aproximadamente, con comisión, y fue ofrecido posteriormente en remate de la Sociedad Filatélica de Chile, hace unos meses atrás. Fue comprado por otro coleccionista chileno, por lo que se suma a los sellos que han retornado a nuestro país.

EL SELLO DE 15 CTVOS. DE JOSÉ JOAQUÍN PRIETO, CON CENTRO INVERTIDO



Fig. 4: Sello tipo de 15 ctvos.

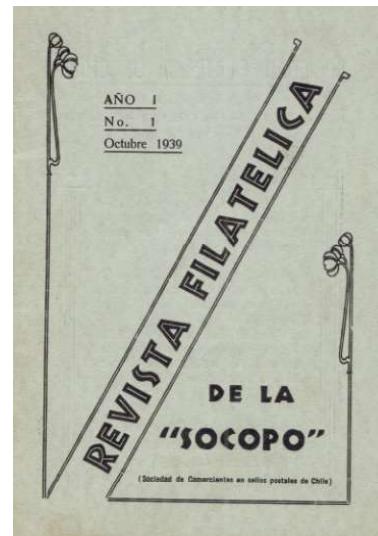
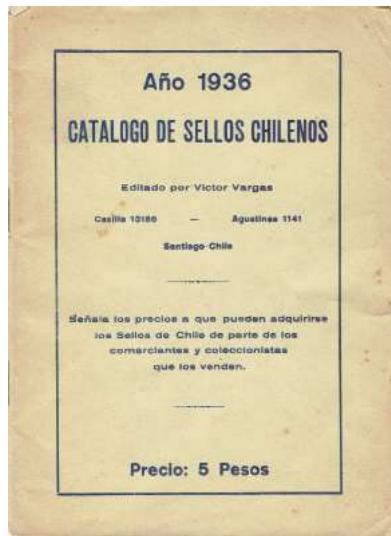
Siguiendo con los sellos emitidos por el American Bank Note Company, en su primera serie Presidentes y Personajes Celebres de 1911, posterior al sello de 10 ctvos. de Freire, aparece el sello de José Joaquín Prieto, de 15 ctvos. morado y negro. Impreso en dos etapas: borde primero, centro después, este sello fue parte de la serie que comenzó a venderse en las oficinas de Correos en septiembre de 1911, con una emisión de 3.100.000 ejemplares (Figura 4).

Los centros invertidos de este sello en particular son muy cotizados en el mercado filatélico, y buscados por coleccionistas de Chile que están detrás de estas piezas, muy pocas conocidas, ya que hasta antes de la redacción de este artículo, no más de 5 se habían podido confirmar.

La trazabilidad de estos sellos, por ser pocos y caros, está registrada en Chile Filatélico, catálogos de remate, y en publicaciones filatélicas en general, como el Catálogo Vargas y las revistas y catálogos de la SOCOPA.

Una diferencia con los otros sellos de la Serie Presidentes de ABNC, es que este no aparece listado en los catálogos Ivert et Tellier/Champion y Scott, como sí ocurre con los sellos de Freire, Bulnes y O'Higgins, con centro invertido, que ya están al menos en Scott en su edición de 1914. En el caso del sello de 15 ctvos. de Prieto con centro invertido, no aparece en el catálogo estadounidense hasta la década de 1940.

Es destacable que haya sido Victor Vargas el que lo haya consignado en su Catálogo de Sellos Chilenos de 1936 (Figura 5), no lo hizo en la edición de 1935, pero es paradójico que Don Victor haya tenido antecedentes ya en el año 1931. Efectivamente en la Revista Filatélica de la "SOCOPA", en su edición de Octubre de 1939 (Figura 6), hay una crónica escrita por el Sr. Vargas, en que expresa lo siguiente: "Estando en Londres el año 1931 se me ofreció desde Hamburgo un ejemplar de este error", y agrega a continuación que la existencia de otro error ha permitido que las casas editoras de catálogos lo incorporen entre sus variedades. Desgraciadamente no concretó la compra ya que se vendió rápidamente.



Figs. 5 y 6: Portada del catálogo de Vargas de 1936, y portada de la revista Filatélica de la Socopo de 1939.

También V. Vargas afirmaba en la misma crónica que el sello estaba en la colección del Sr. Béguet de Rosario, Argentina, y que esta rareza "llegó a la colección por él adquirida, en un lote de dos kilos de sellos comunes chilenos, mandados de Punta Arenas". También hay que agregar que el dueño había viajado a París, nada menos que en 1924, para visitar al Sr. Champion y verificar su autenticidad. Es un dato bien interesante: **el primer reporte de esta rareza de la filatelia chilena indica que fue descubierta en Argentina.**

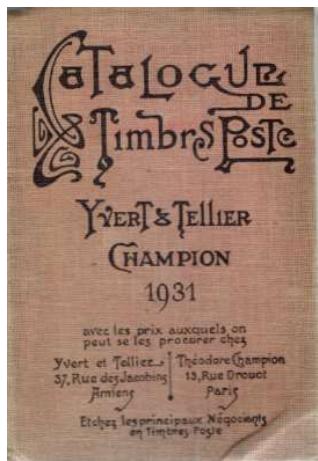


Fig. 7 y 8: Portada del catálogo francés de 1931, y la descripción del sello 92a (centre renversé).

En el caso del Catálogo Yvert et Tellier/Champion, es también V. Vargas el que menciona en sus crónicas que el catálogo francés lo incluyó en su edición de 1931, debido a que había sido publicado por el Sr. Champion en su boletín mensual de ese año (Figuras 7 y 8).

Sin embargo, sin explicación alguna no fue incluida esta variedad en sus ediciones de 1932, 1933 y al menos tampoco en la de 1936. Sin tener todas las ediciones a la vista, al menos he podido verificar que en la edición de 1941 vuelve a aparecer como variedad, con la misma numeración de la edición de 1931: 92a.

PRIMERAS REFERENCIAS FOTOGRÁFICAS

La primera referencia clara con fotografías incluida, está en el Chile Filatélico de 1955. En ese momento se consignaban tres sellos conocidos, de Mackel, Domínguez y Errázuriz. El detalle de cómo llegaron a sus colecciones está en los números 118-119 (Figuras 9 y 10), página 241.

A partir de esas imágenes trataremos de ver la historia de los cinco sellos que conocímos a la fecha, y cual ha sido su evolución, desde los dueños que han tenido, hasta los remates en que se han subastado. Los numeraremos del 1 al 5 para facilitar su identificación.



Fig. 9: "Una Grata Repatriación" titulaba el artículo de Chile Filatélico en su edición 118-119, de 1955, al hecho de que ya se consignaban 3 de estas variedades con centro invertido, y que todas estaban en Chile.



Fig. 10: La fotografía que publicó la revista fue parte del archivo de Don Derek Palmer, y está en mejores condiciones en términos de definición que la reproducción de la revista. El original lo tiene actualmente Carlos Vergara quien lo facilitó para su publicación. Se reproduce con el centro invertido y los apellidos de sus dueños originales

El sello que era del Dr. Alfredo Mackel en 1955, lo llamaremos el N° 1, fue comprado en una visita a París, que el doctor realizó en 1938 (Figura 11).

Esta rareza pasa al circuito de remates internacionales, cuando se ofrece en la subasta de Harmer de Nueva York, en 1971. Era el lote 1214, ofrecido a un precio de US\$ 2.500, y vendido en US\$ 3.100 (Figuras 12 y 13).



Fig. 11: Fotografía del sello N° 1 en B/N.



Fig. 12: Portada del catálogo de remate Harmer de 1971.



Fig. 13: Fotografía del Lote 1214 ofrecido en US\$ 2.500.

Hasta ahí lo que conocemos del sello N° 1, sin perjuicio que nueva información sea descubierta, por ahora no tenemos nuevas pistas de este sello en los últimos 50 años.



Fig. 14: Fotografía del sello N° 2 en B/N.



Fig. 15: Fotografía en color del sello, Col. Ross Towle.

Sigamos con el siguiente sello, el del Sr. Errázuriz, que sería el N° 3 en el listado. Este sello fue comprado por Don Ladislao en Bolivia, y lo adquirió justo antes de la crónica del año 1955 en el Chile Filatélico (Figura 16).



Fig. 16: Fotografía del sello N° 3 en B/N.

No pasaron muchos años, para que este sello fuera ofrecido en una subasta internacional. Efectivamente en el remate de Robson-Lowe, en Londres, en julio del año 1963, aparece con el lote 309, a un mínimo de 400 libras. Se vendió en 450 (Figura 17).

Este sello aparece muchos años después en un remate internacional: Corinphila, 9 y 10 de Mayo de 1979, en Zúrich, Suiza (Figura 18). Fue registrado como el lote 3630 (Figura 19), y se ofreció a un estimado de 3.500 francos suizos (Figura 20). Se subastó al increíble valor de 14.000 F.S. Indicativo de que a esa fecha ya era considerada una de las rarezas más importantes de la filatelia chilena.

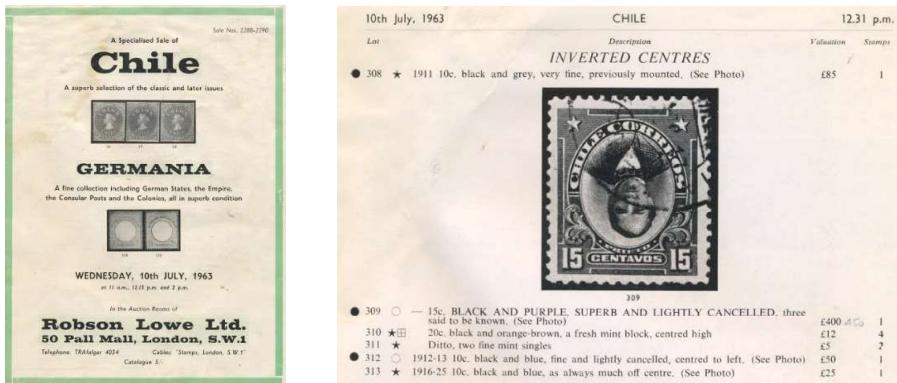


Fig. 17: Portada del catálogo y descripción, con fotografía, del lote 309.



Fig. 18: Portada catálogo Corinphila 1979.



Fig. 19: Foto del lote 3630.

3626	10 c grey/black variety: inverted center – sheet margin at left and lightly cancelled (somewhat centered to the left) scott 102a = \$ 500	90b	2500	400
3627	10 c grey/black variety: inverted center – very fine (light cancel) gi 139a	90b	2500	400
3628	10 c grey/black variety: inverted center – horiz strip of three lightly cancelled (somewhat centered to bottom left) a scarce item	90b	(7500)	1000
3629	10 c grey/black variety: inverted center – lot three pieces with small faults (and mostly also off center)	90b	7500	350
3630	15 c violet/black variety: inverted center – very fine (one tooth at bottom little irreg – practically of no importance) lightly cancelled – a great and popular rarity (signed champion) scott 104a = \$ 3250	92a	16500	3500

115

Fig. 20: Descripción del lote 3630

A partir de 1959, un nuevo sello aparece en escena, a los tres conocidos, se suma un cuarto, lo llamaremos el N° 4, y lo anuncia el Chile Filatélico, número 135, en su edición de Septiembre de 1959. Bajo el título "Variedades Excepcionales", en la página 209 se señala: "También merece el calificativo de sensacional el hecho de que otro 15c. de 1911 con centro invertido (Socopo 92) haya vuelto al país". La crónica menciona que este sello es de menor calidad que los ya conocidos, y sin duda por el hecho de que le falta uno de los extremos superiores. Como se aprecia en la fotografía justo en la parte superior derecha, faltan los dientes y parte del margen del sello. No afecta la parte impresa, pero hay que consignarlo. De todos modos señala la crónica se trata de "un sello excepcional" (Figura 21).

Este sello vuelve a aparecer en el remate de Harmer de Nueva York, en 1971, y en esa oportunidad se remataron dos sellos de Prieto con centro invertido.

Es el lote 1215 (Figura 22), y en su descripción se hace referencia a que tiene un deterioro en uno de sus extremos, calificando de todos modos la pieza como única. Para los subastadores lo eran sin duda ya que ambos lotes tuvieron un precio sugerido de US\$ 2.500 (Figura 23).



Fig. 21: Fotografía del sello N° 4 en B/N.



Fig. 22: Fotografía del lote 1215.

15c violet & black, center inverted				
1214	○	15c violet & black, center inverted, lightly canc., well centered, light paper wrinkles one corner, very fine copy of this rarity	(Illustration) (104a)	2,500.00
1215	○	15c violet & black, center inverted, lightly canc., corner missing but clear of design, thin, centered, nice looking copy	(Illustration) (104a)	2,500.00

Fig. 23: Descripción del lote 1214 y 1215

Como se aprecia en la descripción de los lotes, están bien señalados sus atributos y defectos, el primero estuvo en un recuadro, y el segundo no. Los precios obtenidos fueron muy desiguales: US\$ 3.100 para el primero y US\$ 500 para el segundo. La historia de este sello tiene un vuelco muy significativo como veremos a continuación.

Esta pieza estuvo mucho tiempo en manos de un comerciante francés, exactamente no es posible precisar desde cuando, pero obtuvimos la reproducción de su certificado, que data del año 1975, por lo que podríamos asumir que antes de ese año, ya estaba en Francia. Lo sorprendente es que fue sometida a un proceso de reparación de su esquina dañada, que no sabemos cuando y donde se realizó, pero fue antes de 1975, ya que como se aprecia en la foto del certificado, se señala que está reparado el borde superior derecho (Figura 24). El resultado se ve bastante positivo, en el sentido de que no tiene huellas a la vista de su estado anterior. Actualmente está en manos de Ricardo Kuntsmann, coleccionista chileno. Tratamos de ampliar lo máximo posible ambos lados del sello para una mejor apreciación (Figuras 25 y 26). De esta forma cerramos el ciclo del cuarto sello.

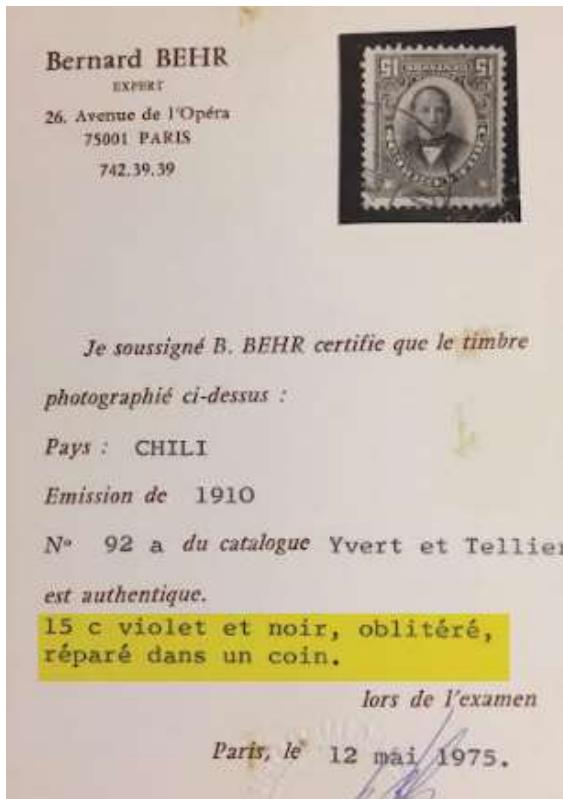


Fig. 24: Certificado emitido por el experto Bernard Behr en mayo de 1975, que señala explícitamente que está reparado en una de sus esquinas.



Figuras 25 y 26: Fotografía del sello por ambos lados, Col. R. Kunstmann.

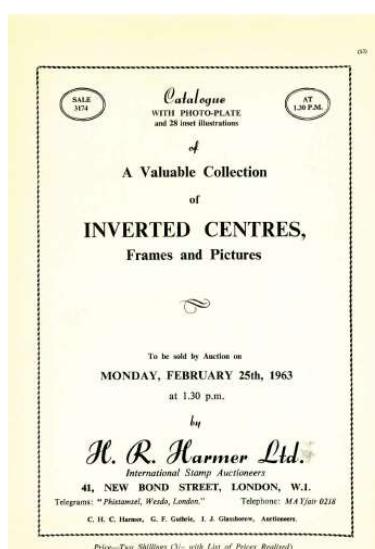


Fig. 27: Portada del catálogo de Harmer de Londres.

Vayamos ahora al quinto sello, que aparece por primera vez en el remate de Harmer de Londres, en Febrero de 1963 (Figura 27), en que se subastaron solo centros invertidos. Lo llamaremos el N° 5, y como se aprecia en la descripción a que se hace referencia, en esa época se afirmaba que existían tres sellos conocidos, a pesar de que ya había más de tres. Era el lote 25, y se ofreció a un mínimo de 400 a 500 libras. La pieza fue comprada por Mr. Cunliffe, destacado coleccionista de la época (Figura 28).

CHILE			
24 ⚡	1911, 10c, black and grey, centre inverted, S.G. 139a, large part o.g. and very fine but slightly off centre (see photo on page 5)	(1)	£100
25 ○	— 15c, BLACK AND PURPLE, CENTRE INVERTED, S.G. 141a, A VERY LIGHTLY PMKD. COPY OF THIS EXCESSIVELY RARE STAMP OF WHICH ONLY THREE COPIES ARE RECORDED, APART FROM THE FAIEST TRACES OF THINNING IN THE TOP MARGIN THE STAMP IS IN IMMACULATE CONDITION (see photo on page 5)	(1)	£400 to £500

Fig. 28: Descripción del lote 25.

El sello aparece posteriormente en otro remate, el de la colección Cunliffe, que realizó Spink Shreves Galleries, el 18/junio/2009, en Estados Unidos. Era el lote 1094, y se ofreció a un mínimo de US\$ 1.000, sin embargo alcanzó una cifra espectacular: nada menos que US\$ 23.000!!!, sin duda el precio más alto alcanzado por este sello en una subasta internacional (Figura 29).

No sabemos a la fecha quien tiene este magnífico sello de la filatelia chilena. Así terminamos la parte que corresponde al N° 5.



Fig. 29: Reproducción del lote 1094.

Como se puede apreciar se trata de una pieza excepcional, bien centrada, color fresco e intenso, y matasellos muy suave. El precio superó todos los que se conocían a la fecha.



Fig. 30: Único sello con centro invertido nuevo.

SE AGREGA UN NUEVO SELLO A LOS 5 CONOCIDOS

Con gran alegría podemos afirmar que un nuevo sello del Presidente Prieto de 15 centavos con la variedad centro invertido apareció durante esta investigación. Agradecemos a Carlos Vergara que nos puso en contacto con Art Bunce, coleccionista de varias series chilenas, entre ellas la de Presidentes y Personajes Célebres. A partir de las imágenes que recibimos de su colección, en que además hay varios centros invertidos de ABNC, y comparando con las 5 piezas que ya se conocían, podemos confirmar que se trata de una sexta pieza, también de características excepcionales. Es un sello nuevo, con goma original, que sería el único sello conocido de esas características. Si bien es cierto este sello ya tenía más de 20 años en manos de Art Bunce, no tuvimos con anterioridad acceso a las imágenes, por lo que no teníamos conocimiento de su existencia (Figura 30).



Fig. 31: Certificado de la Philatelic Foundation.

Podemos contar su historia a partir de los antecedentes que nos señaló Art. Fue subastado en un remate de Cherrystone, en un conjunto de sellos de centros invertidos. Eso ocurrió en mayo del 2002, era el lote 524. La característica más significativa es justamente el que es un sello nuevo. Art Bunce nos informó que hizo un exhaustivo análisis de ese sello en particular, y tiene las características propias de los sellos de esa serie de ABNC: papel grueso, goma pareja, papel sin filigrana, el sello es más pequeño que los impresos en Chile, el dentado es propio de ABNC, sus colores son más intensos, y lo más importante fue llevado a la PHILATELIC FOUNDATION, que tiene una larga experiencia en expertizar sellos con centro invertido. Si bien es cierto no son especialistas en sellos chilenos, hicieron todas las pruebas para descartar manipulaciones al sello, como reemplazar el óvalo y colocarlo en posición invertida, y después de todo un proceso muy exhaustivo, emitieron un certificado dando el sello por genuino (Figura 31).

No está demás agregar que PF tiene un largo historial en descubrir centros invertidos que se daban como ciertos y que resultaron ser falsos, por cierto en sellos de Estados Unidos, pero sirve de antecedente en el contexto de que sometieron a esta pieza en particular a las más exigentes pruebas.

Además consultamos con Ross Towle, quien tiene amplia experiencia en sellos de ABNC, y nos confirmó que observó el sello, y no tiene dudas acerca de su legitimidad. Por lo que podemos alegrarnos de que se ha sumado una sexta pieza a las cinco ya conocidas, de esta variedad de centro invertido de la estampilla del Presidente Prieto, de 15 ctvos. impresas por ABNC. Finalizamos colocando los seis sellos conocidos, para su observación y para facilitar su comparación.



Sello N°1



Sello N°2



Sello N°3



Sello N°4



Sello N°5



Sello N°6

En el análisis de las distintas imágenes se puede además de comprobar que son seis piezas diferentes, un hecho también significativo: de las cinco piezas usadas, al menos tres tienen rastros claros que fueron transportados por correos ambulantes. En efecto el N° 1 tiene parte de la palabra Ambulancia en la parte superior del sello, y los números 3 y 4, tienen también el círculo que encierra los números de los matasellos ambulantes, que se comenzaron a usar en ese período. En el caso del N° 4, se aprecia claramente el 0.

Otro dato a destacar: de las seis piezas que conocemos, tres de ellas sabemos en qué colecciones se encuentran actualmente. Hay otros tres sellos de los que desconocemos su actual paradero. Cualquier información al respecto se agradece de sobremanera.

Debo finalizar señalando que ha sido una grata experiencia continuar con esta investigación, y que la colaboración entre distintos coleccionistas y filatelistas ha permitido sumar nuevos descubrimientos y hallazgos. En el número anterior dimos cuenta del hallazgo de un block de 6 sellos de Freire, con centro invertido, que posteriormente se partió en dos tiras de tres sellos cada una, como subsisten hasta el día de hoy.

En esta edición agregamos un sexto sello a los 5 conocidos con anterioridad, de la estampilla con centro invertido de 15 ctvos. del Presidente Prieto. Pensamos que es un importante aporte a los estudios acerca de los centros invertidos de Chile.

Continúa en el próximo número.



Excelente Material - Excelentes Resultados



Franqueo mixto de la "Primera de Londres" con "Desmadryl", incluyendo dos 10 c. de diferentes impresiones.

Vendido por 7.320 € en 2021.

Colección de marcas prefilatélicas

Subasta del 16 de junio de 2022



"Interceptada de Lima"



David Feldman
International Auctioneers

Tel +41 22 727 0777

info@davidfeldman.com
davidfeldman.com

Hablamos español y somos buenos conocedores de la filatelia sudamericana.
No dude en contactarnos si está considerando la venta de su colección,
o para participar en nuestras subastas como comprador.



**TIMBRES NUMERADORES DE LA
PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY (PSNC)
SU EMPLEO EN CARTAS TRANSPORTADAS ENTRE 1849 Y 1853 POR BARCOS DE LA PSNC
EL TIMBRE NUMERADOR 5**

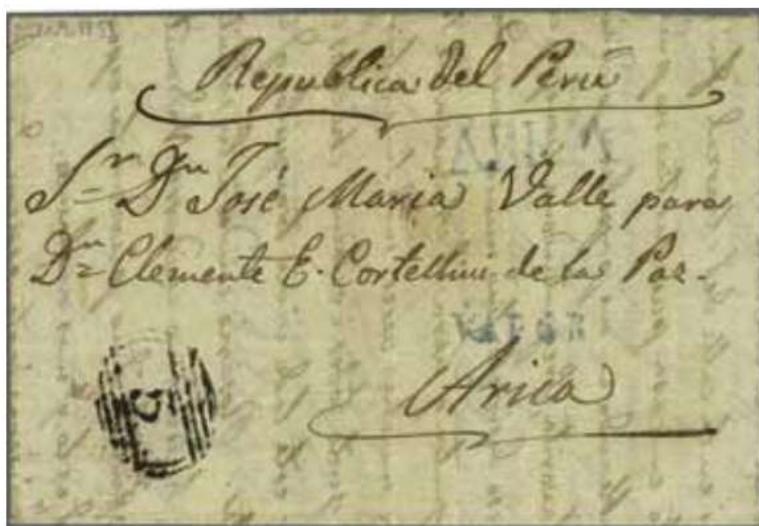
por Jörg Maier AIEP - Traducción Dr. Eduardo Madsen



Timbre numerador 5

En un artículo anterior¹ me ocupé del timbre numerador No. 4. Hoy continúo con el timbre numerador No. 5.

También esta vez comienzo con el inventario de las cartas que me son conocidas de la literatura y de colecciones. Se mencionan aquellas que ofrecen fechas o, por lo menos, referencias para su identificación.



Ejemplar 1

Carta escrita el 24.9.1851 en Cádiz y transportada a través del Estrecho de Magallanes a Valparaíso. Entregada allí a la PSNC para su ulterior despacho a Arica. Fecha y nombre del vapor de la PSNC no se pueden determinar.

Ejemplar 2

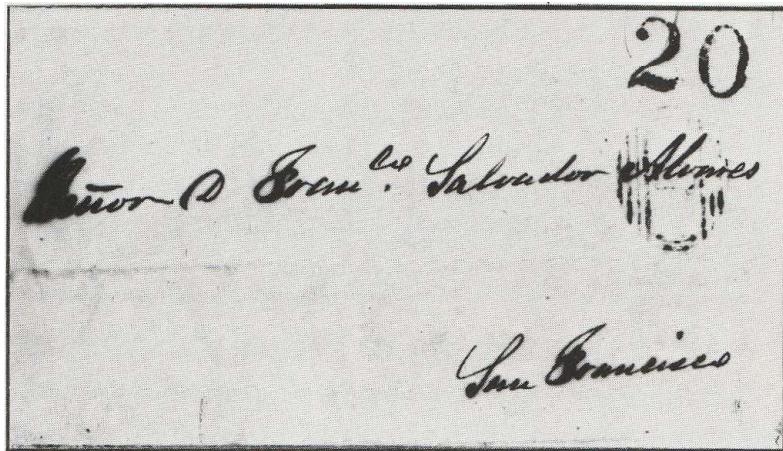
Valparaíso, sin fecha, transportada por vía Panamá (Timbre del correo británico "PANAMA/22 DE 1851 TRANSIT") a París².



¹ Maier, J.: *Timbres Numeradores de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC)*. Chile Filatélico N° 301, Tomo XXX, Mayo 2020–Mayo 2021.

² Bargholz, P.: *From Mail Operator to Contract Mail Carrier*. Postal History Journal N° 122, Pág. 26.

Bargholtz analiza que esta carta fue entregada en Valparaíso y llevada fuera de valija en el vapor SANTIAGO (zarpe 2.12.1851) al Callao (arribo 9.12.1851) para continuar allí con el vapor N.GRANADA en el mismo día a Panamá. Llegó allí el 19.12.1851, donde fue entregada al correo británico para su ulterior transporte a Francia. Este transporte es inusitado, como Bargholtz comenta. Habitualmente, una correspondencia con un destino semejante era entregada inmediatamente al correo británico en Valparaíso. Los motivos de este procedimiento poco usual no se pueden ya esclarecer; puede, por ejemplo, haber habido un error al despachar esta carta junto con otro correo del mismo remitente, pero destinado a otro destinatario. Con seguridad se puede concluir que la PSNC recibió el porte para el transporte a Panamá y que la carta costó finalmente más que hubiera sido entregada al correo británico en Valparaíso. En un punto no estoy de acuerdo con la conclusión de Bargholtz: la carta no está fechada y no puedo fundamentalmente descartar que fue transportada ya desde Valparaíso por el N.GRANADA (zarpe 26.11.1851). Por lo tanto, queda la interrogante si se trató de un transporte tanto del N.GRANADA o del SANTIAGO.



Ejemplar 3

Valparaíso 24.1.1852, vía Panamá a San Francisco (Ringström/Tester, 2^a parte, pág. 175) Se puede concluir que se trata de la misma carta mencionada por Doublet (Pág. 62)³.

Como barco transportador se puede considerar al SANTIAGO, el que llegó al Callao el 5.2.1852. El destinatario tuvo, al recibir la carta, que pagar un franqueo adicional de 20 centavos para el transporte de Panamá a San Francisco.

Ejemplar 4

Valparaíso 22.3.1852 a San Francisco (Doublet, pág. 62; Moll, pág. 66, ahora colección Dahl).

Indudablemente, el vapor SANTIAGO transportó esta carta (Zarpe de Valparaíso el 26.3.1852, llegada a Panamá el 19.4.1852). También en este caso tuvo el destinatario que pagar 20 centavos para el transporte de Panamá a San Francisco.



Ejemplar 5

Ninguna figura disponible.

Valparaíso, 26.4.1852, a San Francisco (Doublet, pág. 62; Moll, pág. 66). En primer lugar, se debe pensar en el vapor BOLIVIA, que zarpó de Valparaíso el 26.4.1852 en dirección al Callao.

No se puede descartar el viaje del vapor LIMA poco tiempo después, efectuado el 30.4.1852.

³ Doublet, A. R.: *The Pacific Steam Navigation Company*, London 1983.



Ejemplar 6 A

Valparaíso, 30.4.1852, a La Serena (ex colección P. Aguirre W.). Franqueo nacional de 1 Real.



Ejemplar 6 B

Valparaíso, 30.4.1852, a Cobija (ex colección P. Aguirre W.).

Es indudable que las cartas 6 A y 6 B fueron transportadas en el LIMA, que levó anclas en Valparaíso el 30.4.1852



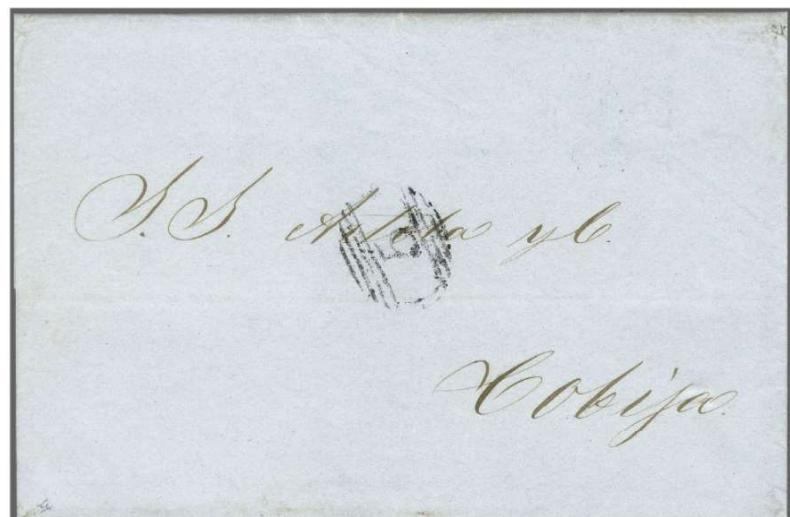
Ejemplar 7

Valparaíso, 15.5.1852, a Cobija (ex colección Frantz, lote N° 6323).

Esta carta fue en el vapor SANTIAGO, que salió de Valparaíso el 16.5.1852.

Ejemplar 8 A

No hay ninguna figura a disposición
Valparaíso, 29.5.1852, a San Francisco (Doublet, pág. 62; Moll, pág 66).



Ejemplar 8 B

Valparaíso, 30.5.1852, a Cobija (Colección E. Santos, Edition d'Or, pág. 207).

No hay lugar a dudas que el vapor QUITO transportó esta carta y la de la figura 8 A.

Zarpó de Valparaíso el 30.5.1852.

Ejemplar 9

Valparaíso, 15.6.1852, a Cobija (Colección Dahl).

Se pueden considerar tanto el LIMA (zarpe el mismo día) como el nuevo vapor BOGOTA (partida el 16.6.1852) como barcos encargados del transporte.



Una visión en conjunto de los documentos confirma enfáticamente la opinión de Barholtz respecto al timbre numerador 5, el que no fue entregado a ningún barco en especial, sino que empleado permanentemente en la oficina de la PSNC en Valparaíso por los motivos que hubiera. Este timbre numerador 5 fue aplicado en cartas entregadas a la PSNC para su transporte desde fines de Noviembre, o comienzos de Diciembre de 1851, hasta mediados de 1852. No jugó ningún papel de cuál vapor se trató.

Lamentablemente, no se puede determinar con exactitud el comienzo del empleo de este timbre, ya que una identificación precisa de los barcos respectivos no es posible. Naturalmente que se presenta la interrogante del manejo de las cartas que fueron entregadas directamente a estos barcos para su transporte. En mis datos no encontré ninguna demostración del empleo de un timbre o indicación VAPOR en los más arriba mencionados barcos. Los timbres de los nuevos barcos puestos en servicio, SANTIAGO, LIMA, QUITO und BOGOTA, aparecen recién a mediados de Junio de 1852. Tampoco conozco cartas fechadas llevadas en el vapor CHILE (vendido el 23.3.1852), el N.GRANADA (no registrado en las listas de los barcos desde Abril de 1852; puesto en servicio nuevamente en Mayo de 1853, ahora bajo contrato con el correo chileno) y BOLIVIA en el período entre Noviembre y Diciembre 1851 hasta mediados de Junio de 1852.

Presumo que para las cartas recibidas en la ruta el porte fue recibido simplemente y no se aplicó ninguna marca en ellas. En consecuencia, cartas semejantes no fueron interesantes para el comercio filatélico y desechadas.

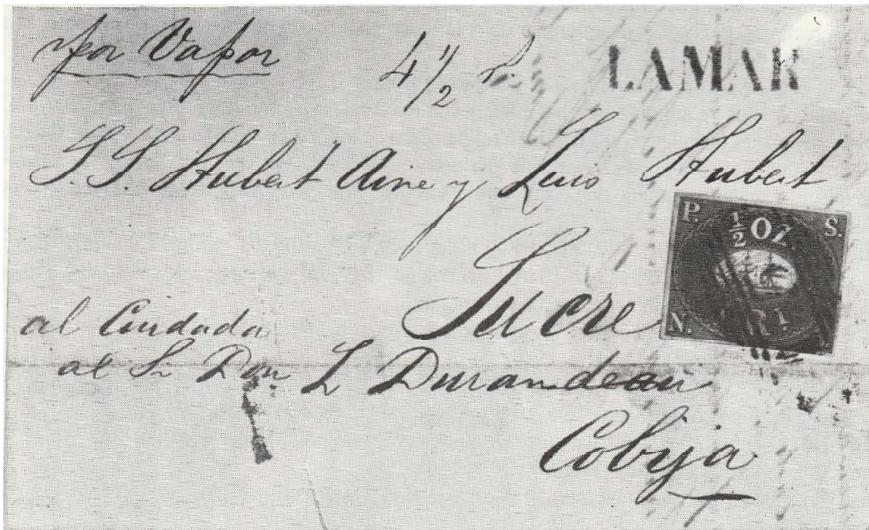
La oficina de la PSNC en Valparaíso dispuso con seguridad de un timbre VAPOR, puesto que ambos timbres VAPOR CHILE y VAPOR PERU los hay en dos diferentes tamaños, los que se diferencian en la altura de las letras. Este detalle es conocido en la literatura, no habiendo sido efectuado ningún estudio hasta la fecha acerca del empleo de ambos tamaños. Sin adentrarme en este artículo al respecto, en mi opinión se encontraba el timbre VAPOR PERU (altura de las letras de 6 mm) en la oficina de la PSNC y fue empleado durante muchos años para el correo despachado desde Valparaíso.

En todo caso, el vapor PERU sucumbió en Julio de 1851 en una tormenta en la bahía de Valparaíso. Es comprensible que, después de la pérdida total de este barco, se haya retirado el timbre VAPOR PERU de la circulación. Es posible incluso que este acontecimiento haya motivado a implementar la oficina de la PSNC en Valparaíso con el timbre número 5.

RESUMEN

Todos los sobres conocidos muestran que el timbre numerador 5 fue empleado exclusivamente en la oficina de la PSNC en Valparaíso para la correspondencia allí entregada en el período que se extiende desde Noviembre 1851 y comienzos de 1852 hasta mediados de Junio de 1852, y que en ningún momento fue empleado en los viajes de los barcos de la PSNC. No se puede descartar la posibilidad del timbre numerador 5 puesto a disposición en la oficina de la PSNC en Valparaíso después de la pérdida del vapor PERU.

Con este informe podría terminar este artículo, pero existe en la literatura el anverso de una cubierta, en el cual se encuentra un sello de la PSNC, cancelado con el timbre numerador 5 y ofrecida en la subasta Harmers de 1.7.1971 como el lote 2175 de la colección Dale-Lichtenstein.



Ejemplar 10

Anverso de carta de origen conocido, pero sin fecha, transportada a través de Cobija (timbre LAMAR en rojo) a Hubert Aine y Luis Hubert en Sucre, al cuidado del señor L. Durandeau, Cobija.

Hay certificados que confirman la autenticidad de este ejemplar, mientras otros expertos como Moll, por ejemplo, opinan que este sello no pertenece a esta cubierta.

Si se examina imparcialmente, es lógico que, en resumidas cuentas, sólo el timbre rojo LAMAR puede dar indicios acerca de la fecha de despacho del ejemplar citado. Aunque no soy especialista de la filatelia boliviana, poseo referente a Cobija, que a consecuencia de la Guerra del Pacífico pasó a pertenecer a Chile, de algunos datos que me permiten una pequeña excursión en dicha filatelia.

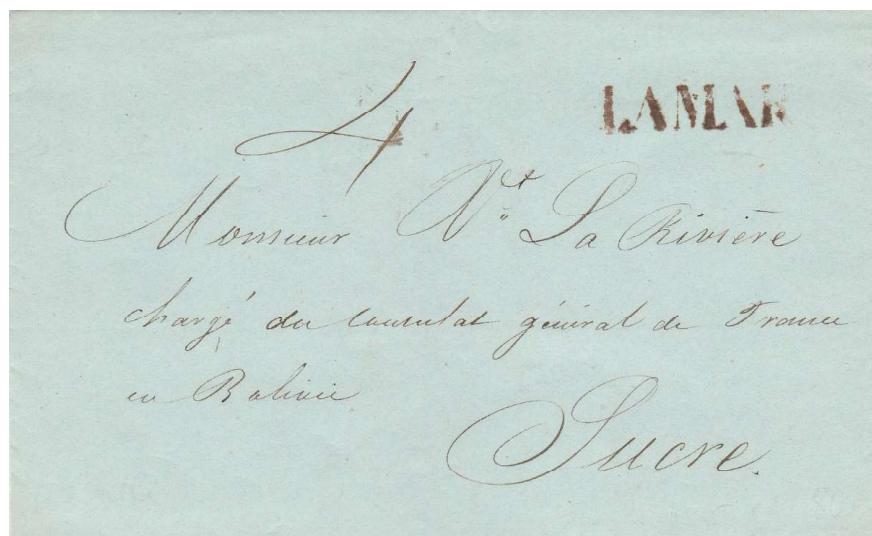
Cobija, provista de agua por un afluente del río Loa, era el único asentamiento a lo largo de la costa del Pacífico entre Caldera e Iquique, por lo demás, un desierto desolado. Ya en la época colonial existió allí una colonia de indios que vivieron de la pesca. En la búsqueda de un puerto para la nueva república boliviana, Bolívar dió con este lugar. Por decreto del 25.12.1825, Bolívar declaró a Cobija como puerto de Bolivia y le otorgó oficialmente el nombre LAMAR en honor a un general de las guerras de la independencia. En todo caso, el nombre de Cobija quedó de uso corriente. Cobija fue sede del departamento Litoral. Allí también estaba la administración de correo.

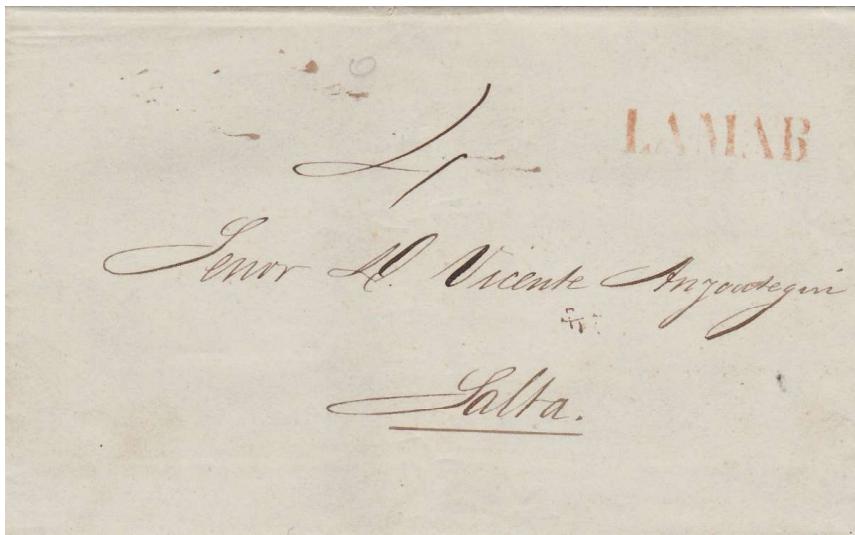
El empleado timbre lineal LAMAR se refiere al nombre oficial de este puerto. Siguen ahora algunas cartas del período de los años 1840 y 1850, que es el que nos interesa.

Ejemplar 11

Carta del Consulado de Francia en Cobija (con texto), escrita el 13 de Octubre de 1846 al Consulado General de Francia en Sucre, y que llegó allí el 18 de Octubre de ese año, con timbre LAMAR (colección del autor).

El porte boliviano es de 4 Reales (para una carta sencilla).





Ejemplar 12

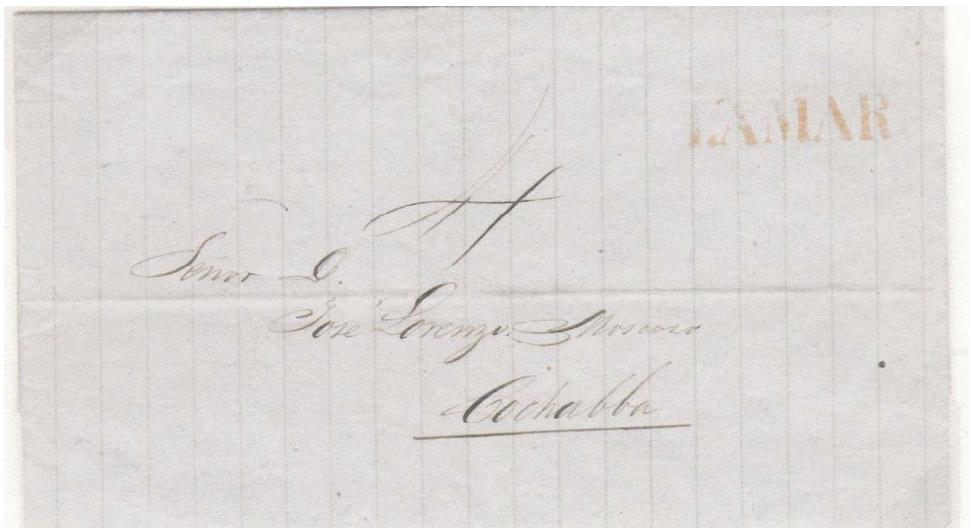
Carta con texto manuscrito, escrita el 14 de Octubre de 1847 en Valparaíso, enviada a través de Cobija (timbre rojo LAMAR) a Salta/Argentina (colección del autor).

El porte boliviano es de 4 Reales para una carta sencilla.

Ejemplar 13

Carta de Cobija, escrita el 29 de Febrero de 1848 a Cochabamba, con timbre LAMAR en rojo (ex colección Pacheco).

El porte boliviano es de 4 Reales para una carta sencilla.



Ejemplar 14

Carta de la firma Durandeau, en Cobija, fechada el 21 de Febrero de 1850, a Tupiza, timbres LAMAR y FRANCA en rojo (ex colección Pacheco).

El anotado franqueo de 5 Reales cubre el porte local de 4 Reales y la tarifa de transporte por mar de 1 Real.

Ejemplar 15

Carta de la firma Durandeau en Cobija, escrita el 4 de Agosto de 1851 (con texto manuscrito incluido), timbre de tránsito de Potosí (timbre POTOSI en rojo) a Tupiza - timbre LAMAR y FRANCA en azul verdoso (colección del autor).



Ejemplar 16

Carta escrita el 14 de Mayo de 1853 en Valparaíso (con texto manuscrito), transportada a través de Cobija (timbre LAMAR en negro) y Potosí (timbre POTOSI en negro) a Salta / Argentina (colección del autor).

Porte boliviano de 4 Reales.

En 1854 hay ya un nuevo timbre circular en uso con la inscripción LAMAR y FRANCA, pero en el ejemplar que conozco aparece aún el timbre lineal LAMAR en negro. La fecha en el timbre es posiblemente de Octubre 1854.

Si se revisa la lista de los sobres citados, se llega en mi opinión al mismo resultado de los discutidos anversos citados de cartas en el período que comprende los años 1847 al 1851, tal como lo supuso Percy Bargholtz. Cómo podía haber sido empleado un sello de la PSNC tan prematuramente? Los sellos se encontraban en la oficina de la PSNC en Callao. En ningún caso fue despachado el sobre en 1858.

Y ahora otro pequeño aporte respecto a la persona al destinatario del ominoso fragmento. Como quiere la casualidad, tengo en mi poder una carta dirigida al señor Luis Hubert, un francés que buscaba una subsistencia en Bolivia.

Ejemplar 17

Carta escrita el 20 de Julio de 1830 en Chuquisaca (antiguo nombre de Sucre) a Lamar (empleo ahora del nombre oficial).

El destinatario es el señor Hubert, todavía residiendo en Cobija. Al reverso está expresamente anotada la recepción de la carta el 13 de Agosto.

El porte fue de 3 Reales.



LONDRES 2022

LA GRAN EXPOSICIÓN FILATÉLICA DE ESTE AÑO

Después de haber sido suspendida en dos oportunidades, al fin se pudo llevar a cabo una exposición por todo el mundo filatélico esperada. Programada para Mayo del año 2020, y siguiendo con la tradición de hacer un evento de estas características cada 10 años, Londres 2020 tuvo que ser re programada por la crisis producida por el COVID-19. Como se pensaba originalmente solo sería una espera de unos meses, pero la situación sanitaria lo impidió. Finalmente, después casi dos años, se pudo inaugurar el 19 de febrero de este año, LONDRES 2022. El Stamp Show se llevó a cabo en el Business Design Centre, en el barrio de Angel, en Londres, capital del Reino Unido.

Como era de esperar, Su Majestad la Reina Isabel II fue la anfitriona del evento, y si bien es cierto no era seguro que podría estar en la inauguración, el hecho de que fuera víctima del Covid 19, finalmente no lo hizo posible. De todos modos en las primeras páginas del catálogo se puede ver a la Reina observando estampillas, y se hace referencia directa a su patrocinio para este evento filatélico internacional.



Portada del catálogo de Londres 2022.



Entrada al Business Design Centre, donde tuvo lugar Londres 2022.



Reproducción de la segunda página del catálogo de Londres 2022, con la imagen de la Reina Isabel II.



Vista de uno de los tres salones. Se requirió bastante espacio para alojar todas las colecciones participantes.

Este evento tuvo una gran demanda por participar, de hecho finalmente se aceptaron más de 3.000 marcos, algo realmente inusual, y se dejaron fuera más de 1.000 marcos que concursaron, por la imposibilidad de encontrar espacio disponible para montar tal cantidad de colecciones filatélicas. Incluso se tuvo que dividir el evento en dos etapas, para permitir el desmontaje de colecciones, y el montaje de otras, en categorías diferentes. Trabajo arduo para jueces, comisionados y voluntarios que se afanaron para cumplir con los plazos que la organización exigía.

Hubo una gran afluencia de público, compradores de todo el mundo se hicieron presente en Londres, y muchas casas comerciales y casas de remate también. Varios renunciaron a última hora, pero hubo más de 100 stands, con muchos visitantes.



Vista parcial de los stands comerciales en Londres 2022.

Entre las múltiples actividades que se desarrollaron en el marco de Londres 2022, hay dos que adquieren especial relevancia. La primera por tratarse de un homenaje que involucró a dos destacados filatelistas latinoamericanos. En efecto se llevó a cabo el reconocimiento a coleccionistas que pasaron a ser parte del listado de "filatelistas destacados" por la Royal Philatelic Society of London. Entre los seleccionados estuvo Reinaldo Macedo de Brasil, y Yamil Kouri, cubano, residente en Estados Unidos. Ambos han tenido una larga trayectoria y son reconocidos filatelistas. Nuestro reconocimiento para ellos.



Reinaldo Macedo recibiendo su diploma de "Filatelista destacado".



Yamil Kouri, firmando el registro de "Filatelistas destacados".



La ceremonia congregó a muchos destacados filatelistas de todo el mundo. Aquí posando para una fotografía.



De izq. a der.: Andrés Schlichter, Yamil Kouri, Reinaldo Macedo, Rogerio Deviditis, Aldo Samamé y Samamé, Cristian Mouat y Fernando Silva Moreira Dos Santos.



Guillermo Gallegos en la Royal Philatelic Society de Londres.



Una atmósfera de gran solemnidad acompaña la premiación en el Guide Hall.

La segunda, en otro hecho relevante para América Latina, hay que destacar a Guillermo Gallegos. Obtuvo 97 puntos en la categoría Literatura Filatélica por su libro: "Emisiones Postales de El Salvador durante el Siglo XIX, 1867-1900". Estuvo calificado con el más alto puntaje para esa categoría. Gran reconocimiento a Guillermo por su gran aporte al estudio de la filatelia de El Salvador. Además participó en la Exposición de 1 marco abierto para socios de la R.P.S.L.

La premiación de las colecciones que fueron candidatas al Grand Prix tuvo lugar en Guide Hall, lugar tradicional para eventos en la ciudad de Londres. Los seleccionados tienen que haber obtenido una medalla de Oro Grande en certámenes FIP, o haber estado antes como candidatos a Grand Prix. La gran ganadora en la clase de campeones fue James Peter Gough, de Estados Unidos, con su colección: "La UPU y su impacto en el Servicio Postal a nivel mundial".



Recibe su premio "Campeón de Campeones" James Peter Gough, de manos de Bernard Beston, Presidente de la FIP.

Debemos también al finalizar este informe acerca de Londres 2022, señalar que las colecciones chilenas tuvieron un gran desempeño en esta exposición filatélica de clase mundial. Solo tres colecciones fueron aceptadas, y todas ellas obtuvieron medallas de oro, y una de ellas oro grande. Efectivamente Heinz Junge obtuvo 95 puntos y ORO GRANDE por su colección: "El Servicio Fiscal de uso general en Chile". Felicitamos a Heinz por su segunda medalla de oro grande, después de la obtenida en 2019 en Wuhan, China.

Consultados varios coleccionistas chilenos por este resultado, nos comentaron que no recordaban que en una exposición de esta envergadura, todas las colecciones chilenas hayan obtenido medallas de oro. Felicitaciones a los participantes y a la Sociedad Filatélica de Chile.

PARTICIPACIÓN CHILENA

Categoría	Colección	Expositor	Puntos	Medalla
Tradicional	Primeras Emisiones de Chile	Rodrigo Bravo	92	Oro
Historia Postal	Correspondencia Multada de Chile, 1853-1924	Cristian Mouat	90	Oro
Fiscales	El Servicio Fiscal de uso general en Chile	Heinz Junge	95	Oro Grande

REMATES 240 - 290 D

FECHA: 27 de Mayo al 4 de Junio de 2022



LO MÁS DESTACADO EN ESTE REMATE

DE TODO EL MUNDO

- ECUADOR 1865-1872** - La Colección Guayaquil (parte II)
- PERÚ** - Incluye la Colección "ALPACA" (parte II)
- Aden** - La Colección "BESANÇON"
- Kuwait** - La Colección "BESANÇON"
- Ballon Monté** - El vuelo de la "Villa d' Orleans" -
- La Colección de Svein Arne Hansen (parte II)
- Boy Scouts** - La Colección Alfred Scherb (parte II)
- Literatura** - Colección Especial

CENTRO Y SUDAMÉRICA, ITALIA, FRANCIA, PAÍSES

- EUROPEOS** - La Colección Guayaquil (parte II)
- SUIZA** - La Colección ERIVAN (Remate IV)
- SUIZA** - **Correo Aéreo**, La Colección IKARUS (parte II) -
- Strubel 1854-1863**, Colección Especial (parte II)
- GRAN BRETAÑA** - La Colección "BESANÇON" (parte IV)
- INDIAS BRITÁNICAS OCCIDENTALES** -
- La Colección "BESANÇON" (parte III)
- BRITISH WEST AFRICA** - La Colección "BESANÇON" (parte I)

E CORINPHILA

Special Viewing

Todos los lotes para estos remates estarán disponibles para su revisión en Lugano, en el marco de Helvetia 2022.



www.corinphila.ch



ORDENE CATÁLOGOS DE REMATE AHORA

Cargo por el juego completo de 9 catálogos
Fr. Suizos 20 · EUR 20 · US \$ 30 · GB £ 20
(incluye 7 catálogos de tapa dura)



VISITE WWW.CORINPHILA.CH

- Catálogos disponibles en línea
- Se puede registrar para participar en remate en línea


CORINPHILA AUCTIONEN AG
WIESENSTR 8 · 8032 ZURICH · SUIZA
Teléfono +41-44-3899191
www.corinphila.ch


CORINPHILA VEILINGEN BV
AMSTERDAM · HOLANDA
Teléfono +31-20-6249740 · www.corinphila.nl

CUANDO EL CORREO CUENTA LA HISTORIA: LA AVENTURA DEL CRUCERO ALEMÁN “DRESDEN” EN LAS COSTAS DE CHILE 1914-1915

por Paolo Zavattoni - Asociación Italiana de Historia Postal

Siempre me ha fascinado lo que llamo “correo difícil”, es decir, el correo que, tanto por problemas geográficos y ambientales como por problemas militares, tenía que buscar una vía alternativa para llegar a sus destinatarios. Más específicamente, me concentré en todos los intentos hechos por las oficinas de correos alemanas (y por particulares) durante la Primera Guerra Mundial para mantener correspondencia con el resto del mundo a pesar del bloqueo naval británico cada vez más efectivo.

Un ejemplo es esta postal (Fig. 1). Escrita el 1 de enero de 1916 en la isla de Quiriquina y dirigida a Alemania, la postal fue cancelada en Talcahuano el 2.1.1916 y, enviada vía Buenos Aires - Amsterdam, fue censurada por los alemanes en Emmerich, en la frontera con Holanda, llegando finalmente en Hamburgo.



Fig. 1, TEXTO: Mi querida hermana, el 29 de diciembre recibí tu querida carta del 26 de octubre junto con los dos paquetes de correo militar con tabaco. Todavía en el mismo correo recibí el paquete de Emma. Por favor, agradézcale de todo corazón. ¿Recibiste mis dos cartas? ...

Pero si la ruta no era un misterio, el texto (escrito con la complicada caligrafía alemana de la época) planteaba inevitablemente la pregunta: ¿Qué hacía un soldado alemán en esos años en una isla chilena de menos de 5 kilómetros cuadrados?

A continuación encontrarán la respuesta.

CRUCEROS LIGEROS ALEMÁNES EN TODOS LOS OCÉANOS

En la primera década del siglo XX, Alemania inició un sólido programa de construcción naval para desafiar el dominio británico. No solo eran grandes acorazados, sino también veloces cruceros ligeros útiles para la defensa de sus colonias y para la guerra contra el tráfico comercial enemigo. El "Dresden" pertenecía a esta categoría (cada barco

fue bautizado con el nombre de una ciudad alemana) junto con el más famoso "Emden", que fue el único que puso en crisis el tráfico inglés en el Océano Índico. Idéntico en términos de armamento y tripulación (361 hombres), el "Dresden" (Fig. 2), sin embargo, tenía una ventaja más: su velocidad. Gracias a los nuevos motores de turbina (irónicamente de producción inglesa) alcanzó los 26 nudos y esto, como veremos, sirvió en más de una ocasión.

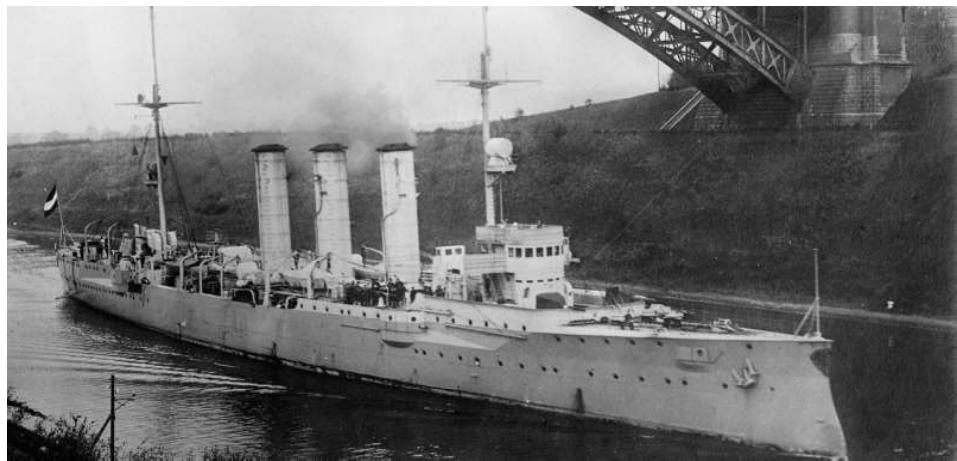


Fig. 2: El "Dresden" fotografiado en tiempos de paz en Kiel

LA GUERRA

Al comienzo de la guerra, el "Dresden" estaba en la costa este de México con la tarea de defender a los ciudadanos y las propiedades alemanas durante la revolución mexicana. Allí recibió la orden del Almirantazgo alemán de unirse al Escuadrón Alemán del Lejano Oriente que se había concentrado en la Isla de Pascua esperando de intentar regresar a casa. Escapado de la vigilancia británica, el "Dresden", después de rodear el Cabo de Hornos en octubre de 1914, se unió al Escuadrón. El 1º de noviembre participó en la Batalla de Coronel y a finales del mes regresó al Atlántico con los demás cruceros alemanes. El 8 de diciembre frente a las Islas Malvinas, la flota alemana fue hundida por los británicos; sólo el "Dresden", gracias a su velocidad, logró escapar refugiándose en una bahía de Tierra del Fuego que no estaba incluida en las cartas náuticas.

Un aura de misterio rodeaba al crucero alemán, tanto que incluso se hablaba de él entre amigas, como se ilustra en la carta a continuación (Fig. 3).

American steamer. For a time
we had a number of genuine war
ships on our coasts, but there
is only one left and it is
hiding in the South.

TEXTO: ...Durante un tiempo hemos tenido varios barcos alemanes en nuestras costas, pero solo queda uno y se esconde en el sur...



Fig. 3 - De Santiago 22.2.1915 vía Panamá a Montréal, Canadá.

Los británicos no pudieron encontrarlo, pero la situación no era fácil. Escasos de carbón y con pocos suministros a bordo (los marineros tuvieron que ir a pescar para sobrevivir), el "Dresden" necesitaba urgentemente suministros. El Almirantazgo alemán le envió el gran vapor del North-Deutscher Lloyd "Sierra Córdoba" (Fig. 4) que estaba anclado en Buenos Aires. A su vez, el "Sierra Córdoba" escapó de la persecución de los británicos; gracias a la guía del piloto Albert Pagels, un alemán residente en Punta Arenas que conocía cada paso entre las islas, logró abastecer al "Dresden" que luego pudo navegar hacia el Océano Pacífico y comenzar con éxito la caza al tráfico comercial enemigo.

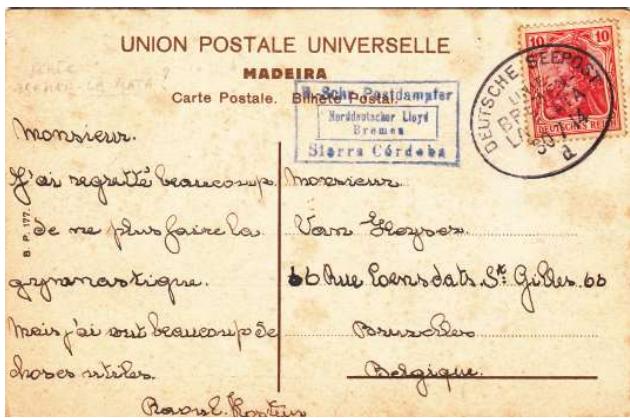


Fig. 4 – Postal enviada desde el vapor “Sierra Córdoba” con matasellos DEUTSCHE SEEPOST - LINIE BREMEN-LA PLATA 30.7.1914 al inicio de su último viaje de paz a Argentina y Uruguay.



Fig. 5 - El vapor "Sierra Córdoba" internado en marzo de 1915 en el Callao, requisado por la Armada del Perú y rebautizado como "Callao".

Las pérdidas navales causadas por el “Dresden” llevaron a la Royal Navy a intensificar la caza al crucero. El 7 de marzo fue descubierto y perseguido por el crucero más poderoso y armado “Kent”, pero una vez más logró escapar de él, utilizando casi todo el suministro de carbón en su huida y dañando las calderas. El comandante Fritz Lüdecke (fig. 6) buscó refugio en la isla chilena de Mas a Tierra (fig. 7).



Fig. 6: *El Comandante Fritz Lüdecke.*

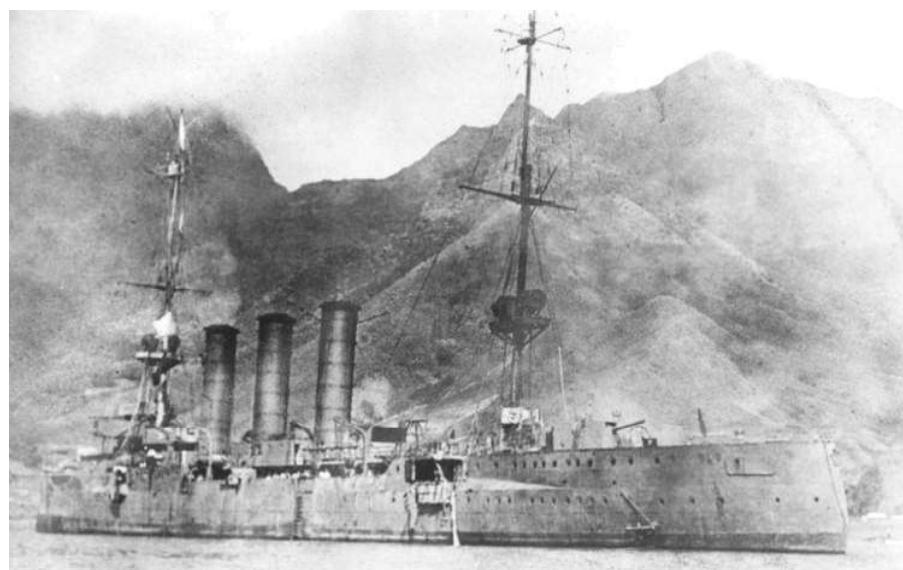


Fig. 7: El "Dresden" a Mas a Tierra, marzo 1915.

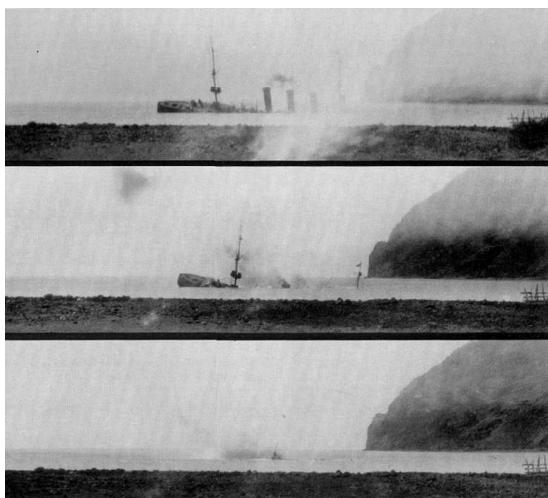


Fig. 8: El hundimiento del “Dresden” (Arrayà, Historia en Imágenes).

El 14 de marzo, el “Dresden” fue descubierto por los cruceros ingleses “Kent” y “Glasgow” quienes, sin considerar que se encontraba en aguas neutrales, comenzaron a bombardearlo. Considerando la desesperada situación, el comandante Lüdecke envió al teniente Canaris a parlamentar con los británicos. Señaló que el “Dresden” se encontraba en aguas neutrales, pero el comandante británico respondió que tenía órdenes de hundir el crucero alemán dondequiera que estuviera y que luego arreglaría las cosas con las autoridades chilenas. El tiempo necesario para esta negociación permitió a Lüdecke organizar el hundimiento del “Dresden”, que tuvo lugar a las 11 del mismo día (Fig. 8).

El capitán y la tripulación fueron internados en la isla de Quiriquina (Fig. 9). Según escribe uno de los marineros alemanes internados (Figuras 10-11), los edificios del campamento eran modernos, con luz eléctrica y baños.



Fig. 9: Marineros del "Dresden" internados en Quiriquina.



Fig. 10: Postal con foto enviada en franquicia el 18.10.1914 por un marinero del "Dresden" internado en Quiriquina a Heidewilzen (en ese momento Alemania ahora Polonia). Llegada a su destino a través de la oficina de correos de la Marina en Berlín 2.2.1915 (Subasta Vogenbeck).



Fig. 11: Uno de los edificios que albergaban a los marineros internados en Quiriquina.

Unos 80 oficiales y marineros lograron escapar y algunos regresaron a Alemania. Los demás, incluido el sargento furiel Willi Hinrichs, remitente de la postal inicial, tuvieron que esperar a la firma del tratado de paz de Versalles (28.6.1919) y solo regresaron a Alemania en diciembre de 1919.

BIBLIOGRAFIA

- Repositorio Digital – Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.
- Fondo Armada de Chile. Volumen 396.
- Jamie Bisher - *The Intelligence War in Latin America, 1914-1922*. 2016.
- Jack Strauss - *20.000 Meilen über das Meer*. Pro Business GmbH 2017.

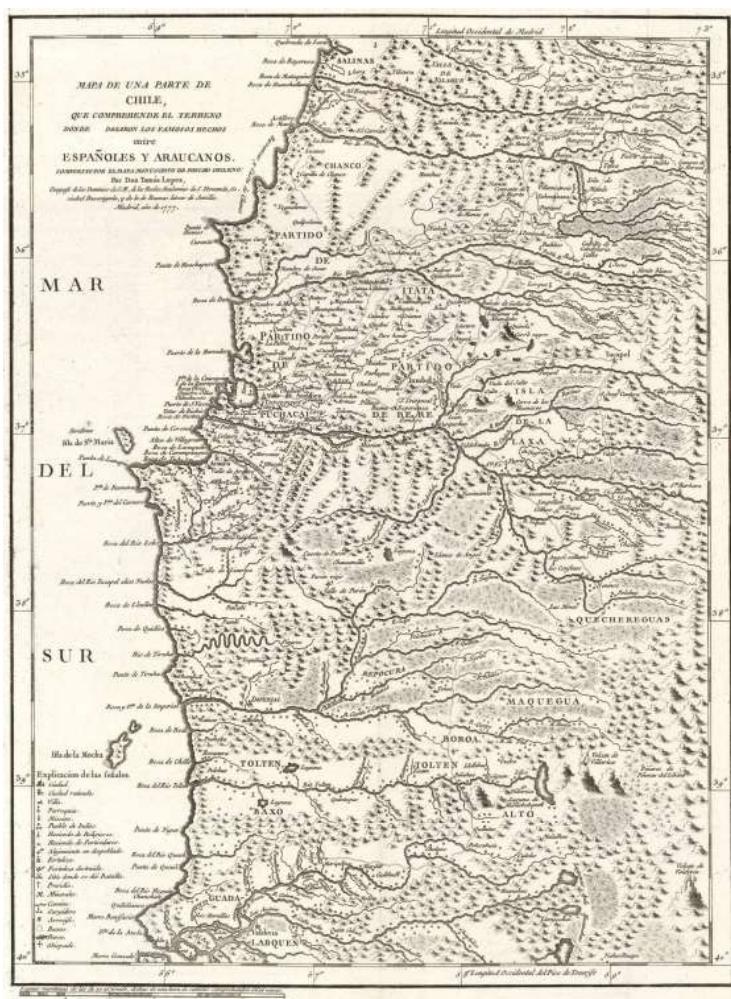
DOCUMENTOS ESTELARES DEL CORREO ESPAÑOL EN CHILE EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (I)

EL CUADRO DE DISTANCIAS ENTRE LAS CIUDADES, VILLAS Y OTROS LUGARES DEL REINO DE CHILE DE 1772

Por José Antonio Herráiz

Académico de número de la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

La creación de los Correos Marítimos en 1764¹ y el proceso de incorporación a la Corona de los Correos Mayores de Indias iniciado inmediatamente después, supuso una revolución en el desarrollo de las comunicaciones postales de los territorios del antiguo Imperio Español. La Real Renta de Correos ("la Renta") pasó a gestionar un inmenso territorio, para lo cual fue necesario enviar desde la metrópoli a los funcionarios más cualificados, a la vez que se reclutó in situ al personal necesario para poner en pie el aparato administrativo y logístico que asegurase el servicio.



En el caso de los correos terrestres de los virreinatos de Nueva Granada y del Perú, así como de la Capitanía General de Chile, la incorporación tuvo su punto de partida el 1 de julio de 1769². En muy pocos años, donde había un servicio de correo escaso o inexistente, se creó una extensa red de rutas por la que las cartas circulaban con razonable celeridad.

En artículos anteriores publicados en Chile Filatélico³ ya hubo ocasión de estudiar con detalle las carreras interiores de Chile durante la presencia española. En 1775 comenzó el servicio regular de correo entre Santiago y las otras dos ciudades más importantes del territorio, Valparaíso y Concepción, rutas que fueron muy pronto completadas hacia el norte y el sur. Previamente, fue necesario un importante trabajo de preparación y reconocimiento del terreno para el establecimiento de las carreras, impulsando así los trabajos de cartografía (figura 1).

Figura 1. "Mapa de una parte de Chile que comprehende el terreno donde pasaron los famosos hechos entre Españoles y Araucanos. Compuesto por el mapa manuscrito de Poncho Chileno. Por Don Tomás López, Geógrafo de los Dominios de S. M. Madrid, año de 1777". Real Academia de la Historia. Colección: Sección de Cartografía y Artes Gráficas. Signatura: C-011-004-28

¹ Reglamento provisional que manda S.Mag.^d observar para el establecimiento del nuevo correo mensual que ha de salir de España a las Indias Occidentales (26 de agosto de 1764). Archivo General de Indias, Sevilla, signatura CORREOS, 428A.

² Real Decreto de 16 de octubre de 1768. "Reales Ordenanzas Instrucciones y Reglamentos aprobados para el gobierno, y manejo de la Renta de Estafetas, Correos, y Postas del Reyno del Perú y Chile", págs. 67 a 70. Archivo General de Indias, Sevilla. signatura CORREOS.106B.

³ Chile Filatélico nº 296, noviembre 2017-abril 2018; nº 297, mayo 2018-octubre 2018; nº 298, noviembre 2018-abril 2019

Uno de esos trabajos preliminares se llevó a cabo en 1772 y consistió en la elaboración de un completo cuadro de distancias entre las principales localidades titulado “Tabla de las distancias que se dan entre las Ciudades, Villas y demás Situaciones principales del Reyno de Chile, deducida del calculo mas proporcionado á las menores noticias”.

El documento, que se muestra en el presente trabajo, junto a su transcripción para una mejor comprensión, forma parte de los fondos del Archivo de Indias⁴ y es un testimonio de gran importancia para los estudiosos de la historia y de la geografía chilenas. Pero antes del análisis, es necesario aportar unas breves informaciones que permitan comprender las circunstancias en las que se gestó.

SITUACIÓN DEL CORREO EN CHILE EN 1772

En 1772, el correo terrestre en Chile se limitaba a su conexión con Buenos Aires a través de la cordillera de los Andes, heredada del periodo del Correo Mayor⁵. Esa era también la ruta preferente para remitir y recibir la correspondencia de España a través de los correos marítimos, aunque ocasionalmente también era posible la comunicación por los barcos que atravesaban el estrecho de Magallanes. Marítima era igualmente la ruta entre Valparaíso y Lima.

Desde el 1 de enero de 1772, la administración de Santiago se encontraba bajo la responsabilidad de Fernando José de Urízar, que había sustituido a Gregorio González. Por aquel entonces, el administrador José Antonio Pando, que había llegado a América en “El Cortés”, el primer barco de los Correos Marítimos que hizo la ruta de La Coruña a La Habana⁶, se encontraba en Nueva Granada como comisionado de la Renta para la organización del correo en ese virreinato. Su destino final era Lima, oficina de la que se hizo cargo en junio siguiente.

Durante su estancia en Quito, Pando pidió al administrador de Santiago en una carta fechada el 14 de diciembre de 1771, diversas informaciones sobre las poblaciones de Chile y las distancias existentes entre ellas (figura 2). Se transcribe a continuación con su ortografía original un extracto de la respuesta que Urízar remitió a Pando el 30 de marzo de 1772⁷, anunciando el próximo cumplimiento de su solicitud, a la vez que le informaba de su reciente nombramiento como administrador del correo en Chile por el virrey del Perú:

“S.º Dir.º Gen.º de la R.º R.º de Correos. Mui S.º mio, recivo la de Vm, su fecha en Quito de 14 de Diz.º bre proximo pasado de 71. En ella se sirve ordenarme le remita una instruccion lo mas exacta que pueda de todas las Ciudades Villas y Lugares de este Reyno, sus producciones y comercio, con expresion de las distancias que las separan de esta capital, para en su vista dar providencia que arregle su mutua correspondencia en beneficio del Publico, y sin gravamen de la Renta.

Quando el asunto no fuera tan justo bastaría ser orden de Vm para que yo le diese el mas exacto cumplimiento que me sea posible como lo ejecutaré en el navío la Begoña, que se juzga podrá salir de este Puerto para el de Callao de la fecha en un mes, y en la misma conducta remitiré los libros administratorios y demás papeles pertenez.º a la Oficina que Vm me manda le remita, tomando este

⁴ Archivo General de Indias, signatura CORREOS, 102B.

⁵ Declaración de Ignacio de los Olivos, teniente del conde de Castillejo, remitida al gobernador Juan de Balmaseda, 17 de mayo de 1769. Archivo General de Indias, signatura CORREOS, 86A.

⁶ Informe de José Antonio de Armona, administrador del correo de La Habana, a los directores generales de la Renta de fecha 8 de marzo de 1765. Archivo General de Indias, signatura CORREOS, 256A.

⁷ Archivo General de Indias, signatura CORREOS, 102B.

espacio para adquirir las noticias de que debo formar la instrucción.

La administr.ºn de estos Correos desde la erección del de Mar e incorporación à la Corona del de tierra ha corrido al cargo de D.º Gregorio González hasta 1º de Enº del año presente en que de Orden del Ex.º S.r Virrey, me entregó sus respectivas quetas, que tengo remitidas originales como se me

Dir. Gen. de la R. P. de Correos = Mui. s. mio recivo la
de vñ. mth. en Quito del 11. odo. m. prox. m. año de 71: en ella
se sirve de ordenarme le remita una instrucción la mas exacta que
pueda de todas las Ciudades Villas y Lugares de este Reyno sus produ-
cciones y comercio, con expresión de las distancias que las separan de
esta Capital p. en su vista, dan proximidad que axriegle su mutua
correspondencia en beneficio del Público, y sin gravamen de la Renta.

Figura 2. Fragmento de la carta del administrador del correo de Chile, Fernando José de Urízar a José Antonio Pando:
"...se sirve ordenarme le remita una instrucción lo mas exacta que pueda de todas las Ciudades Villas y Lugares de este Reyno, sus
producciones y comercio, con expresión de las distancias que las separan de esta capital..."

Archivo General de Indias, Sevilla, signatura CORREOS, 102B.

mando à la secretaria de S.E. corriendo desde entonces con el despacho de esta Oficina..."

No cabe duda de que el encargo de Pando, conocido por su fuerte carácter y constante exigencia a sus subordinados, fue realizado. Urízar acababa de obtener su puesto tras la destitución fulminante de Gregorio González, ordenada por el virrey del Perú. Al parecer, el virrey solicitó que se le remitiesen a Lima los libros originales de la administración de Santiago, cosa que González no ejecutó al pie de la letra, sino que envió copias autorizadas. La destitución se produjo sin el conocimiento de los directores generales en Madrid, que aunque no compartieron la decisión, la aceptaron como un hecho consumado tal como relataron luego al propio Pando⁸. Con estos antecedentes, es imaginable el interés que el nuevo administrador pondría en presentar su trabajo rápidamente, con el resultado que se muestra a continuación.

EL CUADRO DE DISTANCIAS

El objetivo de la información solicitada por José Antonio Pando era disponer de los datos necesarios para la elaboración de las carreras de postas por las que circularían los correos, el mismo trabajo que él ya estaba realizando en las carreras de Nueva Granada y Perú.

El formato utilizado para la elaboración resulta familiar, se trata de la típica tabla de doble entrada (figuras 3 y 4) que podemos ver hoy en cualquier guía de carreteras (como por ejemplo las conocidas Michelin). Mediante un sencillo trámite, era posible conocer la distancia medida en leguas entre dos localidades. Los nombres de estas se dispusieron en orden alfabético de izquierda a derecha y en modo descendente, desde Angeles (actual Los Ángeles) hasta Yllapel

⁸ Carta de los directores generales de la Renta a José Antonio Pando, fechada en Madrid el 11 de abril de 1772. Archivo General de Indias, Sevilla, signatura CORREOS, 217A.

Tabla de las Distancias que se dan entre las Ciudades y demás Situaciones principales del Reino de Chile, dividida del tal modo mas procurada a las menores noticias.

category 6.2a

Mendoza.

ANNO DE 1772

En el Ángulo en que concuerdan las Columnas de las situaciones que se presentan se halla el Quadrado, que contiene la Distancia en Líneas de 2a Sant y cuad. 100. Líneas.

Ug. Sant y enem. 100. *Acuado.*

Tabla de las distancias que se dan entre las Ciudades, V.^s y demás Situaciones principales del Reyno de Chile, deducida del calculo mas proporcionado á las menores noticias.

Año de 1772

(Illapel).

Como muestra del procedimiento, se presenta a continuación un pequeño fragmento de la transcripción de la tabla (figura 5) que corresponde a las localidades cuyos nombres están comprendidos entre Quillota y Tucapel y donde se encuentran Quilacoya (mineral), Rancagua, Santiago y La Serena. La distancia indicada para un viaje en dirección norte de Santiago a Quillota era 30 leguas. En dirección sur, entre Santiago y Rancagua, la distancia medida era 24 leguas. De forma coherente, el recorrido de Rancagua a Quillota, con Santiago casi en el punto medio entre ambas, era 54 leguas ($30 + 24$).

<i>Quillota Villa</i>				
210	<i>Quilacoya Min.⁹</i>			
54	156	<i>Rancagua Villa</i>		
30	173	24	<i>Santiago Ciudad</i>	
130	330	174	150	<i>Serena Ciudad</i>
200	26	146	170	<i>Tucapel Plaza</i>

Figura 5. Extracto del cuadro de distancias entre las ciudades de Quillota, Quilacoya, Rancagua, Santiago, La Serena y Tucapel. A título de ejemplo, se han resaltado con fondo azul y a título de ejemplo, las distancias en leguas entre Quillota, Rancagua y Santiago aparecen destacadas en azul.

Si bien el documento no presenta un gran problema de interpretación, sí que hay un aspecto que puede llamar la atención de un lector de hoy en día: la utilización de las antiguas medidas de longitud y el problema de establecer su equivalencia con las actuales del Sistema Métrico.

LA LEGUA Y SU EQUIVALENCIA CON LAS MEDIDAS MÉTRICAS

La llegada de los conquistadores españoles a América supuso la introducción de muchos de los usos y costumbres de la metrópoli, entre ellas los pesos y medidas castellanas, de las que puede decirse que eran una herencia romana. Las medidas habituales de longitud eran las varas y las leguas.

En la España peninsular, la medida de distancia más conocida era la legua de Castilla⁹. Esta se componía de 6.666,66 varas o 20.000 pies, siguiendo los patrones custodiados en la ciudad de Burgos. Tras la Ley de Pesas y Medidas de 19 de julio de 1849¹⁰ y la publicación de las equivalencias de las medidas tradicionales respecto a las del Sistema Métrico¹¹, el equivalente de la vara de Burgos resultó ser 0,835905 metros y el de la legua 5.572,695 metros (5,572 kilómetros).

No obstante, en España convivían diversas medidas regionales y locales, por lo que los esfuerzos de unificación no cristalizaron hasta bien entrado el siglo XIX, una situación similar al de otros países europeos. También en los dominios de América las discrepancias en los pesos y medidas fueron habituales. Si a las leguas que aparecen en el cuadro de distancias se les aplica la equivalencia de 5,572 kilómetros, se comprueba fácilmente que hay un notable exceso respecto a las distancias reales verificables hoy en día, algo difícil de aceptar a pesar de saber que los sinuosos caminos del siglo XVIII no eran los mismos que las carreteras y autopistas actuales que posibilitan trayectos más directos.

En consecuencia, la legua de Chile tuvo que ser más reducida que la común de Castilla. Otra posibilidad ya apuntada¹² es que la legua utilizada desde el siglo XVI fuese la “legua legal castellana” de 5.000 varas (15.000 pies) equivalente a 4,179 kilómetros, aunque no puede afirmarse de forma categórica. Lo único constatable durante la época colonial es la dificultad para armonizar los pesos y medidas según patrones unánimemente aceptados. Un claro indicio de esta diversidad es que, cuando por Ley de 29 de enero de 1848 se adoptó el Sistema Métrico en Chile, la equivalencia de la vara quedó establecida en 0,836 metros (prácticamente la misma de Castilla) pero la legua se tradujo en

⁹ Chile Filatélico nº 296, noviembre 2017-abril 2018. Sociedad Filatélica de Chile.

¹⁰ Gaceta de Madrid de 22 de julio de 1849.

¹¹ Gaceta de Madrid de 28 de diciembre de 1852.

¹² Ídem nota 9.

4.513,892400 metros¹³. Haciendo un sencillo cálculo, a mitad del siglo XIX la legua chilena equivalía a 5.400 varas, aunque ello tampoco permite afirmar que esta fuese la de las mediciones del siglo XVIII.

Por otra parte, independientemente del tipo de legua utilizada, cualquier error de cálculo de unas pocas leguas también produciría importantes desviaciones en las distancias finales. Lo más verosímil es que Urízar (que había llegado de Lima) no realizara personalmente el encargo, sino que trabajase con personas locales conocedoras del tema, o en caso de duda, escribiese a las autoridades de cada lugar para recabar la información. El caso es que, a la hora de elaborar las carreras, surgieron diferencias. El objeto de este trabajo no es el análisis pormenorizado de todas ellas, pero para comprobar el hecho bastará con el ejemplo que se muestra a continuación.

DIFERENCIAS ENTRE LAS DISTANCIAS DE 1772 Y LAS DE LAS CARRERAS ESTABLECIDAS A PARTIR DE 1775

Carrera de Santiago a Concepción	Distancias oficiales en 1775		Cuadro de distancias de 1772	Diferencias
	Leguas	Leguas acumuladas	Leguas	
Descripción de la carrera, ortograffia original				
Desde Santiago de Chile hasta la Angostura	12	12		
De la Angostura a la villa de Triana caveza del Corregimiento de Rancagua	13	25	24	1
De Triana a Rio Clarillo	11	36		
De este Rio a la villa de San Fernando caveza del Corregimiento y Prov ^a de Colehagua	9	45	40	5
De San Fernando al Rio Teno	12	57		
De Teno a la villa de Curico jurisdiccion del Corregimiento de Maule	8	65	60	5
De Curico a los Paredones	12	77		
De estos a la villa de S. ⁿ Agustin de Talca cav. ^a de la Prov. ^a del Corregimiento de Maule	8	85	80	5
De Talca al lugar y Rio Maule	5	90		
De Maule a Agustin Sanchez	10	100		
De Sanchez a la villa de Cauquenes caveza de la Prov. ^a y corregimiento de su nombre	12	112	135	-23
De Cauquenes a los Guayrabos	12	124		
De estos a Mayteno y Rio de Ytata	12	136		
De Ytata a Rafael	8	144		
De Rafael a la ciudad vieja Ar-ruinada	10	154		
De esta a la Concep. ⁿ caveza del obispado de su nombre, y Gobierno Militar como fronteriza de los Yndios revelados de la Confederacion de Arauco	3	157	160	-3
Total de leguas	157	157	160	-3

Figura 6

Para mostrar algunas de las diferencias de distancias entre el cuadro presentado por Urízar en 1772 y el resultado final de las carreras establecidas bajo su mandato, se presenta a continuación un cuadro comparativo (figura 6) para la carrera de Santiago a Concepción¹⁴ de 1775. Puesto que la carrera tenía un recorrido muy detallado, se observan más lugares que los reflejados en la tabla de 1772. No obstante, es posible establecer los puntos de referencia imprescindibles para comprobar algunas diferencias. La primera de ellas es mínima, una legua de más en 1775 en el recorrido entre Santiago y Rancagua. En San Fernando, esa diferencia ya había aumentado a 5 leguas, un saldo que se arrastra en los cálculos de distancia hasta Curicó y Talca.

El dato más sorprendente es el de la distancia entre Santiago y Cauquenes: 135 leguas en 1772 contra solo 112 en 1775, es decir 23 menos. Es evidente que en el primer trabajo de Urízar hubo un desfase en esta parte (nadie es perfecto) que hubo que corregir después. Un error que parece puntual puesto que la distancia final entre Santiago y Concepción sólo presenta una diferencia de 3 leguas, 160 en la medición de 1772 contra 157 en 1775. A pesar del ajuste, el número total de leguas sigue pareciendo algo abultado independientemente de la equivalencia kilométrica que se aplique.

Todos estos cálculos podrían llevar a interminables discusiones que probablemente no resulten muy útiles. La conclusión más práctica sobre la manera de apreciar la *"Tabla de las distancias que se dan entre las Ciudades, Villas y demás Situaciones principales del Reyno de Chile..."* es constatar el intento de sistematizar la información en un momento (el siglo XVIII) donde el deseo de investigar, clasificar y establecer reglas claras estaba en auge. Una herramienta útil a la hora de comprender la dimensión del país, todavía por explorar en muchas de sus partes, así como un punto de partida imprescindible para futuras mediciones.

¹³ Larraín, José Manuel y Ramón, Armando. *Una metrología colonial para Santiago de Chile: de la medida castellana al sistema métrico decimal*. Historia / Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Historia. Santiago: El Instituto, 1961- (Santiago :Universitaria) v., v. 14, (1979), p. 5-69.

¹⁴ Ver Chile Filatélico n° 297, mayo 2018-octubre 2018



NOTICIAS DE LA SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE

EXFINA 2021, PRIMERA EXPOSICIÓN VIRTUAL ORGANIZADA POR LA SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE

Con gran éxito de participación se llevó a cabo en octubre del 2021 la primera exposición virtual "EXFINA 2021". En efecto participaron 23 colecciones diferentes, en diferentes categorías. Y no solo en las reconocidas Tradicional e Historia Postal. Destacó Temática con el mayor número de participantes, sin duda reflejo de una tendencia que esperamos se vaya acentuando en el tiempo. También consignemos las participaciones en Tarjetas Postales, Fiscales y Clase Abierta. De las 23 colecciones, hay varios socios que participaron con más de una, reflejo del gran interés que despertó esta primera exposición virtual. Hubo colecciones invitadas fuera de competencia, que le dieron mayor realce a la muestra, y también un reconocimiento al aporte de Ross Towle, en su condición de juez invitado, que junto a Walter Kaltwasser, Heinz Junge y Cristian Mouat, conformaron el jurado.

Felicitamos a la Comisión Organizadora, presidida por Martín Urrutia, al gran trabajo de Sebastián Ferrer, en su condición de web master, y a Juany Muñoz por toda la colaboración que prestaron para el éxito de esta primera exposición virtual.

Hasta el cierre de esta edición las colecciones siguen estando en el sitio www.exfina.cl, por lo que los invitamos a revisar las diferentes exhibiciones dispuestas en la WEB. Las colecciones se pueden visualizar hoja por hoja, se pueden bajar en PDF, y están en muy buena resolución. Finalmente, lo más importante, gracias a todos los participantes por haber hecho esto posible.

El Gran Premio fue obtenido por dos socios: Óscar Schublin y Rodrigo Bravo, y ambos en el mismo tema: Las Primeras Emisiones de Chile, con 93 puntos para ambos y medalla de oro grande. Felicitaciones a los expositores.



Carta enviada a "Sr. Gobernador de la Provincia de Arequipa" por el blindado "Blanco Encalada" se encontró en repatriación en Valparaíso y en el Callao. Fue encontrada en comisión de servicio en el Lago Titicaca, por esta razón la carta es respondida a Arequipa (Perú). La carta es respondida a Arequipa (Perú). Para su regreso fue enviada por el correo militar. Hay DOS MARCAS MILITARES del blindado Blanco Encalada. No existe alusión a la FRANQUICIA MILITAR.

Posiblemente la única pieza conocida.

Raúl Poblete, con su colección: "Ocupación de Bolivia y Perú, La Guerra del Pacífico 1879-1884". Obtuvo 92 puntos, y también medalla de oro grande. Premio Especial por conocimiento.



Colección Ó. Schublin



Colección R. Bravo



Colección Ó. Schublin



Colección R. Bravo

CHILE: LAS SOBREASAS POSTALES PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE CORREOS DURANTE 1969-1974

Introducción
El año 1969 fue de la adhesión de Chile a la ONU y comenzó la de 1970, se estableció definitivamente un proceso de modernización de los servicios postales y de telecomunicaciones, que implicó cambios en la forma en que se manejaba y clasificaba la correspondencia. Con el fin de financiar las construcciones y renovaciones necesarias, se implementaron las sobretasas obligatorias reajustables para la correspondencia nacional y a la dirigida a los países de la UNPE.

Objetivo
La presente exhibición muestra la historia postal asociada al cobro de estas sobretasas, los sellos utilizados, formas de cobro y las dificultades asociadas a ésto.

Desarrollo
Marco 1: se trata la primera sobretasa creada, la cual tuvo corta duración por los problemas presentados en su cobro.
Marco 2: se presenta la implementación de la segunda sobretasa, correspondiente al valor de E\$ 0,10.
Marco 3: Sobretasa con valor de E\$ 0,15, con las variedades de sobrecarga más significativas
Marco 4: Los valores de E\$ 0,20 y E\$ 0,50
Marco 5: Los efectos de la super inflación en las tarifas postales y el reajuste de la sobretasa a E\$ 3.



Sobre enviado por la CEPAZ, donde se indica que sus envíos se encuentran eximidos del pago de la sobretasa obligatoria. Es la única referencia registrada al respecto.

Milenko Obilinovic, con su colección: "Sobretasas Postales para la Modernización de Correos 1969-1974", obtuvo 90 puntos, medalla de oro grande, y Premio Especial por investigación.

En clase Temática, destacaron José Bellido y Etna Guzmán, con 89 puntos el primero, y 83 puntos para Etna. José obtuvo Large Vermeil, y Premio Especial por Desarrollo. Etna obtuvo Vermeil y Premio Especial por Primera Presentación.



Colección José Bellido



Colección Etna Guzmán

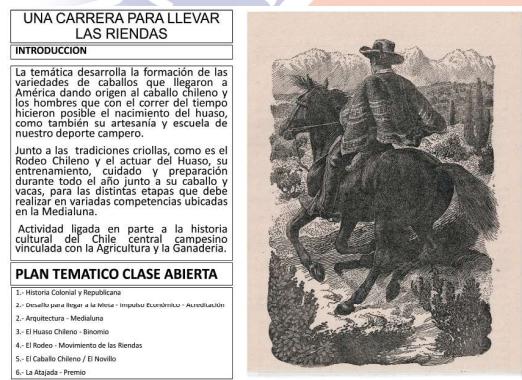
También obtuvieron Premios Especiales:



Colección Eduardo Paulsen

Eduardo Paulsen, con su colección "Tarjetas con tarifa especial enviadas desde Chile a Europa, 1932-1941", obtuvo 89 puntos, medalla de oro, y felicitaciones del jurado por su estudio.

Jorge Rojas, con su colección "Sellos Impuesto, Ley 4.388", obtuvo 80 puntos, medalla Vermeil, y Premio Especial por el tipo de material expuesto.



Colección Yerko Canales

Yerko Canales, con su colección "Una carrera para llevar las riendas" obtuvo 75 puntos, Vermeil, y felicitaciones del jurado por su aporte a la Clase Abierta. Grata sorpresa la colección de Yerko por la combinación de piezas filatélicas y documentos históricos, fiscales, comerciales y tarjetas postales, muy bien complementados.

Martín Urrutia, también recibió felicitaciones del jurado por su colección "Postales Trasandinas", obtuvo 80 puntos y medalla Vermeil. Lindas imágenes de la Cordillera de Los Andes, donde se pueden apreciar carretas, arrieros y viajeros. Un aporte para destacar: las estaciones ferroviarias de la época.



Colección Jorge Rojas



Colección Martín Urrutia

LAS OTRAS COLECCIONES PARTICIPANTES

Cristian García
Terra Australis

*Fernando Guzmán
Transporte marítimo en el
tiempo*

Sebastián Ferrer *Y la rueda movió al mundo*

Jorge Rojas
Matasellos Dobles de Chile
1928-1972

*Gonzalo Amenábar
Chile, sellos sin dentar*

*Arturo Vargas
El Correo Aéreo de
Louis Testart*

Arturo Vargas
Graf Zeppelin

Claudio Lewysohn
La serie de Águilas del
2º Imperio Alemán

Cristian García
Don Bosco

*Cristian García
Tip-Tip, un reportero audaz*

*Juan Antonio Cruz
Tortugas, una historia
de 250 millones de años*



Jaime Espina
Valparaíso



Rafael Baeza
Insectos en la filatelia

Colección N°	Expositor	Título de la Colección	Puntaje	Medalla	PE / F / GP
Clase Tradicional					
1	SCHUBLIN, Oscar	Chile First Issues of Postage Stamps 1853 - 1867	93	LG	GP compartido
2	BRAVO, Rodrigo	Primeras emisiones de Chile	93	LG	GP compartido
Clase Historia Postal					
3	POBLETE, Raúl	La Guerra del Pacífico	92	LG	PE Conocimiento
4	OBILINOVIC, Milenko	Chile: Sobretasas postales para la modernización	90	LG	PE Investigación
Clase Temática					
5	GUZMÁN, Etna	La edad de oro de la microbiología	83	LV	PE Primera presentación
6	BELLIDO, José	Simplemente Michelangelo	89	G	PE Desarrollo
7	GARCÍA, Cristián	Terra Australis	75	V	
8	GUZMÁN, Fernando	Transporte marítimo en el tiempo	75	V	
9	FERRER, Sebastián	Y la rueda movió al mundo	73	LS	
Clase Un marco					
10	AMENÁBAR, Gonzalo	Chile, sellos sin dentar	72	S	
11	VARGAS, Arturo	El Correo Aéreo de Louis Testart	72	S	
12	VARGAS, Arturo	Graf Zeppelin	75	V	
13	LEWYSOHN, Claudio	La serie de Águilas del 2º Imperio Alemán	77	V	
14	PAULSEN, Eduardo	Tarjetas con tarifa especial, desde Chile a Europa	89	G	Felicitaciones Estudio
15	ROJAS, Jorge	Sellos de Impuesto Ley 4.388	80	V	Felicitaciones Material
16	GARCÍA, Cristián	Don Bosco	75	V	
17	GARCÍA, Cristián	Tin-Tin, un reportero audaz	75	V	
18	CRUZ, Juan Antonio	Tortugas, una historia de 250 millones de años	69	S	
19	ESPINA, Jaime	Valparaíso	79	V	
20	BAEZA, Rafael	Insectos en la filatelia	62	B	
21	CANALES, Yerko	Una carrera para llevar las riendas	75	V	Felicitaciones Clase Abierta
23	ROJAS, Jorge	Matasellos Dobles de Chile 1928-1972	80	V	
Clase Postales					
22	URRUTIA, Martín	Postales Transandinas	80	V	Felicitaciones Clase Postales



NOTICIAS DE LA SOCIEDAD FILATÉLICA DE CHILE

EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE FILATELIA EN RÍO GRANDE, ARGENTINA



CATÁLOGO Diciembre 2021



Catálogo de la Exposición.

Con mucho cariño el equipo de Miguel Casielles, Roberto Cravero, Christian Pérez, Luis Micelli, y varios otros, se esmeraron por hacer de este evento una fiesta inolvidable para la filatelia hispano americana.

Innumerables actividades filatélicas se desarrollaron durante la semana de la exposición, una que vale la pena destacar es la charla número 400 de MI OFICINA Philatelic Society (MO). La exposición que fue transmitida en directo vía Zoom, estuvo a cargo de Andrés Schlichter, de Argentina, y la charla giró en torno a un tema de gran interés para los coleccionistas chilenos: "Introducción a la Historia Postal de Punta Arenas, Magallanes, Chile".

Entre el 6 y el 11 de diciembre del 2021 se llevó a cabo esta importante Exposición Filatélica en la Patagonia Argentina. Se cerraba el año, y consignemos un dato a tomar en cuenta: se habían realizado dos exposiciones con anterioridad, ambas de carácter virtual, con lo que esta exhibición se transformó en la única de carácter presencial. Importante esfuerzo, con dudas respecto a la acogida que tendría, pero finalmente fueron infatigables los esfuerzos que realizó la Comisión Organizadora para lograr obtener los permisos, y con ello conseguir reunir a coleccionistas de muchos países que estuvieron presentes en este festivo evento.

Recordemos que habían pasado casi dos años de la última exposición filatélica presencial, llevada a cabo en Santa Cruz, Bolivia, en marzo del 2020. Meritorio esfuerzo de nuestros amigos argentinos, que contaron con el patrocinio de la FIP y la FIAF.

Considerando todas las dificultades para llegar a la ciudad de Río Grande, es destacable que participaran casi todos los países de América: Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay, Ecuador, Perú, Honduras, Costa Rica, México, además de Canadá y España, se sumaron a los anfitriones para reunir una buena cantidad de colecciones y de filatelistas.



*El Presidente de la Comisión Organizadora
Miguel Casielles y Gladys Puccio.*



2021
Mo
2021
MIOficina

La Charla # 400: Introducción a la Historia Postal de Punta Arenas, Magallanes, Chile
mié dic 8, 2021 6:00 - 8:00 (Zona horaria: Pacific Time US & Ca)

Calendario Presentaciones Filatélicas
Quién Ponente: Andrés Schlichter
Dónde La Academia MO - <https://us02web.zoom.us/j/81497839685> Mostrar en el mapa

Diciembre 8 - AGENDA DEL DÍA - La Academia MO

- 1) Los 15 minutos de vacío de rigor
- 2) Introducción a la Historia Postal de Punta Arenas, Magallanes, Chile (Ponente: Andrés Schlichter)
- 3) Happy Hour

400

Y el dia de mañana...

LA CHARLA # 400

La exposición acerca de la Historia Postal de Punta Arenas estuvo a cargo de Andrés Schlichter.

Se entregaron premios a la mejor colección nacional e internacional. En el plano nacional, la elegida fue para el expositor Martín D'Agostino, con "Rivadavia, Belgrano, San Martín, Argentina 1892-1898". Premio Especial, Sociedad Filatélica de Chile. La ganadora en el plano internacional fue para Paul Novoa, de Ecuador, con su colección "Ecuador First Issue 1865-1873". Felicitaciones a ambos, dejando consignado que el resultado fue ajustado ya que había candidatos que participaron con colecciones de gran calidad filatélica.

Chile tuvo también una destacada participación. Fueron varios los que aportaron con sus colecciones, destacándose que en esta oportunidad hubo varios expositores en la categoría Temática. La delegación estuvo compuesta por Cristian Mouat, Etna Guzmán, José Bellido y Sebastián Ferrer.



La delegación chilena: José Bellido, Etna Guzmán, Cristian Mouat y Sebastián Ferrer.



Sebastián también tuvo la oportunidad de mostrar sus aptitudes culinarias.



Etna Guzmán con su colección, según sus propias palabras: "primera vez que expongo de forma presencial, inolvidable".



José Bellido junto a su colección.



Rafael Blanco de Estados Unidos y Etna Guzmán, en visita a la Fundación Salesiana de la Patagonia Argentina.

PARTICIPACIÓN CHILENA

Categoría	Expositor	Colección	Puntaje	Premio
Tradicional	Antonio Mauriziano	Ruleteados sin barra 1878-1899	87	Vermeil Grande
Temática	José Bellido de Luna	Simplemente Michelangelo: Vida, época y obra de un hombre del renacimiento	83	Vermeil, Premio Especial: Centro Filatélico de Jesús María, por innovación.
	Etna Guzmán	La era de oro en la Microbiología	72	Plata
	Sebastián Ferrer	La Rueda, el tránsito vehicular y su ordenamiento	62	Bronce
1 Marco	Jorge Rojas	Matasellos Dobles de Chile 1928-1972	90	Premio Especial: Sociedad Filatélica de la República Argentina (SOFIRA)
	Martín Urrutia	Postales Trasandinas	78	
	Jaime Espina	Valparaíso, Perla del Pacífico	71	
	Cristian García	Un reportero audaz	64	

ESPECIALISTA EN HISTORIA POSTAL



Sol
Ly Llach

Beethoven, 13 - 08021 BARCELONA

Tel.(34) 932 018 733 - Fax(34) 932 023 306

e-mail: sy@soleryllach.com

Visite nuestro sitio web:
www.soleryllach.com

LA GUERRA DEL CHACO Y SU REFLEJO EN LA FILATELIA E HISTORIA POSTAL DE PARAGUAY

Tercera parte

por Guillermo Schmeda Hirschmann

En los años 1934-1935, se empleó en el correo de Asunción un matasellos fechador con slogan patriótico sobre la correspondencia despachada al exterior. El slogan tiene dos mensajes:

"La Junta N (Nacional) de Auxilios Ampara a las familias indigentes de los soldados del Chaco Paraguayo AYUDADLA" y *"AYUDAD a La Cruz Roja Paraguaya para aliviar la suerte de los enfermos y heridos de guerra"*. Ambos slogan están en el mismo timbre.

Se ilustran sobres enviados al exterior con estos timbres, todos los cuales están correctamente franqueados.



16/ago/1934 Asunción a Alemania, tarifa de \$2.50.



24/nov/1934 Asunción a USA, tarifa de \$ 1.50.



4/oct/1935, Asunción a USA, tarifa de \$ 1.50.

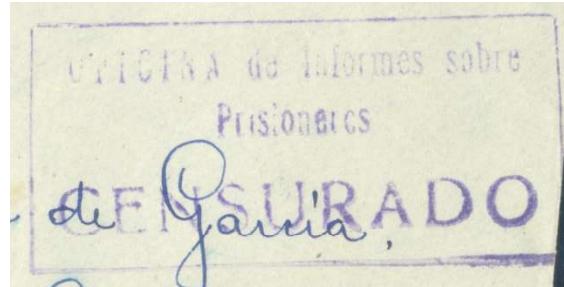


Servidores paraguayos de ametralladora, 1934-1935. Con frecuencia, usaban armas capturadas a las tropas bolivianas.

El frente en el Chaco durante los años 1934 y 1935 mostró un gran avance de las tropas paraguayas. Al mismo tiempo, el gran número de prisioneros bolivianos significó crear y mantener adecuadamente campos de internación. La correspondencia de los prisioneros bolivianos era censurada y expedida vía países neutrales, en particular Argentina. Existen varios timbres de censura. La correspondencia de los prisioneros bolivianos es mucho más común que la enviada por prisioneros paraguayos.



Prisioneros bolivianos en Tacumbú, 1935.



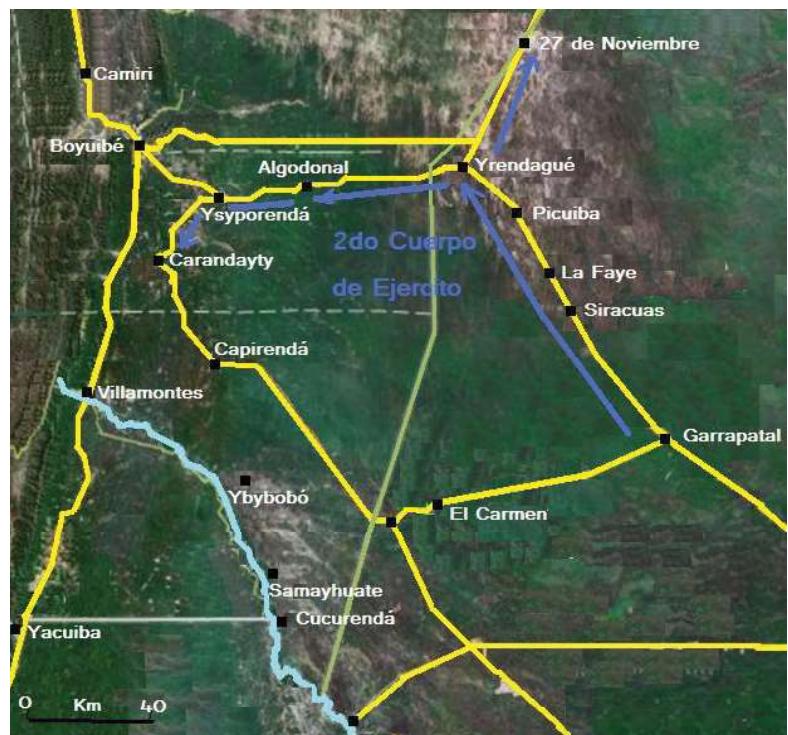
Correspondencia de prisioneros bolivianos con timbre CENSURADO.



La ofensiva paraguaya continuó hacia el río Pilcomayo, en el sector de Magariños, que fue ocupado. El repliegue boliviano siguió a lo largo del Pilcomayo hasta sus fortificaciones en Ballivián. Se desarrollaron intensos combates en todo el sector, con grandes pérdidas humanas en ambos bandos. La contraofensiva boliviana en Carandaity y una serie de maniobras envolventes del ejército paraguayo llevaron a la toma de Ballivián y a los estratégicos fortines de El Carmen el 14 de noviembre de 1934. Un número importante de soldados bolivianos huyó a Argentina y se capturó gran cantidad de armamento.



1933-1934 Sector Magariños, hacia el río Pilcomayo.
Grupo de exploradores y patrulla



Guerra del Chaco. En línea azul se ve el avance del 2do. Cuerpo Ejército Paraguayo agosto/septiembre 1934 de Garrapatal a Carandayty.
Fuente: Wikipedia.



Pieza de artillería de campaña. Chaco central, 1935.



1934. Trinchera en sector Cañada El Carmen.

El avance paraguayo sobre el Pilcomayo llevó a la captura sucesiva de los fortines bolivianos, hasta llegar al río Parapití y Carandaity, donde los indígenas eran pobladores guaraníes. El ejército boliviano se refugió en Villa Montes, en las montañas. A fines de 1934, el ejército paraguayo ya estaba en los confines del Chaco y frente a territorio boliviano.



1934-1935 Fortín 27 de Noviembre,
línea Ingavi-Piquirenda.



1935 Cauce Machareti linea
Mandyuypecuá-Parapiti-Machareti.

El 23 de enero de 1935, cayó Carandaity y se ocupó el camino entre Villa Montes y Santa Cruz. Este exitoso avance también significó una línea mucho más larga para la provisión de pertrechos y suministros, por lo que la vulnerabilidad del abastecimiento del ejército paraguayo comenzó a resentirse. El avance paraguayo en la zona montañosa que les era desconocida fue dificultoso y los bolivianos lograron detenerlos y frenar su avance. A fines de mayo de 1935, ambos ejércitos se encontraban atrincherados en territorio boliviano, esperando el resultado de las negociaciones de paz.



Situación entre enero y junio de 1935, que muestra el avance del ejército paraguayo en territorio boliviano. La línea negra muestra dónde quedó el límite entre Bolivia (izq.) y Paraguay (der.). Fuente: Wikipedia.



Tienda de campaña de oficiales paraguayos, 1935, Chaco central.

ETIQUETAS PATRIÓTICAS

Para difundir internacionalmente la posición de Paraguay con respecto al Chaco y con el apoyo de las colonias de inmigrantes residentes, la imprenta La Colmena S.A., de Asunción, imprimió etiquetas patrióticas alusivas en diferentes idiomas. Estas etiquetas fueron diseñadas por Rodolfo Rocholl y tienen cuatro tipos diferentes. Presentan distintas leyendas que describen el país y la situación de sus residentes. Las más comunes están en español, pero existen en alemán, italiano, inglés, francés y holandés. Son interesantes tanto sin circular como adheridas a sobres circulados. Esta fue una forma de propaganda a la que adhirieron con entusiasmo los ciudadanos en Paraguay.

Tres organizaciones civiles fueron notorias durante ese tiempo: la Legión Civil Extranjera, la Cruz Roja Paraguaya y la Comisión Pro-Patria María Auxiliadora. Mientras la primera empleó etiquetas con slogans patrióticos, la Cruz Roja usó un timbre con slogan patriótico, además de emitir sellos de beneficencia en los años 1930 y 1932. El timbre de la Comisión Pro-Patria María Auxiliadora puede encontrarse en sobres provenientes del frente, ya que la Comisión Pro-Patria apoyaba en la distribución de la correspondencia y acopiaba artículos para los soldados y sus familias.



Etiquetas patrióticas. Impresas en La Colmena S.A., de Asunción. Diseñadas por Rodolfo Rocholl.



Uso de etiquetas patrióticas en correspondencia. Carta certificada enviada de Asunción a Itajahy (Brasil) en abril de 1934. Etiqueta del Salón de Bellas Artes y etiqueta patriótica al reverso. El remitente fué el pintor Hector da Ponte. Tarifa de \$ 2.50, correspondiente a carta certificada a países limítrofes.



Las negociaciones de paz fueron incentivadas por un grupo mediador en una conferencia de la paz, constituida en Buenos Aires con el canciller argentino Carlos Saavedra Lamas y diplomáticos de Estados Unidos, Brasil, Chile Perú y Uruguay. También participaron los presidentes de Argentina y Brasil. El 12 de junio de 1935 se firmó un protocolo para la paz del Chaco, y el 14 de junio se produjo el cese el fuego entre ambos ejércitos.

Por su rol en la paz del Chaco, el canciller de Argentina, Carlos Saavedra Lamas, recibió el Premio Nobel de la Paz en 1936.



Carta certificada enviada por la Legación de la República Argentina en Bogotá a Carlos Saavedra Lamas. Tarifa de 80 centavos por correo aéreo mancomun. Sólo pagó la sobretasa para correo aéreo, ya que al ser correspondencia diplomática era exenta del pago de la tarifa de transporte por superficie.

Los sellos de la Primera Conferencia de Paz del Chaco representan a los países participantes, con sus correspondientes banderas y presidentes. Fueron impresos por American Bank Note Co., New York, dentado 12. Los sellos se emitieron el 15 de noviembre de 1939 (50 c, 1 Peso, 2 Pesos, 3 Pesos y 5 Pesos del correo ordinario, Michel 471-475) y en diciembre de 1939 (6 Pesos y 10 Pesos, correo ordinario, Michel 476-477, Yvert 375-381). Los sellos del correo aéreo (1, 3, 5, 10, 30, 50, 100 y 200 Pesos, Michel 478-485, Yvert 106-113) se emitieron a partir del 15 de noviembre de 1939. El sello de 500 Pesos, representando el mapa de Paraguay con los límites en el Chaco, se emitió el 10 de octubre de 1939 (Michel 486, Yvert 114). Este sello tuvo una tirada de sólo 5000 ejemplares.

SELLOS DE CORREO ORDINARIO EMITIDOS EL 15/NOV/1939



SELLOS DE CORREO ORDINARIO EMITIDOS EN DICIEMBRE DE 1939



SELLOS DE CORREO AÉREO EMITIDOS EL 15/NOV/1939



SELLO CON EL MAPA DEL CHACO EMITIDO EL 10/OCT/1939



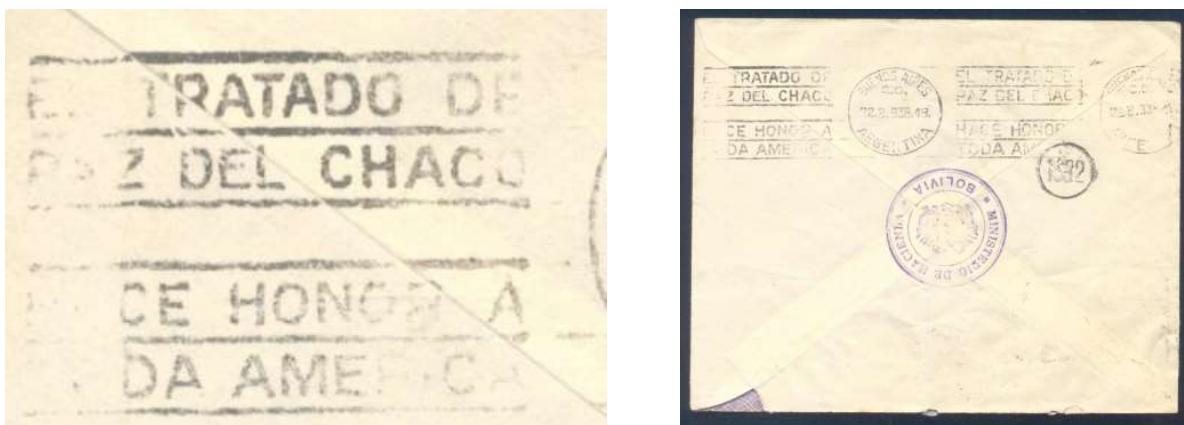
Posteriormente, se emitió una segunda serie conmemorando el aniversario de la paz del Chaco, firmada el 21 de julio de 1938 en Buenos Aires. Corresponden a los Michel 500-507 e Yvert 386-393 y fueron impresos por Waterlow & Sons. Los sellos de 50 centavos y 1 Peso son dentado $12 \frac{1}{4} \times 12 \frac{3}{4}$ y los demás valores dentado 12.5.



EL TRATADO DE PAZ DEL CHACO EN LA FILATELIA DE OTROS PAÍSES

Por ejemplo, el correo argentino empleó un timbre en toda la correspondencia recibida, aludiendo al tratado:

EL TRATADO DE
PAZ DEL CHACO
HACE HONOR A
TODA AMERICA.



22/mar/1938: Correspondencia enviada desde el Ministerio de Hacienda de Bolivia a Argentina, con matasellos circular de máquina de Buenos Aires, acompañado por texto alusivo al término de la guerra. En imagen ampliada se puede apreciar el texto del matasellos.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

PARTE 1 DE 2

por Fernando Guzmán Sch.
Meteorólogo Marino, Cap. de Corbeta (RN¹)

El ansia del hombre por controlar los elementos es parte de la historia de la humanidad. Si el fuego fue el primero que controló, el aire fue el último. Entre ellos estaba el agua: el mar, los lagos, los océanos y los ríos. El punto de partida fue cuando se dio cuenta que ciertos objetos flotaban, no se hundían. La experiencia la inició con los troncos de árboles y, desde allí, nunca más se detuvo.

La filatelia nos ayudará, descriptivamente, a ver cómo el hombre logró esos objetivos a través del tiempo.

Pero antes una definición moderna: La navegación marítima en todas sus formas es el arte y la ciencia de conducir una embarcación desde una situación de salida (zarpe) hasta otra de llegada (arribo), eficientemente y con responsabilidad. Es arte, por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos, matemáticos, hidrográficos, oceanográficos, cartográficos, meteorológicos, astronómicos, etc.

EMBARCACIONES INDÍGENAS

Las primeras embarcaciones indígenas fueron troncos de árbol, que después se ahuecaron y finalmente se usaron para construir canoas. Y poco después se fabricaron canoas con casco de piel de animales locales, más livianas y más maniobrables.



Canoas en troncos de árbol ahuecados.

Canoas con casco de piel.



Canoas multirremos.

PRIMERAS EMBARCACIONES A VELA

Luego que se logró el control de la flotación se buscó la forma de poder aprovechar el viento para ayudar a impulsar estas pequeñas embarcaciones. Y es así como se diseñaron distintos tipos de velas

Si bien este tipo de vela se utilizó en el Mar Mediterráneo durante varios siglos, otros tipos de vela fueron desarrollados en otros mares, por los pueblos nórdicos en el Océano Atlántico y Mar del Norte como en áreas asiáticas del Océano Pacífico.

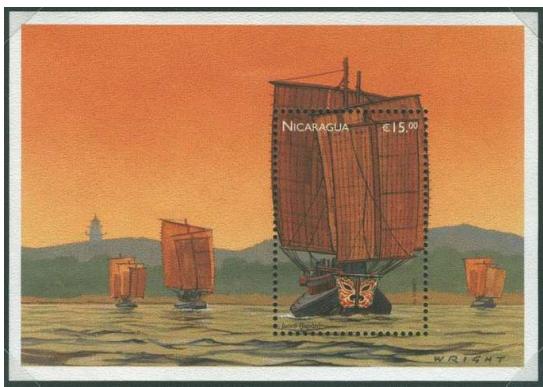


Vela latina s. IX AC.



Vela cuadra s. XV AC.

¹ RN: Reserva Naval (CORNNAV)



Juncos chinos con velas cuadras de bambú.



Vela caracol.



Vela mariposa.

A medida que se ganó experiencia en el control del viento y el oleaje, se empezaron a construir embarcaciones para la pesca y comercio entre pueblos costeros. A los que también se les agregaron remos, ya sea en una bancada y hasta en tres.



Nave egipcia multirremos.



Piroga malaya.



Las naves de los navegantes vikingos: el longship.



A diferencia de las naves contemporáneas egipcias, griegas y romanas, las naves vikingas eran especiales en el sentido de que sus remeros eran también guerreros.

Los longship, o barcos largos -llamados popularmente drakkar (dragón) o snekkja (serpiente), aunque no es muy seguro que todos los vikingos los llamasen así-, se usaban en las incursiones de saqueo, ya que eran las naves más rápidas y manejables; con su poco calado, podían navegar por aguas poco profundas, lo que les permitía acercarse a cualquier playa e internarse por los ríos.



Drakkar tipo Knorr.



Drakkar de Gogstad.



Drakkars de combate.



Tenían un mástil abatible y una vela rectangular, (cuadra) pero cuando no había viento o la situación lo requería, sobre todo al maniobrar en aguas costeras y al adentrarse por los ríos, eran impulsados a remo por los propios guerreros. Dependiendo del tamaño, la nave podía necesitar entre 20 y 50 remeros.

Los diversos pueblos escandinavos iniciaron a finales del siglo VIII una rápida y amplia expansión. Los suecos (o varegos) cruzaron el Báltico hacia Finlandia, el lago Ladoga y Novgorod. Por el río Dnieper atravesaron Rusia hasta el mar Negro, alcanzando Constantinopla y Europa Oriental. Los noruegos se dirigieron a las islas del Atlántico Norte (Hébridas, Feroe, Orcadas, Shetland e Irlanda). Despues llegaron a Escocia, Islandia y hacia el año 1000, a las costas de Norteamérica, que llamaron Vinland. Los daneses invadieron Inglaterra y Francia, surcaron el Elba hasta Hamburgo, el Rin hasta Colonia y el Sena hasta París. Tras asolar las costas de Asturias y Galicia, bajaron a Portugal, remontaron el Guadalquivir hasta Sevilla y llegaron al norte de África e Italia.

PRIMEROS NAVÍOS A VELA

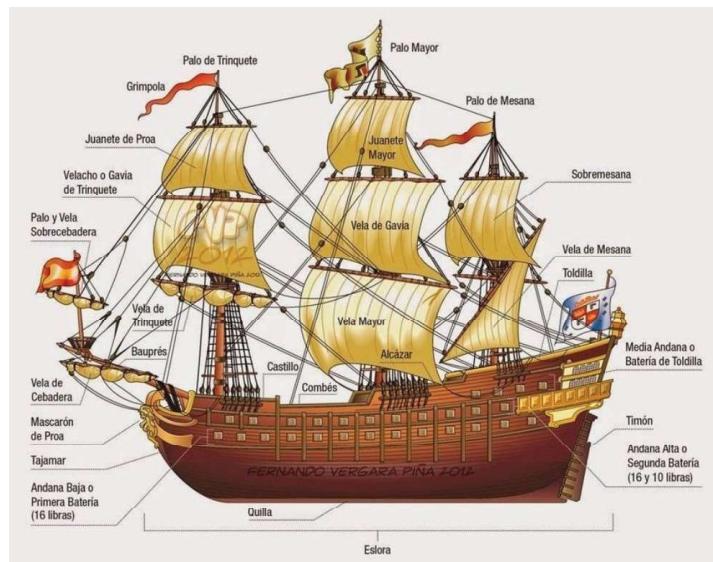
Antes de iniciar la exposición de los grandes navíos a vela, es conveniente conocer algo de la nomenclatura náutica y la terminología que caracteriza a esos navíos.

Los términos de proa y popa son por todos conocidos, no así el trinquete, la cangreja, un estay o la escandalosa. La imagen a la derecha los ilustra.

La Galera

Navíos de construcción europea, de popa plana, uno o dos mástiles con velas cuadras. Originalmente, usaba una fila de remeros por cada lado de la embarcación (monorremo). Tiempo después, los fenicios inventaron una galera con dos filas de remeros en dos órdenes, una superior y una más abajo, que era más veloz sin perder maniobrabilidad; esta evolución de la galera se llamó birreme. En la Antigua Grecia crearon y usaron el trirreme, galera de tres filas de remeros.

Los remeros normalmente eran esclavos o prisioneros. Durante muchos siglos se mantendrá la “condena a galeras” como uno de los más crueles castigos posibles,



Galera monoremo egipcia.



Galera trirreme griega s.VAC.



Galera de comercio

Durante la Edad Media no se hicieron progresos notables en el arte de construir embarcaciones. La innovación de montar una fila de remeros extra fue abandonada. Sin embargo, las galeras permitieron a diversas culturas comerciar y expandirse a enormes distancias. Las galeras de una corrida de remeros característicos del período s. VII al XII D.C.. podían tener torres a proa y a popa.

El Cog

El Cog o Coca en español (del flamenco *kok*) era una embarcación de vela de casco trincado, o solapamiento, que apareció por primera vez en el siglo IX, y que fue muy utilizada en el siglo XII, sobre todo para el comercio marítimo de la Liga Hanseática en el mar Báltico. Con un único palo con una vela cuadra, la nave media de 15-25 mts de eslora (largo) y tenía una manga (ancho) de 5 a 8 mts. Las naves más grandes podían transportar una carga de hasta 200 toneladas.

Su fondo plano les permitía asentarse mejor en el puerto, lo que facilitaba su carga y descarga. Sus altas partes laterales hicieron más difícil el ataque frente a los piratas. La Coca se utilizaba para el transporte de mercancías y tropas, principalmente por ingleses y normandos, y aparecen en el Mediterráneo en el siglo XIII.



Hanse cogs.

La Carabela

La carabela aparece en el siglo XV y es usada particularmente por los portugueses y españoles. Eran de casco ligero y forma afinada, lo que daba como resultado una embarcación veloz y apta para ganar barlovento (dirección desde donde viene el viento). En cuanto a sus dimensiones, medían de 20 a 30 metros de eslora y de 6 a 8 metros de manga; de aparejo redondo o latino y con tres mástiles, sobre una sola cubierta y elevado castillo de popa; navegaba a unos 8 nudos (unos 15 km/h). Eran rápidas y fácilmente maniobrables.



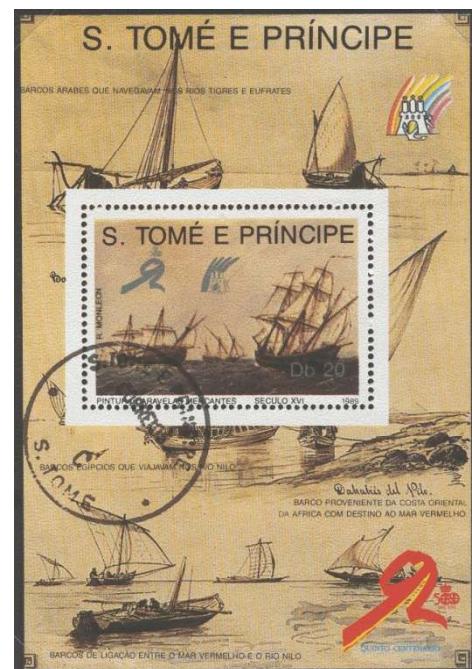
Carabelas con aparejos latinas (izq.) y cuadras (der.).



Carabela "Estremadura"
de 4 palos, 1511.



Carabela de 3 palos
y aparejo latino.



Carabelas mercantes con
distintas arboladuras.

Tenían inicialmente dos o tres mástiles aparejados con velas latinas (hasta 5). Posteriormente se usa la combinación de velas latinas y cuadras o solamente velas cuadras. La carabela tiene una muy disminuida torre de proa. La carabela permite transportar muchas mercancías, lo que hace posible alimentar a la tripulación durante largas travesías, no precisa remeros y se puede aumentar la superficie y el número de velas.

Dos de las más famosas fueron "La Pinta" y "La Niña". Algunas reproducciones muestran las carabelas con tres velas latinas. Sin embargo, estas podrían tener también solamente dos.

La carraka (carrack)

La carraka es desarrollada después de la carabela. Es de una eslora mayor (a partir de 53 mt.) y tiene aparejo doble de velas cuadras por lo menos en el palo mayor. Su popa es todavía redonda.

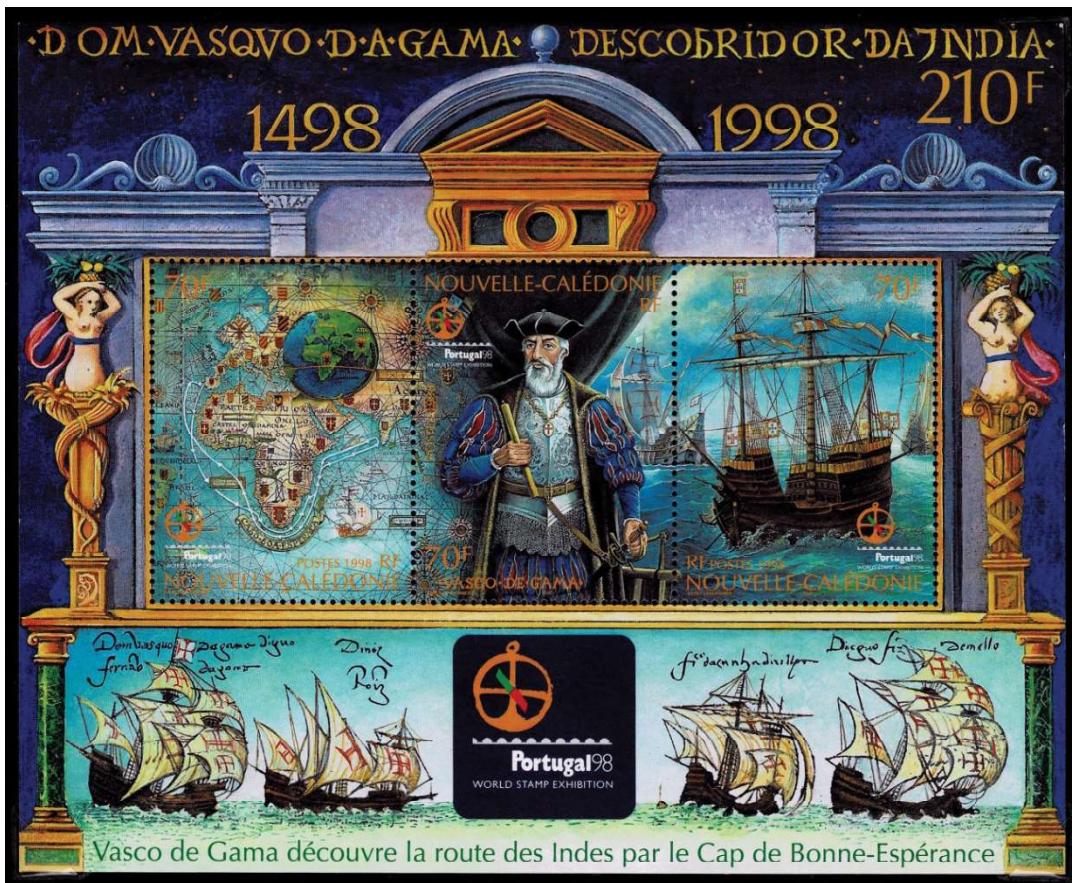
Un hecho poco conocido es que de las tres carabelas de Colón, la más importante y que él comandaba, la "Santa María", era un carraka y no una carabela. El uso de la carraka no dura muchos años ya que será rápidamente reemplazada por el galeón.



Carraka s,XV.



Carraka "William & John",
1627.



Block souvenir en conmemoración del cuadragésimo aniversario del descubrimiento de Vasco da Gama de la Ruta a las Indias por el Cabo de Buena Esperanza, con sus naves la "San Gabriel" y la "San Rafael", carrakas gemelas, la carabela "Bérrio" y otra carraka, la "San Miguel".

El jebeque

El jebeque es una embarcación de aparejo latino con la que también se podía navegar a remo. Surgió en el siglo XV, probablemente como barco de pesca, y fue adoptado por los corsarios argelinos y tunecinos de Berbería en sus incursiones contra las costas y la navegación cristiana en el Mediterráneo, e incluso contra las costas de las islas británicas. Los primeros y más pequeños pesaban unas 280 toneladas pero los más grandes, en el siglo XVII, llegaron a pesar unas 680 toneladas y, cuando usados en operaciones bélicas o de piratería, fueron armados hasta con 38 cañones.

APAREJOS COMBINADOS

El galeón



Galeón "Dromedaris" comandado por Van Riebeck, con el que, luego de navegar costeando el África occidental, llega a fundar Ciudad del Cabo, en lo que es hoy África del Sur. Existe una serie de sellos con las mismas imágenes y valor (1d) en el idioma afrikaans.

El galeón aparece en los mares hacia la mitad del siglo XVI, construidos por los ingleses, españoles y portugueses. Si la carabela fue una invención portuguesa, se considera que el galeón es una embarcación típicamente española, que surgió para cubrir la necesidad de la Corona de un navío que compartiera la capacidad de carga de la nao con la velocidad y maniobrabilidad de la carabela, con el objetivo de explorar y comerciar con las Indias recientemente conquistadas.

Muy pronto se convirtió en la principal nave de comercio europeo, y para la búsqueda de vías para llegar a Asia.



Jebequé "San Paolo", 1743.



Galeón "Endracht" holandés de 1615, que al mando de Dirck Hartog, fue el segundo en llegar a Australia vía el Cabo de Buena Esperanza.



Galeón "Sviatol Pyotr" en el que Vitus Bering realiza la segunda expedición a Kamchatka, 1732 y 1745.



Der.: Galeón "Elisabeth" contratado por Sir Walter Raleigh quien lleva una primera colonia inglesa a Norteamérica y la establece en la Isla Roanoke. Los indios que encontraron fueron muy amistosos, pero la colonia desapareció misteriosamente.

Tenían tres o cuatro mástiles y hasta 15 velas, cuadras en el trinquete y el mayor y latinas o también cuadras en el mesana. La torre de proa, característica de todos los anteriores navíos, casi desaparece en el galeón. Hacia el siglo XVII crecieron en tamaño llegando a tener tres cubiertas y una tripulación cercana a los 800 hombres, particularmente aquellos galeones armados con hasta 100 cañones.



"Mayflower", 1620 mas conocido como el galeón de los Pilgrim Fathers, llegó a Plymouth desde Inglaterra llevando a unas 100 familias anglicanas desterradas desde Holanda.



El "Concord", 1683 dejó a un grupo de 25 alemanes para "poblar" las tierras hoy conocidas como Cape Cod.



El último galeón indiaman "Gotheborg" de 1738 completó tres de los 135 viajes de la Swedish East India Co. hacia China, vía Recife (pareciera que el Atlántico se cruzaba dos veces!), Ciudad del Cabo, Freemantle, Jakarta, Cantón, Shangai y vuelta por Singapur, Is. Mauricio, etc. Encalló y se hundió en los roqueríos de Hunnebaden en 1745.

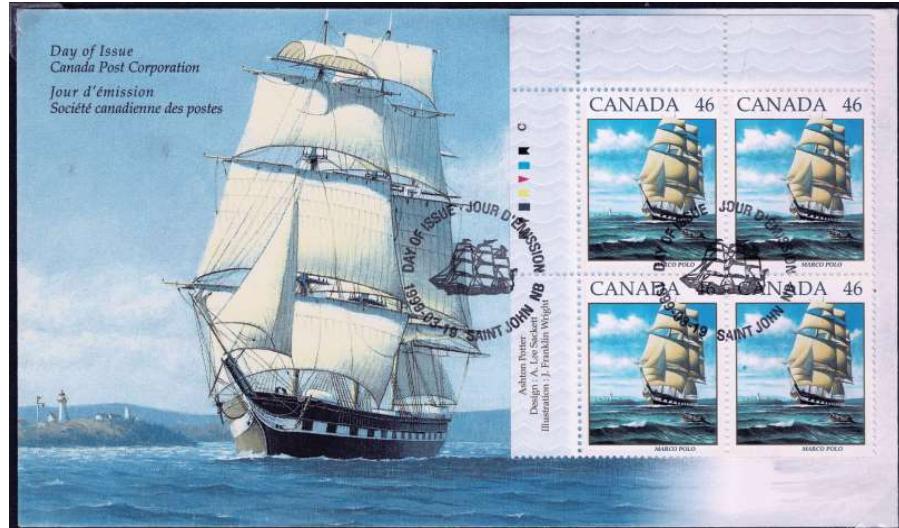
El Galeón “fluyt” holandés



Los holandeses, habiendo establecido colonias en el lejano oriente necesitaban incrementar la capacidad de transporte de sus navíos, y es así como modificaron el galeón clásico. El filibote (trad. del holandés “fluyt”) fue originalmente diseñado en el siglo XVI como buque de carga general, y fue creado para facilitar el transporte transoceánico con el máximo espacio y eficiencia de tripulación, al punto de que el diseño estándar no contaba con armamento, para maximizar el espacio.

“Maen”, fluyt de 1638.

También utilizó extensivamente poleas de carga pesada para facilitar sus operaciones y construido, aumentando su manga, en especial bajo la línea de flotación, para poder aumentar la cantidad de carga a transportar, pero manteniendo una cubierta estrecha, para evadir los fuertes impuestos establecidos por Dinamarca en el estrecho de Oresund que se calculaban según el tamaño de la cubierta principal. El palo mayor era bastante más alto que los de los galeones de su época, para ganar más velocidad con su mayor capacidad de cazar (izar) más velas.



EL COMERCIO TRANSOCEÁNICO

El “Clipper”

El nombre clípper proviene de «clip», palabra informal que denotaba en la época «velocidad». La expresión «at a good clip» era usada para referirse a algo que sucede rápidamente. Los clíppers fueron el canto del cisne de la navegación a vela ante el acoso de los ya nacientes barcos de propulsión mecánica.

El clipper aparece en el siglo XIX, de formas alargadas y estrechas, de tres o más mástiles, y caracterizado por su alta velocidad. En algunas rutas se mantuvo activo incluso durante las primeras décadas del siglo XIX.



Clipper “Thermopilae”,
1868.



Clipper “Flying Cloud”,
1851.

El Clipper “Marco Polo” con sus 1.635 ton y de tres mástiles tenía un aparejo de velas cuadras, además de la gran novedad de la época en que las velas se cazaban y cargaban desde cubierta, sin que la marinería tuviese que trepar a las vergas. Inicialmente, llevaba a emigrantes y pasajeros desde Inglaterra a Australia, y fue el primer barco a vela en hacer el viaje de ida y vuelta desde Liverpool en menos de seis meses. Entre 1851 y 1893 fue llamado el navío más rápido del mundo.

El concepto básico de su diseño era que la velocidad le permitía a estos veleros competir con la navegación a vapor en rutas de larga distancia. Especialmente conocido es su uso en el acarreo de té, opio, salitre, trigo y pasajeros.

La segunda gran necesidad para los navíos de la época posterior al siglo XVII, era la "velocidad"; por dos razones: para escapar de piratas y corsarios, y para proteger la calidad de la mercadería, en especial las especies, el té y las sedas del lejano oriente y el algodón de Australia.

Posteriormente tuvieron la gran tarea de llevar provisiones a los buscadores de oro de California y Australia. El "clipper" hizo desaparecer las torres de proa y popa de los navíos anteriores, y los tres o cuatro mástiles característicos cargaban desde 35 velas cuadras. Su casco de madera, bajo y estilizado, no permitía grandes cargamentos.

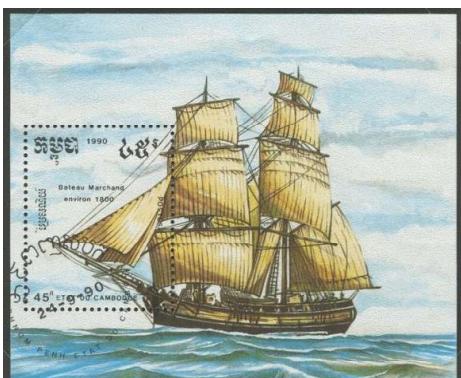


Imagen de un Clipper en el primer sello triangular emitido por Estados Unidos. La pareja de sellos fue para promocionar la Exhibición Filatélica Pacific '97.

El "Brig" (o Bergantín)

El "Brig" original es un navío mucho más pequeño que el clipper, de dos mástiles, velas cuadras en el trinquete, cangreja o estayes entre el trinquete y el palo mayor y cangreja solamente en el mayor. Es un navío de gran maniobrabilidad.

La embarcación de guerra llamada bergantín apareció originalmente en el siglo XIII en el mar Mediterráneo, y se refería a un buque de guerra impulsado por velas latinas y remos. Debido a su velocidad y maniobrabilidad era uno de los buques favoritos de los piratas del Mediterráneo, y a eso debe su nombre, derivado de brigante (bandido).



Bergantín mercante, 1800.

El bergantín moderno fue una adaptación sin remos del bergantín mediterráneo, aparecido durante el siglo XVI, que se empleó de forma generalizada hasta el siglo XIX. Se caracterizó por la gran superficie de velamen que era capaz de desplegar para su desplazamiento, que llegaba hasta 600 ton., la rapidez, agilidad en la maniobra y adecuación para el transporte.

Los bergantines se emplearon, principalmente, para el tráfico mercante, pero también como naves corsarias debido a que su gran velocidad les permitía escapar de navíos y fragatas y dar alcance a cualquier transporte.

Por esta razón, las armadas incorporaron a sus flotas el bergantín haciéndole portar hasta una docena de piezas de artillería en cubierta para tareas de exploración y lucha contra la piratería.



Bergantín "W.F. Babook". Tres matasellosados diferentes de 1924.



Bergantín "Hebe", 1874.



Bergantín.



Bergantín "Isabel", 1818, una de las varias naves con patente de corsario otorgadas por el Gral. Artigas de Uruguay.



Goleta "Maria", 1884.



Goleta "Restaurationen", 1825.

La "Goleta"

La goleta aparece en el siglo XVIII y tiene características funcionales parecidas al bergantín, del que se diferencia principalmente por su aparejo. Es un navío capaz de alcanzar gran velocidad en ceñida y través, y se empleó de forma parecida al bergantín, aunque por su menor tamaño se destinaba más a actividades mercantes de cabotaje.

El aparejo de cangrejas, escandalosas y estayes requiere menos personal para su manejo. Las goletas solían ser de menor desplazamiento que los bergantines, aunque también las hubo de más tonelaje, que se emplearon en navegación entre continentes, y en algún caso hasta de tres palos.



Goleta "Polari".

La goleta desaparece en el siglo XIX junto con la navegación a vela. La goleta de mayor tamaño en la marina mercante del mundo fue el Thomas W. Lawson (1902-1907), un velero de casco de acero estadounidense con siete mástiles y una carga máxima de 11'000 tons. El aparejo de goleta tuvo gran influencia en las embarcaciones deportivas de vela actuales y en las construcciones modernas de grandes buques de vela, como buques escuela o para entretenimiento, que casi siempre emplean aparejos de tipo goleta o sus variantes.

El Bergantín-Goleta (o Schooner)

Como su nombre lo indica este navío es parte bergantín y parte goleta. De dos palos o más palos. La parte de bergantín: el trinquete formado por tres piezas (mástil, mastelero, mastele-rillo) está aparejado con velas cuadras. La parte de goleta: el palo mayor el segundo y mesana el tercero (o mas) formados por dos piezas (mástil, mastelero) están aparejados cada uno con una vela cangreja y sobre esta, una escandalosa. Además, tiene velas triangulares sostenidas por estay: a proa lleva foques y entre los palos lleva velas de estay.

Un Schooner combina las características de buena gobernabilidad con vientos desfavorables, y de velocidad y capacidad de carga. El BE "Esmeralda" es un navío clásico de este tipo.



"Emanuel".



BE "Esmeralda".



Bergantín-Goleta (Schooner) y Buque Escuela "Esmeralda".

La Barca

Hacia fines del siglo XVIII, el término barca pasó a referirse a cualquier barco con un tipo particular de plan de velamen. Se compone de tres (o más) mástiles, cangreja y escandalosa en el mástil de popa (mesana) y velas cuadras en todos los demás mástiles. Las barcas fueron el caballo de batalla de la edad de oro de la vela a mediados del siglo XIX, ya que lograron pasajes que casi coincidían con los barcos con aparejo completo.



Barca "Prince of Orange", 1776.



Barca "Falmouth", 1842.

La ventaja de estos aparejos era que necesitaban tripulaciones más pequeñas (por lo tanto, más baratas) que un barco con aparejo completo o uno con aparejo de bergantín comparable, ya que se utilizaban menos velas cuadras (que eran de trabajo intensivo) y, además, el aparejo en sí era más barato. Por el contrario, el aparejo del barco tendía a ser retenida para aquellos de entrenamiento donde cuanto mayor era la tripulación, más marineros quedaban entrenados.

Otra ventaja es que, a favor del viento (viento a un largo), una barca puede superar en velocidad a una goleta o bergantín, y es más fácil de maniobrar y mejor para ir a barlovento que un barco con aparejo completo. Si bien un barco con aparejo completo es el mejor corredor disponible, y mientras que los barcos aparejados de proa y popa son los mejores para ir a barlovento, la barca y el bergantín son compromisos que combinan, en diferentes proporciones, los mejores elementos de estos dos.

Sea un aparejo cuadrado de una barca, un bergantín o una goleta, la velocidad va a depender del grado en que se pueda elegir la ruta de navegación y la estación, para lograr el viento de seguimiento. Los aparejos cuadrados predominaban para la navegación intercontinental en rutas elegidas para ir con el viento.

El “Full velamen” (o “Fully rigged”)

Un barco completo manipulado o nave completamente aparejada, es una embarcación a vela cuyo plan de velamen es para tres o más mástiles, todos ellos con aparejo cuadrado. Se dice que un barco con aparejo completo está aparejado. Estos navíos también tienen cada mástil escalonado en tres segmentos: mástil inferior, mástil superior y mástil de juatete superior (o mastelerillo). Los monstruos a vela.



Barca “Sumatra”.



Barca “Hebe”, 1861.



Barcos fully rigged, “Salamis” y “Ariel”.



Barcos Fully rigged: El “Cosmos” (izq.) y un sello con margen desplazado.



El barco completamente aparejado fue un excelente ejemplo de estandarización industrial temprana, dado que el comercio del personal (marinería) era internacional, era necesario aparejar los barcos de la misma manera, de modo que cuando llegaba una nueva tripulación a bordo necesitaban poco tiempo para familiarizarse con todos los aparejos, velamen, espías (cuerdas y cordaje), arandelas, elevadores y estayes que estarían en el mismo lugar.

Esto significaba que, en una noche oscura, sin luna, con la cubierta tal vez baldeada por las olas de un temporal, y tan negra como la brea, podías poner tu mano en la bobina derecha de la cuerda en el riel alrededor de la base del mástil, o uno de los rieles de los pasadores contra los baluartes a ambos lados de cada mástil, y contando desde la proa o la popa, sabría que era la línea correcta. En algunos barcos se usaba manila para tirantes y cáñamo para alabardas, de modo que también se podía saber por el tacto, el cordaje, en los días de la fibra natural.

Fin de la primera parte.

Nota: los sellos presentados en este artículo son propiedad del autor y la gran mayoría de ellos conforman su Colección de Exposición “Transporte Marítimo en el Tiempo”, que ha sido presentada en diversas Exposiciones Filatélicas, tanto nacionales como internacionales, y premiada con diversas medallas.



Barca “Passat” de 4 palos, 1907, capeando.

COMPRO

CHILE:

-Ministerio de Marina (sin dientar)
-Serie Centenario (sobre-carga Isla de Más Afuera)
-Guerra del Pacífico (5 ctvs. sobrecarga roja y 50 ctvs. Herradura, sobre-carga azul)
-Redondela Temuco

ALEMANIA:

-1912 Gelber Hund
-1874 Frei (conto)
-Sellos Inselpost / Feldpost
-Block 3.9.1937

NUEVA ZELANDA:

-MI. Cook (oficial)
-First Side Faces
-Life Insurance
-Numbers (8 y 10 peniques / 2 chelines)

FEDERICO MARULL B.

e-mail: federicomarull@hotmail.com

FILATELIA

"EL PENIQUE NEGRO"



COMPRO BILLETES Y
MONEDAS ANTIGUOS Y
MODERNOS

AHUMADA 312 - LOCAL 23

e-mail: heise@entelchile.com

WEB: www.filateliachile.com

Santiago, Chile - Casilla 10357

Fono (56) 2 698 9189

CARTAS CON SELLOS

RULETEADOS - CHILE, COMPRO

MARTÍN URRUTIA M.
CASILLA 13245
SUC. MONEDA, STGO

ENTEROS POSTALES

CHILE, COMPRO

ROSS TOWLE
400 CLAYTON STREET
SAN FRANCISCO
CA 94117 - EE.UU.

SERVICIOS CONTABLES
Y TRIBUTARIOS
CÁLCULO
DE REMUNERACIONES



Manuel Varela A.

Oficina: (56) 2 369 5687 - Celular: (56) 9 235 0852

COMPRO

Correspondencia multada de Chile, de toda época.

Sobres con localidades de Chile.

Sobres con marcas postales de Chile, de toda época.

Acumulaciones de correspondencia de particulares o empresas.

Jorge Rojas C.

Casilla 2675 Correo Central Santiago

comprobosobres@gmail.com

COMPRO

SELLOS, COLECCIONES, SOBRES, ENTEROS POSTALES Y
ACUMULACIONES DE PARAGUAY, BRASIL, BOLIVIA,
ARGENTINA Y PROVINCIAS, URUGUAY Y PERÚ HASTA 1960

GUILLERMO SCHMEDA H.

e-mail: schmeda@utalca.cl

e-mail: gschmeda@hotmail.cl

COMPRO ACUMULACIONES

DE SELLOS MINT DE CHILE

EFRAÍN ZENTENO

Teléfono: (56) 9 8966 6706

e-mail: efrainzentenom@gmail.com

BUSCO

LEY

SELLOS CONSULARES, MUNICIPALES, ETC.
SELLOS DE IMPUESTO POSTALES Y FISCALES,
AMBULANCIAS Y MULTADA

HEINZ JUNGE W.

Casilla 13.245, Sucursal Moneda, Santiago

FONO: (56) 9 9015 3776

e-mail: hjunge@gmail.com

CORRESPONDENCIA MULTADA

Busco MARCAS de MULTA circulares, ovaladas, rectangulares, lineales, numerales y de cualquier tipo. Sellos de multa en cartas, enteros o tarjetas postales. La correspondencia multada puede venir con o sin sellos.

CRISTIAN MOUAT CROXATTO

e-mail: cmouatcroxatto@gmail.com

En filatelia puedes descubrir algo nuevo cada día...

www.auctions-gaertner.com



¡CONSIGNE O VENDA AHORA!

Muchos beneficios a su alcance

- Tres remates internacionales al año
- Evaluaciones de nuestros expertos, sin compromisos
- Manejo rápido y confiable
- Excelentes condiciones para consignatarios sin costos adicionales
- Importante red de clientes internacionales (con más de 179.500 clientes en todo el mundo)
- Envíos por DHL o Fedex como encomienda, libre de costos
- Para consignamientos de gran volumen, servicio gratuito de retiro en su hogar.

Venda directamente en efectivo o consigne en nuestros remates
¡LA OPORTUNIDAD ES SUYA!



PÓNGASE EN CONTACTO CON NOSOTROS
+49 (0)7142-789 400 | info@auktionen-gaertner.de

NUESTROS REMATES, ¡SU OPORTUNIDAD!

REMASTE 53

20 - 24 JUNIO 2022

Filatelia, Billetes y Monedas

REMASTE 54

11 OCTUBRE 2022

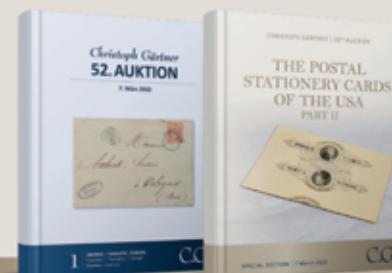
Billetes y Monedas

17 - 21 OCTUBRE 2022

Filatelia

CIERRE PARA EL ENVÍO DE MATERIA EN CONSIGNACIÓN:

Lotes individuales 8 semanas y colecciones 7 semanas antes del remate



ORDENE SU CATÁLOGO GRATIS:

Si está interesado en uno de nuestros catálogos, diganos cuál es el área de su interés y le enviarémos el catálogo de remate correspondiente.

SERVICIO ADICIONAL:

¿Alguna imagen faltante en el catálogo online? No hay problema, le enviaremos fotografías, escaneos o videos:

scananfragen@auktionen-gaertner.de

BAJE EL
CATÁLOGO:



CATÁLOGO
ONLINE:



Auktionshaus Christoph Gärtner GmbH & Co. KG

Steinbeisstr. 6+8 | 74321 Bietigheim-Bissingen, Alemania | Tel. +49-(0)7142-789400
Fax. +49-(0)7142-789410 | info@auktionen-gaertner.de | www.auktionen-gaertner.de

C.G.

En CorreosChile,
llevamos más de
lo que imaginas.

Llevamos a Isi,
su sueño de volar.



 CORREOSCHILE

Síguenos en:



600 950 20 20



www.correos.cl