

# Sellos con trasbordo en Río

## las naves que venían desde Inglaterra

Cuando en nuestro país culminaba la Guerra Grande, en Europa entraba en juego la transición de los buques a vela por buques a vapor, siendo estos los ahora encargados de efectuar la travesía entre Inglaterra y América del Sur.

Durante todo 1850 - el gobierno Inglés realizó infructuosas tramitaciones con la West Indian Steam Co. pero tuvo más suerte con la Royal Mail Steam Packet Co., con la que culmina exitosamente un contrato por el cual ésta se compromete a realizar un viaje a Sud América por mes, saliendo todos los días 9, desde el puerto de Southampton, con destino Río de Janeiro.

Una vez llegado a este puerto, la correspondencia con destino al Río de la Plata era transbordada a buques más pequeños que completaban el recorrido a Montevideo o Buenos Aires. El 12 de enero de 1851, inaugurando el servicio, arriba al Río de la Plata una nave a vapor impulsada por ruedas, el "Esk", con 231 toneladas de desplazamiento, reemplazado en agosto del mismo año por el buque a vapor "Prince" sin sistema de ruedas y 420 toneladas de desplazamiento.

### SERVICIO DE VARIOS AÑOS

Este transporte de correspondencia de Southampton a los puertos del Río de la Plata con trasbordo en Río de Janeiro, según afirma el extinto práctico del Río de la Plata, Don Pablo Ducrós, en su obra "Recuerdos y Crónicas de Antaño", duró hasta

1857/88 siguiendo los vaivenes de las situaciones políticas e históricas agitaciones, como lo fueron el último período del gobierno de Juan Manuel de Rosas. Al no tocar las naves puertos porteños, dejaban en nuestra ciudad las sacas de la correspondencia destinadas a la Argentina. Eran conducidas posteriormente a su destino por el pequeño buque a vapor "Manuelita Rosas" construido en Estados Unidos y también propulsado a ruedas, que efectuaba en esos momentos la travesía entre Montevideo y Buenos Aires.

Fue el matasello "Doble Ovalo" el encargado de dar testimonio a las cartas transbordadas en Río de Janeiro con destino platense, tarea que se hacía en la Oficina Postal existente en el Puerto de Montevideo. Entre la línea de ambos óvalos se lee en la parte superior "Montevideo" en letras mayúsculas adaptadas a la curvatura; en sus partes interna y central -y en línea recta- el día y mes; en la parte central inferior del espacio encerrado entre ambos óvalos y entre dos semicírculos, a modo de paréntesis, la cifra 52, una expresión abreviada del año que transcurría.

### LAS CARTAS QUE VOS MANDAIS

Las cartas que contienen esta marca postal son realmente raras y más aún las que tendrían que corresponder al año anterior, ya que el "Manuelita Rosas" inició sus viajes entre ambas capitales el 23 de octubre de 1851. Debemos recalcar que también hubo correspondencia desde las ciudades del interior de nuestro país que fueron embarcadas en dicha nave, como así algunas procedentes de Brasil, que también -por lógica- deben llevar esta marca.

Debemos recordar también que, aun no establecida la obligación del franqueo previo de las cartas, eran conducidas sin franqueo y sin cargo por los buques como forma de prestación a cambio del "Privilegio del paquete". El pago

de dichas misivas corría por cuenta del destinatario a las oficinas postales del país de destino y los frentes de las cartas tienen escritos los números "3" y "6" que significaban que el correo argentino cobró la suma de 3 o 6 pesos fuertes según el tamaño de las mismas.

La gran mayoría de las cartas conocidas de esta época pertenecieron a la famosa colección Hoffman, de varias vías de concurrencia y que injustamente nuestro gobierno no quisiera comprar y que ahora están desbarrajadas por el mundo luego de su loteo y venta.

Antonio Lladó Homar