

# FERROCARRILES URUGUAYOS

(en sellos y matasellos del mundo)

Por Lic. Herman C. Kruse

Presidente del G.F.T.U..

La relación entre la filatelia uruguaya y las locomotoras se inició en 1895, cuando el correo uruguayo incluyó la imagen de una locomotora en un sello de 5 cts. (YT 105 - Mi 102) de color rojo. La misma imagen se repitió en un sello verde (YT 122 - Mi 119) de 1897 y en otro azul de 1899 (YT 147 - Mi 144). curiosamente, esa locomotora nunca fue importada al Uruguay, pero dado su particular rodado nos aventuramos a suponer que se trata de una máquina construida en Escocia por Cornwall & Nipper, alrededor de 1850.

El primer ferrocarril uruguayo había funcionado el 1° de enero de 1860 cubriendo el trayecto entre las estaciones Bella Vista y Las Piedras. A partir de esa fecha los rieles se extendieron hacia los cuatro puntos cardinales. En esta instancia, la que nos importa es la extensión hacia el sur o sea hacia el centro de Montevideo. El Ferrocarril Central del Uruguay mandó construir una estación terminal en la zona llamada Arroyo Seco. Lamentablemente esa estación se incendió en 1891 y fue necesario erigir otra. Las obras se iniciaron en 1897 y la llamada "Estación Central" se inauguró en 1899. El autor de la obra fue Luis Andreoni, ingeniero Italiano que desarrolló una importantísima obra arquitectónica en el Uruguay, pues también proyectó el Hospital Italiano, el Club Uruguay, la casa de Félix Buxareo, (actual Embajada de Francia)

etc. Cuando a principios del siglo XX el correo emitió una serie de enteros postales con la foto de los edificios más emblemáticos de Montevideo, una de esas tarjetas mostraba a la "Estación Central",.

A medida que los ferrocarriles iban llegando a los sitios más remotos del país, su relación con el correo se hizo sumamente fluida. Los trenes reemplazaron a las diligencias y los barcos que surcaban el río Uruguay, anclando en los puertos del litoral. En la primera mitad del siglo XX el grueso de la correspondencia entre Montevideo y el interior fue transportada por vía férrea. Funcionaron estafetas ambulantes en los llamados "Vagones postales" y hubieron estafetas postales en algunas estaciones perdidas en la vastedad del campo, sólo rodeadas por enormes latifundios, sin ningún centro poblado en sus cercanías.

El señor Leonardo San Martín ha tenido la gentileza de permitirme estudiar las marcas postales que ha incluido en su colección sobre "El ferrocarril en el Uruguay". Algunas nos merecen ciertas dudas, pero las siguientes son indudablemente ferroviarias:

a) Matasellos redondos (doble círculo), con las inscripciones Estafeta ambulante (arriba o abajo) y nombre de la localidad dentro de los

círculos; y en el centro, la letra **indicatoria del departamento**, la fecha y el **número de estafeta**. Existen por lo menos en tres tamaños. Y hemos visto un ejemplar de Montevideo (A) que dice Estafeta Móvil, en vez de Estafeta ambulante.

b) Matasellos oval (doble óvalo), con las inscripciones Estafeta ambulante, la letra y el número de departamento y la localidad y el nombre de la localidad entre los dos óvalos y la fecha en el centro.. sólo conocemos este matasellos aplicado en San Eugenio (hoy Artigas) o sea que correspondía al Ferrocarril del Nor Oeste Uruguayo (FCNOU) y nunca lo hemos visto completo.

c) Matasellos redondo, doble círculo con la inscripción Sub Central\*Montevideo entre los dos círculos y la fecha, las letras FCC (Ferro Carril Central) y la letra A (Montevideo) en el centro, Existen matasellos de este tipo por lo menos de dos tamaños diferentes. ..También hemos visto uno con las letras FCU en vez de FCC

d) Matasello rectangular de largo variable y 8 mms de altura, dividido en dos secciones: en la de la izquierda las letras F.C. (Ferro Carril) y en la de la derecha el nombre de la localidad. Suponemos que se aplicaron matasellos de este tipo en todos los departamentos, pero sólo hemos visto los que dicen: Montevideo, Soriano, San José, Florida, Tacuarembó, Cerro Largo y Rivera. en todos los casos están aplicados sobre los sellos de encomiendas que comenzaron a circular el 22 de febrero de 1928.

e) Matasellos redondo (un sólo círculo) con la leyenda ESTAFETA\* Paso de los Toros - Salto y al centro la fecha. Esa línea correspondía al Ferrocarril Midland, .

f) Matasellos con la inscripción: F.C. MIDLAND del URUGUAY .

g) Matasellos con la inscripción: FERROCARRILES Y TRANVÍAS DEL ESTADO.(1).

h) Matasellos rectos con el nombre de algunas estaciones: Central, Yatay, Sayago, Colón, Paso Tranqueras y Treinta y Tres . Pueden haber más que los mencionados.

Tampoco cabe duda de la vinculación ferroviaria de la obliteración cuando ésta indica que fue aplicada en una estación ferroviaria. Es el caso de:

C (Paysandú) 38 - Estación Queguay.

D (Río Negro) 21 - Estación Francia

G (San José) 7 - Estación Rodríguez

J (Durazno) 47 - Estación Yi

LL (Lavalleja) 43 - Parada Km. 96

R (Artigas) 11 - Parada Francia

O (Rivera) 32-Parada Brigadas Civiles de Rivera.

Es posible que otras estafetas postales también hubieran estado instaladas en las estaciones del ferrocarril, pero no existe una certidumbre absoluta, por lo menos, hasta que se realicen nuevas investigaciones.

En 1928, los sellos azules de 12 cts. con la figura de un tero, fueron sobre impresos en rojo con la leyenda:

“Inauguración -FERROCARRIL-San Carlos a Rocha-14/I/1928”. La serie comprendió cuatro valores de 2,5, 10 y 15 cts. (YT 340-43 - Mi 347-50).

El día de emisión se aplicó un matasellos rectangular señalando el evento.

A los dos años, los Ferrocarriles del Estado llegaron al balneario de Punta del Este. en dicha ocasión también se aplicó un matasellos rectangular.

Una década después la imagen del ferrocarril -en esta oportunidad un pesado tren de carga- apareció en el diseño de una serie de sellos de "Mensajerías", con valores de 10, 20, 30 y 50 cts. y \$ 1, que se utilizó en los años 1936-39. (YT M47-51 - Mi P41-45). El mismo diseño se reiteró en las series de 1947 (YT :73-76 - Mi P66-70) (YT M89-90 - Mi 81-84 y, con pequeñas variaciones en la de 1960 (Yt90a - 93 - Mi 88-89)

Como el tren. es un micro motivo dentro del diseño del sello o tal vez porque el dibujante no quiso identificar ninguna máquina en particular, es difícil determinar a cual clase pertenecía la locomotora representada. De todos modos las posibilidades son limitadas. si el tren era de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado, la máquina sólo podía haber sido una clase Z, rodado 2-6-0- ("Mogul") de las cuales hubieron ocho: dos producidas en EE.UU por la fábrica Lima y seis construidas en Gran Bretaña por Beyer & Peacock. En cambio si el tren correspondía al FCC las posibilidades son cuatro: a) clase N (a las cuales nos referiremos más adelante) b) clase R, rodado 2.8.0 ("Consolidation"), de las que hubieron 15, todas producidas por Beyer & Peacock; c) clase S, rodado 2.8.0, de las que se importaron nueve,

seis fabricadas por Hawthorn Leslie de Gran Bretaña y tres por Beyer & Peacock; y d) clase T, también "Consolidation" de las que hubieron 10, todas fabricadas por Beyer & Peacock. (2)

Al finalizar la II Guerra Mundial, Inglaterra tenía una importante deuda con el Uruguay. Para recuperar esos fondos bloqueados, el gobierno uruguayo adquirió una serie de compañías británicas proveedoras de servicios públicos: los tranvías de Montevideo, la red de agua potable y los ferrocarriles.

Una obliteración de 1949 celebra dicha nacionalización. Aparentemente la misma se usó para recepción, pero el único ejemplar que conocemos está aplicada sobre el sello matasellado en una carta circulada de Manteca, California, EE.UU. a Montevideo.

En 1955 la imagen de la Estación Central volvió a aparecer, esta vez en un sello de "Mensajerías", (YTM87 -Mi P79).

Cuando el Arma de Ingenieros cumplió su cincuentenario, en 1966, se emitió un sello conmemorativo. El matasellos primer día tenía un micro motivo ferroviario: un tren atravesando un puente Bayley.

En 1967 se emitió un sello conmemorando el centenario de la primera compañía de ferrocarriles del Uruguay. La misma había sido fundada en 1866 por Senén Rodríguez, un español radicado en

Las Piedras, con mucha visión y pocos recursos que antes que se inauguraran los servicios ferroviarios la vendió a un grupo capitalista inglés. El dibujo del sello representa la efigie de Senén Rodríguez y una locomotora Manning & Wardle. Cabe destacar que al iniciar sus viajes, el Ferrocarril Central (FCC) o Central Uruguay Railway (CUR) tenía dos locomotoras gemelas, bautizadas "Gral. Flores" y "Gral. Artigas". (clase "A", rodado 0-4 Ost.). El viaje inaugural lo realizó la "Gral. Flores", cubriendo el trayecto entre Bella Vista (hoy Lorenzo Carnelli) y Las Piedras llevando una comitiva encabezada por el Presidente de la República. su silueta aparece en el matasellos primer día.

En los 20 años siguientes se importaron varias locomotoras similares. De las mismas se conservan la carcasa de la "A" 42 del CUR, exhibida en la entrada de los talleres de Peñarol y la "A" 3, propiedad de la Administración Nacional de Puertos, entregada en custodia al CEFU (Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay, el cual la conserva en óptimas condiciones de funcionamiento. Esta locomotora anteriormente había sido bautizada "La Manicera" y se usaba para cumplir un circuito turístico para niños dentro del ámbito portuario. (3)

Del 24 al 26 de noviembre de 1967, en Paysandú se realizaron las I Jornadas Ferroviarias Regionales en el Litoral. El Correo se asoció a las mismas aplicando un matasello que representa una locomotora Asthom (rodado Bo Bo), de procedencia norteamericana de las cuales AFE im-

portó 25 en 1963. Ese mismo año, el sello y el matasellos primer día celebrando el Año Internacional del Turismo incluyeron como micro motivo la silueta de un tren arrastrado por una locomotora diesel.

También ese año se celebró en Uruguay el Congreso Interamericano de Carreteras. el Correo homenajeó dicha celebración emitiendo un sello que en primer plano tiene una señal de cruce de vía férrea, y, al fondo del diseño, como micro motivo, un tren arrastrado por una locomotora diesel. (YTA332 - Mi 1107). El matasellos primer día repite el mismo motivo.

El año siguiente, 1968, el Correo uruguayo aplicó un matasellos conmemorativo de la inauguración del tren rápido entre Montevideo y Rivera. Dicho servicio se cumplía con coches motor FIAT, arrendados a los ferrocarriles argentinos. En 1969, al cumplirse el centenario del ferrocarril el Correo se asoció a los festejos emitiendo dos sellos setenat de valor \$ 6 cada uno, con una bandeleta (YT 779-80 Mi 1144-45). en el primero se representa una locomotora diesel General Electric, importada de EE.UU, con rodado Co-Co. La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) importó 47 locomotoras similares algunas de las cuales todavía están en servicio. En el segundo sello se vuelve a repetir la silueta de la locomotora "Gral. Flores". La bandeleta explica el motivo de la conmemoración.



Côté réservé à l'adresse



*Sr. Dn. Hilario G. Favaro*  
*Cerro Largo 97-6*  
*Montevideo*



El matasellos primer día reitera la imagen de la "Gral. Flores".

También en 1969 se aplicó un matasellos conmemorativo de la 1a. Exposición Nacional de Filatelia Temática, "URUTEM 69". En el mismo vuelve a aparecer, vista desde otro ángulo la Manning & Wardle "Gral. Flores". En 1971 el sello de \$ 6 de la serie del sesquicentenario de la Marina Nacional fue sobreimpreso con tinta roja dándole un valor de 60 cts. para impuesto a las encomiendas. La sobreimpresión agregaba la silueta de una locomotora General Electric, ya mencionada (YTM101 - Mi P63)..

La locomotora Manning & Wardle "Gral. Flores" volvió a aparecer en un sello de encomiendas, de valor \$ 150, en 1974 (YTM106 - Mi P98). La misma locomotora apareció nuevamente en los sellos uruguayos en 1991 (YT 1359) con valor de N\$ 540 y poco después de N\$ 825 (YT 1395). En 1995, el Correo uruguayo dedicó al transporte ferroviario una serie de tres sellos, de \$ 3 cada uno, que representaban tres locomotoras históricas. La más antigua era la llamada "San José", clase "F", rodado 0-6-0, fabricada por Beyer & Peacock, en 1874, que perteneció al Ferrocarril del Oeste Uruguayo (YT 1531). La empresa, que nunca llegó a terminar sus vías y fue absorbida por el FCC, tuvo dos máquinas gemelas. La otra, importada en 1878, se llamó "Requena".

Luego le sigue en antigüedad la bautizada "La Criollo" rodado 2-4-0t, única locomotora fabricada en el

Uruguay, en los talleres de Salto del Ferrocarril Uruguayo del Noroeste, (YT 1532). su carcasa se conserva en un museo salteño. Finalmente, la más moderna es la clase Ns N° 120, rodado Mogul, fabricada por Beyer & Peacock En 1910. El FCC tuvo ocho de estas locomotoras, no exactamente gemelas. La Ns 120 (que en realidad es la Ns 119, porque la carcasa de la Ns 120 original se conserva en los talleres de Paysandú). pertenece a AFE y está entregada en custodia al CEFU, institución que la mantiene en funcionamiento organizando trenes turísticos un par de veces por año. (YT 1533)..

La emisión fue acompañada por un matasellos "Primer día" en el cual se muestra un típico elemento ferroviario; una de las llamadas "señales de brazo", que generalmente operan a la entrada de las estaciones.

En 1997, al cumplirse el centenario del edificio de la Estación Central "General Artigas" el correo emitió cinco sellos conmemorativos. En uno aparece la silueta de dicha estación y la efigie del Ing. Andreoni, ya mencionado. Los otros cuatro sellos representan locomotoras históricas que operaron en el Uruguay. La más antigua es una clase "0", rodado 4-4-0, fabricada en EE.UU. por Baldwin, en 1889. El Ferrocarril del Oeste Uruguayo tuvo nueve de estas máquinas, que posteriormente pasaron al FCC.

Le sigue en antigüedad una clase "X", rodado 2-6-0, de origen inglés, fabricada por Hudswell & Clarke. El Ferrocarril Midland tuvo

10 máquinas de este tipo, aunque sólo dos vinieron de dicha fábrica. Las otras ocho similares se adquirieron a Beyer & Peacock.

El cuarto sello representa una de las cuatro máquinas Hawthorn Leslie que tuvo el Ferrocarril Uruguayo del Este, las cuales, en 1920, pasaron a ser propiedad de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado. Tenían rodado "Mogul" y llevaban los nombres de "San Carlos", "Solis", "Maldonado" y "Rocha". El quinto sello representa una máquina General Electric, diesel, para maniobras de estación de las cuales AFE importó cuatro, de los EE.UU. en 1954.

El matasello "Día de emisión" representa otro elemento ferroviario típico: un enganche de vagones antiguos, anterior a la utilización del sistema Westinghouse. Desde ese año el Correo uruguayo no ha vuelto a emitir sellos con motivos ferroviarios, pero, sí, ha aplicado matasellos sobre el tema. En 1998, al cumplirse 120 años de la inauguración del ferrocarril Cordón-Manga, una obliteración conmemorativa representó una locomotora clase "D", rodado 4.4.0, fabricada por Taunton en los E.UU. El Ferrocarril Uruguayo del Este tuvo seis de estas máquinas bautizadas "Pando", "Minas", "Maroñas", "Maldonado", (?) y "Clementina". La llamada "Pando" fue vendida al Ferrocarril y Tranvía de la municipalidad de La Plata. Hay sabrosas anécdotas sobre este tren que llevaba a los amantes del turf al hipódromo de Maroñas. Por ejemplo, se dice que la mayoría del

pasaje compraba boletos de ida y vuelta, por si perdiendo a las carreras se quedaban sin un peso. En 1999, al celebrarse los 130 años de la inauguración del ferrocarril en el Uruguay, el Correo aplicó un matasello conmemorativo en el cual se representa una máquina Henschel & Sohn. Las locomotoras Henschel & Sohn (clase V, rodado 2-10-0 de origen alemán) fueron las últimas y más poderosas "Vaporeras" traídas al Uruguay. AFE trajo cinco máquinas, que aunque habían sido fabricadas en 1950, pesaba sobre ellas una "leyenda negra" porque eran similares a las que utilizaban las tropas nazis para llevar a los prisioneros a los campos de concentración. Una máquina similar apareció en los sellos del Tercer Reich en 1935, integrando la serie conmemorativa del ferrocarril alemán. (YT 540 - Mi 581) dichas locomotoras tenían un pito característico, ronco y muy fuerte. Se dice -sólo lo sabemos por tradición oral- que la colectividad judía hizo gestiones ante AFE para que se les modificara el silbato a las locomotoras Henschel.

También en 1999, se aplicó un matasello conmemorativo del cincuentenario de la nacionalización de los ferrocarriles. El mismo representa una locomotora General Electric diesel, rodado Co-Co. AFE importó 10 de las mismas, las cuales son las máquinas más poderosas que han funcionado en el Uruguay.

Para finalizar este trabajo, debemos destacar que en 1979, el Correo de Australia, emitió una serie

de sellos representando locomotoras a vapor, una de ellas también fue muy popular en el Uruguay. Se trata de la doble Fairlie (rodado 0-6-6-0, fabricada en Inglaterra por Avonside Engines) (YT 622). Al Uruguay vinieron dos (una se llamaba "Santa Lucía" y la otra "Montevideo"), importadas por la Empresa de Corrales y Ferrocarriles del Norte (posteriormente denominada Ferrocarriles y Tranvías del Norte y finalmente absorbida por AFE). Dichas máquinas transportaban los vagones del tren del abasto de carne entre Santiago Vázquez y Montevideo, antes que el Frigorífico Nacional tuviera el monopolio de dicho servicio. cuando éste cesó, la empresa que había construido un tendido eléctrico, utilizó los rieles para hacer correr un tranvía. Se lo conocía como "el tren de la Barra" y, a diferencia de los otros tranvías, no tenía número sino la letra "E".

(1) En la década de los 20 no era frecuente que los filatelistas guardaran los sobres completos, lo más común era que lavaran los sellos, sobre los que quedaban apenas fragmentos de los matasellos. Nunca hemos visto ejemplares completos de los dos últimos matasellos mencionados.

(2) Se conservan las carcasas de una locomotora "S" y de una "V" en los talleres de la estación Peñarol, en estado bastante deficiente, por lo que sería muy difícil restaurarlas.

(3) La relación real entre el Correo uruguayo y los ferrocarriles fue mucho más fluida, pues algunos trenes llevaban un vagón postal y las cartas y encomiendas franqueadas en esas estafetas ambulantes son perfectamente reconocibles por el matasellos.

(4) Cabe recordar que esta máquina fue arrendada por el actor hispano-uruguayo Sancho Grazia, para filmar uno de los episodios de la serie de TV "El Curro Giménez".

