# LOS PUENTES DE FERROCARRIL EN LA FILATELIA

Joaquín MARTÍ

FUNDACION ESTEYCO

© 2006 Fundación ESTEYCO
© 2006 Joaquín MARTÍ
Diseño Gráfico: Pilar CARRIZOSA
Fotocomposición, Fotomecánica e Impresión: ARTES GRÁFICAS PALERMO

Editado por Fundación ESTEYCO. Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid
Impreso en España
D. L.: M-51.060-2006
1ª Edición, Diciembre 2006

# LOS PUENTES DE FERROCARRIL EN LA FILATELIA

PRESENTACIÓN 5

LOS PUENTES DE FERROCARRIL EN LA FILATELIA 7

# PRESENTACIÓN

La sociedad no es ciega a las hazañas que a menudo conlleva la construcción de las infraestructuras requeridas por el ferrocarril y en particular sus puentes. Un claro testimonio del aprecio y orgullo que esas obras generan se manifiesta en los sellos de correos, que prácticamente en todos los países y épocas se han hecho eco de muchas de estas obras.

Los sellos que aquí aparecen no están en ningún orden particular, ni intentan seguir un esquema cronológico, geográfico ni tipológico en el contexto de la filatelia de puentes de ferrocarril. Son sellos normales, procedentes de una colección generalista, no temática, presentados sólo a modo de anecdotario, sin más objeto que amenizar brevemente al lector no especializado.

J. Martí

Un ejemplo singular es el puente de Quebec, sobre el río San Lorende 987 metros con un vano central de 549 metros, que se eleva 45 metros sobre el agua para no interferir con la navegación. Es el puente construido en voladizo más largo del mundo y lleva tres carriles de carretera, una línea de ferrocarril y un paso de peatones. Su inauguración tuvo lugar el 3 de diciembre de 1917 casi 10 años tras la fecha en que el Príncipe de Gales había planeado hacerlo, a causa de dos colapsos espectaculares experimentados durante la construcción, uno en 1907 y otro en 1916.

Puente de Quebec

En esa misma zona del mundo, el primer puente colgante sobre el Niágara se abrió el 1 de agosto de 1848. Una de sus múltiples anécdotas es que, para tender el primer cable a través del río, se convocó un concurso de cometas que al segundo día produjo el fruto apetecido; atravesada la corriente, la cuerda de la cometa sirvió para arrastrar otra más gruesa, y así sucesivamente hasta pasar uno de los cables definitivos. No es éste sin embargo el puente que muestra el sello conmemorativo del centenario, sino el segundo, de doble tablero, el superior para ferrocarril y el inferior para otros tráficos; su construcción, comenzada en 1852, culminó el 8 de marzo de 1855 con el cruce de la locomotora London, una de las más pesadas de la época. Curiosamente el proyecto había sido rechazado en 1847, pero se retomó para establecer una conexión ferroviaria. Es obra de Roebling, ingeniero alemán autor de varios puentes famosos, como el de Brooklyn, que por cierto también en su día fue portador de carriles, y también fue homenajeado con un sello al hacerse centenario en 1983.

**Segundo puente sobre el Niágara**

Con motivo de la Feria Mundial de Búfalo, Estados Unidos emitió en 1901 la serie de seis sellos de la Exposición Panamericana, ensalzando los últimos avances del transporte en sus diversas modalidades. La denominación de 5 centavos muestra el cuarto puente sobre el Niágara, construido en 1897-8 para sustituir a un puente colgante de menor capacidad. El "Puente de la Luna de Miel" se apoyaba en un arco biarticulado de 256 metros, entonces el mayor del mundo; el tablero albergaba una doble vía de tranvías (mostrados en el sello) y dejaba amplio espacio para carruajes y peatones, a los que proporcionaba una excelente panorámica de las cataratas.

Cuarto puente sobre el Niágara

Otro puente norteamericano famoso de ferrocarril y carretera es el de Eads, nombre del capitán que lo proyectó y construyó en 1874. Fue el primer cruce del Mississippi en San Luis, clave para la expansión al oeste, y con sus 1.964 metros fue el más largo del mundo. El sello de 2 dólares que lo presenta es el más caro de los nueve con que se promocionó la Exposición Trans-Mississippi de 1898, serie magnífica pero cuyas denominaciones irritaron a los coleccionistas, aún afectados por los 15 dólares que acababa de costarles la serie conmemorativa del descubrimiento de Colón, una fortuna en la época. Se iban a imprimir a dos colores, pero la guerra con España obligó a producir tantos sellos fiscales que se retrasó la emisión y se impuso el monocromatismo; en 1998 se reimprimieron con los colores inicialmente previstos, pero la serie moderna no es ni sombra de la original.

**Puente sobre el Mississippi, san luis**

El humor australiano, inspirándose en la geometría peculiar de su arco, bautizó al puente del puerto de Sydney como "La Percha". Su imagen y la del teatro de la ópera constituyen los iconos más emblemáticos de la ciudad. Tiene una luz de 503 metros y su ancho de 48,8 metros es récord del mundo en su categoría: la zona central soporta seis carriles de carretera, flanqueados en el lado oriental por dos más de carretera (que fueron de tranvía) y uno peatonal, amén de otros dos de ferrocarril y uno de bicicletas en el costado occidental. El sello mostrado pertenece a la serie de tres idénticos –sólo difieren en color y valor facial– con que Australia celebró la inauguración en 1932. A riesgo de ser tildado de nostálgico, el ejemplar más moderno, que también muestra un tren sobre un puente, da idea de la evolución de los criterios artísticos de la producción filatélica australiana.

**Puente del puerto Sydney**

Saltando sobre el Zambeze, inmediatamente aguas abajo de las cataratas de Victoria, 14 meses bastaron para construir el espectacular puente concluido en 1905. Como en el caso de Sydney, combina tráficos de carretera, ferrocarril y peatonales. Y el proyectista es también común a ambos puentes, Ralph Freeman, el ingeniero inglés cuyo nombre figuraba en la legendaria firma Freeman Fox. En 1975 en un vagón situado en el centro de los 250 metros del tablero, tuvieron lugar diez largas horas de negociaciones infructuosas para intentar resolver la guerra civil Rhodesia-Zimbabwe. El sello es parte de la serie con que Rhodesia del Sur celebró en 1940 las bodas de oro de la British South African Company.

**Puente de las Cataratas Victoria**

En 1858 se concluyó el Puente Rojo sobre el Aar en Berna, un puente de celosía metálica para tráficos de ferrocarril y carretera. Pero entrado el siglo XX su capacidad resultaba insuficiente, por lo que fue sustituido por otros dos: el puente de Lorraine, obra de Maillart terminada en 1929, y el del Aar, construido en los años 1937-41, que es el que aparece en uno de los cuatro sellos con que Suiza decidió conmemorar en 1947 el centenario de los ferrocarriles federales. El arco central se extiende sobre 150 metros de los 1.700 metros que abarca la longitud total del puente.

Puente sobre el Aar, berna

El sello anterior es sólo una pequeña muestra pues, dada la topografía de su territorio, los ferrocarriles helvéticos precisaron de numerosos puentes, de los que el país se enorgullecía con justicia. Los puentes del ferrocarril de San Gotardo aparecen por ejemplo en 1936 y en su 75 aniversario en 1957; los puentes sobre el Sitter y el viaducto de Landwasser se plasman en una serie de 1949 y el del ferrocarril de Lötschberg al celebrar en 1963 sus 50 años. Son apenas algunos ejemplos entre los muchos existentes.

Puente San Gotardo, Puentes sobre el Sitter, Viaducto de Landwasser
Viaducto del Ferrocarril de Lötschberg

El puente de Garabit, obra de Eiffel y Compañía, se completó en 1884, aunque no entró en servicio hasta 1888. El tablero de 565 metros de longitud cruza el río Truyère, originalmente a una altura de 122 metros, que luego se acortó a 95 metros por la sobreelevación del agua causada por la construcción de la presa de Grandval. El puente se inspira claramente en el de María Pía, sobre el Duero en Portugal, terminado en 1877 y también obra de la empresa de Eiffel.

Puente de Garabit

Aunque fue en 1960 cuando Francia le dedicó un sello en una serie general de paisajes y turismo, el viaducto de Chaumont había sido construido en 1855-6. Discurre a 50 metros sobre el río, abarcando 600 metros por medio de tres niveles de arcos de fábrica. En su construcción, realizada en una época en que el trabajo humano tenía un coste distinto al actual, se emplearon 60.000 $m^3$ de piedra. Cuatro de los apoyos, dinamitados por los alemanes en agosto de 1944, fueron posteriormente reconstruidos.

**Viaducto de Chaumont**

En épocas clásicas, España ha dado comparativamente poco énfasis filatélico a sus puentes ferroviarios a pesar de haber tenido diversas ocasiones. Sin ir más lejos, en 1930 se emitió una serie de 21 sellos (14 de correo ordinario, 6 de correo aéreo y uno de correo urgente) para conmemorar el XI Congreso Internacional de Ferrocarriles, una serie bastante cara debido a su corta tirada: los sellos sólo muestran locomotoras y aviones. El primer puente de ferrocarril que aparece en un sello español es el construido en el desfiladero de Pancorbo, objeto de uno de los tres sellos que se emitieron en 1948 para celebrar conjuntamente el centenario del ferrocarril y el Día del Sello. En 1958, con ocasión del XVII Congreso Internacional, dos de los seis sellos de la serie muestran una locomotora diesel sobre un puente en celosía en Despeñaperros.

**Puente en el desfiladero de Pancorbo y puente en despeñaperros, España**

En 1472 los marinos de Fernando Poo entraron en el estuario del río hoy conocido como Wouri y quedaron extasiados ante la abundancia de camarones que contenía; por ello le bautizaron con ese nombre, del que procede el nombre actual del Camerún. A primeros de los 50 los franceses construyeron el puente sobre el Wouri en Douala que muestra el sello emitido en 1954. El puente es de capital importancia para todo el oeste camerunés y, medida curiosa desde nuestra perspectiva, para aliviar los inevitables embotellamientos, su uso está prohibido a los trenes, taxis y mototaxis entre las 6 de la mañana y las 9 de la noche.

**Puente sobre el Wouri, Douala**

La línea de ferrocarril que une Belgrado (Serbia) con la costa en la localidad de Bar (Montenegro) se inauguró en 1974, a la sazón toda ella comprendida dentro de la antigua Yugoslavia. Los servicios postales reflejaron con elegancia sus puentes en 1976.

PUENTES EN LA LÍNEA BELGRADO–BAR, YUGOSLAVIA

Ya desde los años 60 Paraguay se ganó a pulso el poco respeto que concitan sus sellos, emitiendo grandes cantidades de cromos de baja calidad, con o sin disculpa aceptable, confiando en que los coleccionistas los adquirirían sin cuestionar su prestigio. En 1972, por ejemplo, Paraguay apenas tenía unos 2,4 millones de habitantes pero emitió 94 sellos de correo normal y 41 de correo aéreo, más de 1 cada 3 días. De ellos, 9 celebraban la visita a Japón que ese año realizó su dictador Alfredo Stroessner, fallecido mientras se escribían estas líneas; uno de ellos muestra el tren japonés, cuya velocidad deslumbraba por entonces al mundo, sobre un viaducto, probablemente con el Fujiyama al fondo. Aunque no tan precozmente, lamentablemente son numerosos los países que han acabado por adoptar políticas filatélicas análogas a Paraguay.

Cuando en verano de 1952, China completó los cerca de 350 km de la línea de Tienshui a Lanchou, la revista Time, a la par que se congratulaba dado el comparativamente escaso desarrollo que el ferrocarril había experimentado en China, la describía como "una montaña rusa, con más de 1.000 puentes y viaductos". Uno de ellos apareció un par de años después en una serie de ocho sellos dedicada a diversos avances industriales. Cuando en 1977 China volvió a ensalzar sus puentes ferroviarios en una serie de espíritu similar, el sello es bastante menos atractivo.

El río Mfolozi en Sudáfrica ha sido responsable con cierta frecuencia de inundaciones y destrucción de puentes de carretera y ferrocarril. La serie de cuatro puentes emitida en 1984 muestra en uno de ellos el de ferrocarril sobre el Mfolozi, quizá a modo de conjuro para que el río respete un puente cuya imagen ahora también atesoran los coleccionistas.

**Puente de Mfolozi, Sudáfrica**

El puente de Oh-Naruto en Japón se extiende sobre 1.629 metros para conectar la isla de Awaji con Naruto en Japón. Bajo el puente, las corrientes generadas por las mareas que llegan a velocidades de 15-20 km/h, dan lugar a fantásticos remolinos de hasta 20-30 metros de diámetro, observables desde instalaciones especiales previstas en el puente. Aunque se construyó para carretera y ferrocarril, la línea de ferrocarril parece seguir inactiva. El sello se imprimió en 1985, el año de la inauguración del puente. Japón ya había celebrado sus puentes de ferrocarril otras veces, como el ejemplo más genérico de 1974 que muestra una locomotora C57 sobre un viaducto.

**Puente de Oh-Naruto**
**Locomotora C57 sobre viaducto**

El puente Tsing Ma es parte del Enlace Lantau, abierto al tráfico el 27 de abril de 1997 para acceder al nuevo aeropuerto de Hong Kong, que ese mismo año emitió la hojita con el sello que se muestra. Al inaugurarse era el puente colgante más largo del mundo para tráfico combinado de carretera y ferrocarril; se extiende sobre 2,2 km, con un vano principal de 1.377 metros, que deja un gálibo de 62 metros a la navegación.

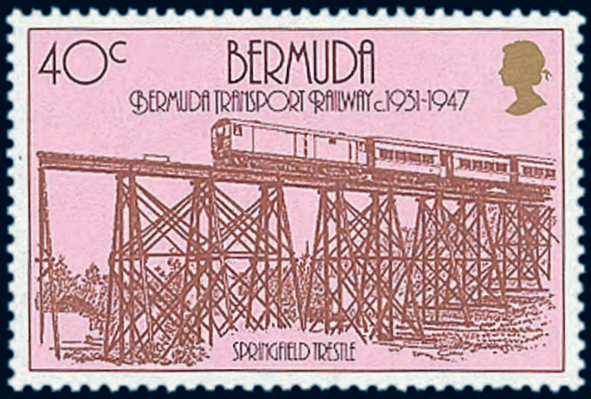
**Puente Tsing Ma. Enlace de Lantau**

Como se ha podido ver, la apología filatélica de los puentes de ferrocarril no se ciñe a los países más desarrollados ni a las épocas recientes. Irán, Persia a la sazón, emitió una hermosa serie de nueve sellos en 1935 para celebrar el décimo aniversario de la toma del poder por el sha Reza Pahlevi. El segundo valor facial más elevado de la serie está dedicado al puente ferroviario sobre el río Karun, la corriente más larga del país.

PUENTE SOBRE EL KARUN, IRÁN

Análogamente Rumanía, al conmemorar con seis sellos en 1939 el 70 aniversario de sus ferrocarriles, eligió para dos de las imágenes trenes circulando sobre puentes, uno metálico y otro de fábrica.

**Puentes de Ferrocarril de Rumanía**




Bermuda, que dedicó cuatro sellos en 1987 a sus ferrocarriles del período 1931-47, empleó su viaducto de Springfield, al final del puerto de Hamilton, como motivo para el valor de 40 c. La recopilación sería interminable.

Viaducto de Springfield

**Hasta las catástrofes han llegado a la filatelia. Un ejemplo curioso y reciente es el sello que Sri Lanka emitió en 2005, recordando los efectos del tsunami que el 26 de diciembre de 2004 asoló las costas del Índico y truncó la vida de un cuarto de millón de seres humanos; el sello refleja precisamente los aspectos ferroviarios de esta tremenda catástrofe natural.**

**Tsunami, Sri Lanka**

Los ejemplos podrían continuarse indefinidamente pero, como botón de muestra, parece ya suficiente; el lector interesado puede sin embargo visitar páginas de internet como www.timbresponts.fr/Page_accueil.htm, que contiene una recopilación organizada de puentes de todo tipo en la filatelia mundial. Hoy en día prácticamente todos los países imprimen muchos más sellos de los razonablemente precisos y cualquier pretexto es considerado adecuado; pero no hace mucho que tras cada sello había una historia, a menudo apasionante, reflejo de una época, una cultura, una hazaña. Nostalgias de un pasado que no volverá.

FUNDACION
ESTEYCO

Menéndez Pidal, 17. 28036 Madrid
fundacion@esteyco.es / www.esteyco.es