

CHIPRE TURCO-EUROPA 2020:

ANTIGUAS RUTAS POSTALES

Durante la plandemia, entre otras cosas, nos han desmontado el servicio postal universal y, en el caso de España, el correo que no procede de la UE es gravado en Madrid: no importa que sean cartas, las clavadas [alegando recaudación por IVA], dudamos sean legales, por mucho que intenten justificarlas, están servidas y hay que rascarse el bolsillo si quieres leer esas cartas, sagradas en la dictadura, al menos desde que comencé a cartearme con medio mundo desde mi Alhama natal en los años sesenta, con lo que podríamos colegir que la dictadura trataba mejor a sus súbditos que la democracia a sus ciudadanos. Vaya que está plenamente vigente la teoría del Gatopardo: cambiarlo todo para que nada cambie.

Correos se excusa en que es Aduanas, ergo Hacienda, pero esa milonga no se sostiene ya que según varias emisoras del sudeste asiático que realizan envíos para diferentes países de la UE, sólo han detectado el problema con el Correo Español. Dependiendo de la puerta de entrada, tu correo tiene muchas posibilidades de ser interceptado, no importan tus derechos constitucionales [democráticos dicen algunos], no importa la inviolabilidad de la correspondencia, no importa el secreto de las comunicaciones, todos ellos se esfumaron por las alcantarillas ¿o son las cloacas del Estado en manos de los más ineptos? Juan Español puede creer que vive en un Estado de Derecho, pero los prebostes postales, ese supuesto estatus, se lo pasan por el arco del triunfo y te dejan sólo el derecho al pataleo y, cuando lo ejerces, entonces, y sólo entonces, te dan palmaditas en la espalda y buenas palabras, pero el problema ¿o es la tozudez?, persiste.

Así que en este trienio de plandemia, aparte de guerra e inflación, nos hemos visto privados de la correspondencia que no era del estricto marco geográfico de los 27 aunque, curiosamente, la de Andorra, Liechtenstein o San Marino sigue pasando sin problemas, no así la del Vaticano que está en el punto de mira y te hacen pagar ¿por qué unos “pasan” y otros sufren el “acoso” y el gravamen correspondiente que a veces supera en 400% el ínfimo valor del contenido de esas misivas? La última que pagué contenía dos posavasos, dos QSL y un tarjetero para las tarjetillas personales tamaño bolsillo, ese “valioso material” tenía en un bazar de la zona un coste de 1.50€ [que ya incluye el IVA, el margen de beneficio y todos los gastos que conlleva colocar eso en España], correos me sisó o robó 6€ “cuatro veces su valor real”. ¡Ah: no es un robo, es un hurto!

Así que de nuevo tenemos un ente que para un mismo caso actúa de forma arbitraria y, al escribir, también te aplican las “mordidas”, la última una carta de apenas 30 gramos procedente del Reino Unido, que para eso se salió de la UE y ahora hay que flagelarla. Mientras esto sucede, emisoras de radio de diferentes países se hacen eco de estas “fruslerías madrileñas” [digamos que ahora prácticamente todo el correo de esos estados entra en España por Madrid] que empañan el nombre de la Marca ESPAÑA: ¡Con el trabajo que cuesta hacerse un hueco, y mucho más en el mercado asiático, donde el Comercio Exterior, el Instituto Cervantes o Turismo trabajan duro e invierten nuestros impuestos y ahora cuatro cafres, desde sus poltronas en Madrid, deciden que todo es mercancía y le aplican una normativa a la correspondencia que originalmente está pensada para el COMERCIO ELECTRÓNICO.

Ellos siguen empeñados en desmontar “por la cara” ese esfuerzo y el servicio postal universal, con lo cual también nos están cercenando el derecho a la libertad de expresión y/o comunicación que tan cacareadamente se esgrime desde las denominadas

democracias. Además, en este caso, pretendiendo extraer unos céntimos [la media de todos los envíos está en 7.5€] se están dilapidando los impuestos de todos y creando un ambiente que en nada beneficia a los esfuerzos de otros organismos en el Exterior. Ya hay noticias de que, si el problema persiste, algún servicio postal asiático podría reaccionar de la misma manera aplicando el principio de RECIPROCIDAD a todo lo que les llegue de España; digamos de paso que en el 99% de los casos, el correo que así me exigen pagar, está siendo devuelto con lo que en lugar de extraer beneficios en realidad generan más trabajo y gastos ya que, en algunos casos, incluso hay que indemnizar al remitente por la pérdida “o volatilidad” de los envíos una vez que llegaron a España.

Hecho este inciso volvamos a los sellos cuyos folletos promocionales acaban de llegarnos después de un trienio sin ellos, o sea, no hubo comunicaciones postales y, en algunos casos, esa situación todavía no ha sido revertida, prácticamente algo que ha sucedido con todo el orbe si exceptuamos UE y Estados Unidos.

Las administraciones postales europeas escogieron el año 2020 el tema de las antiguas rutas postales a lo largo de la historia y cada servicio de correos –ahora que masivamente han dado la estocada al sello y, con ello, herido de muerte a la filatelia– lanza sus ejemplares alusivos al tema genérico de la temática.

La emisión turco-chipriota vio la luz el 10 de septiembre, son dos efectos que muestran la isla dividida [algo que la UE ignoró cuando le dio paso] y, curiosamente, la vieja ruta, en algún tramo hoy, casi corresponde a esa imaginaria línea en que se divide. Apenas perceptible cuando paseas por ella, salvo por los alfabetos de ambas comunidades: griego al sur y turco al norte. Aunque debo señalar que con los turcos con los que hablé en Pafos-Limassol me aseguraron que la vida sigue, al menos en el aspecto comercial. La UE miró para otro lado cuando admitió a la isla dividida, igual hacemos nosotros. Sólo los extremistas tienen o crean problemas, con la miseria económica que nos instalaron ya tenemos bastante para tratar de vivir.

Chipre es una isla de gran importancia estratégica en el Mediterráneo Oriental y ello ha provocado constantes cambios en las leyes que rápidamente se adaptaban a la potencia el momento. En 1571 los turcos desplazaban a los venecianos y afianzaron su posición hasta el Congreso de Berlín [1878], tras el arbitraje de la guerra ruso-turca, la administración del territorio insular pasa al Imperio Británico que se la anexionará en 1914, algo que confirma el Tratado de Lausana [1925] y, al año siguiente, es proclamada colonia de la corona, algo que ha servido para mantener los lazos y alguna que otra base [no sólo militar, también como repetidora de la BBC que, hace años también utilizó la radio chipriota para sus programas en Onda Corta hacia el Reino Unido] hasta nuestros días, a pesar de haber alcanzado la independencia.

La minoría turca se hizo fuerte en el nordeste y, desde 1974, está estacionado allí el ejército turco, aunque el status no es reconocido por las Naciones Unidas que la consideran indivisible, pero la isla vive anclada en dos mundos, dándose la espalda en la misma capital: Nicosia. Durante los tres siglos de ocupación turca (1571-1878) fue LARNACA [Tuzla] la ciudad que concentró el comercio y los cuerpos diplomáticos, una época en la que el correo era escaso y se entregaba a título graciable a los capitanes de los barcos que la transportaban hasta los puertos en los que tenían previsto lanzar anclas.

La primera oficina del entonces imperio otomano se abrió en Nicosia [Lefkosa] en 1871, ese mismo año se inauguraba la primera ruta postal chipriota entre Lárnaca y Nicosia, el correo se transportó a caballo, mulas o camellos a través de los tradicionales caminos que se venían utilizando desde la más remota antigüedad; pero fue evolucionando, pasaron a transportarse por carros tirados por mulas, luego caballos [los

sellos todavía estaban por llegar, los primeros, en 1890 fueron los británicos sobrecargados, con la independencia se imprimirían en tres idiomas y hasta hoy].

Ambas puntos o estafetas operaban bajo el derecho otomano dominante en ese momento y la jurisdicción recaía en la Administración Central del Correo en Damasco. La ruta estaba asegurada mediante un contrato con el señor M. Taillard que, con sus carruajes, llevaba y traía el correo, cual corsario, en esa ruta [Lárnaca tiene hoy el Aeropuerto Internacional de la isla] se embarcaba en los navíos que hacían escala y el correo seguía su camino a pesar de los pesares, siempre estaba en movimiento. A finales del XIX tenía más rapidez que en el XXI ya que, especialmente los certificados, iban siendo respaldados allá por donde circulaban; incluso en el último cuarto del siglo XX, llegué a recibirlo en apenas cinco días desde varios países de ultramar y, gracias a esos matasellos; hoy en muchos casos carece de marcas de su paso por el correo y, como mucho, el encriptado fosforescente que en gran cantidad de casos no nos dice nada, salvo si aparece el código numérico que te permite ver en qué CTA ha sido tratada. Ahora mismo tengo ante mi una carta del CPM AEROPUERTO DE MÉXICO DF matasellada el 28.05.1977 y el 31.05.1977 era respaldada con el de rodillo de MADRID URGENTES que lleva la leyenda informativa de Para Bilbao, Madrid, Barcelona y Valencia ponga el número del distrito postal. Menos mal que íbamos a avanzar en nuestras prestaciones y servicio al ciudadano; hoy cartas del Reino Unido están siendo entregadas con hasta dos meses de retraso; por no decir que en septiembre del 2022 depositaron un centenar en Taipei y estuvieron llegando desde el 29 de ese mes hasta finales de diciembre 2022, se extraviaron unas 25, o sea: se volatizaron.

La ruta Nicosia-Lárnaca se cubría con un carro arrastrado por mulas, y a pesar de los accidentados caminos, se cubría en ocho horas, realizando varias paradas en las denominadas “postas o tambos” para cambio de animales y comida. El siguiente vehículo fue un “peculiar ómnibus” de tracción animal y que aparece recogido o recreado en el sello, éste ya invertía seis horas, o lo que es lo mismo: un 25% de tiempo menos que con el de mulas. Generalmente eran tres yuntas de caballos y los animales se cambiaban en la ruta dos veces. Ese servicio estuvo en funcionamiento hasta que cayó el otrora poderoso Imperio Otomano en 1878, entonces sería asumido por otro sistema imperial: el británico British Post Office [actual Royal Mail].

Los veleros y barcos de vapor del momento enlazaban la isla con los puertos del Mediterráneo Oriental y, para otras relaciones postales, estaban los agentes austriacos de la Lloyd que operaban entre los puertos de Trieste, Estambul, Rodas, Lárnaca y Beirut con los entonces vapores de la P & O [Peninsular and Oriental] eran habituales y aún hoy sigue en el negocio marítimo que iniciaron en 1837, aunque hay que decir que el gobierno británico la vendió a DP World [una multinacional de los Emiratos].

En el tiempo coincidió con otra compañía del XIX que realizaba transporte de correspondencia hacia otros destinos, era la Captain Bell’s Asia Menor, ésta operaba desde Izmir [Esmirna] y visitaba regularmente la mayoría de puertos del Levante Oriental, entre ellos el de Lárnaca y, en su honor, aparece recogido el velero en el lado inferior derecho de los dos sellos y en la ilustración del sobre de primer día.

Otro salto cualitativo se daría en 1905 cuando Ammohostos y Evrychou fueron enlazadas vía Nicosia y Morfou por el ferrocarril que, al margen del transporte de pasajeros, también nutría de viandas frescas a los comercios de toda la línea y aseguraba el transporte del correo en esa zona central en dirección noroeste. Este servicio no sobrevivió al tiempo, como en tantos otros lugares, el tren fue arrinconado y cerrado definitivamente en 1951. ¡Somos unos genios, tenemos algo que funciona y lo desmontamos en lugar de remozarlo y actualizarlo; algo al parecer consustancial con la estolidez de los políticos en cualquier parte del mundo. En algunos casos para volver a

montarlo, decenios después, como la fiebre de los tranvías en determinadas ciudades europeas que se afanaron en eliminarlo –por no decir españolas-!

Ambos sellos son iguales en su concepción, sólo cambia el valor y el color, tienen un facial de 1,25 Liras Turcas (tonalidades verdosas) y 12,50 Liras Turcas (tonalidades anaranjadas y amarillentas, los de la parte chipriota, tras arruinarlos, utilizan el €), recogen la cartografía de la isla [geográficamente en la parte asiática, pero históricamente encuadrada en Europa], los medios empleados para comunicarse en aquella ruta, precisamente en la zona norte aparece una marca prefilatélica en árabe, idioma que entonces era usado en todo el Imperio Otomano como lengua franca. El diseño lo realizó Görel Sönmezer, se imprimieron en minipliegos de ocho efectos en la Imprenta Estatal de Lefkosa y estuvieron en venta durante un año en todas las oficinas de la red turco chipriota, tirada de 20.000 series completas de las que 2.200 se emplearon para confeccionar el sobre de primer día que comercializa el servicio postal. En definitiva estamos ante una serie que sirve para varias temáticas: historia postal, cartografía, transporte, barcos, fauna, Europa, marcofilia, animales, mamíferos, medios de transporte, etc.

www.posta.gov.ct.tr	filateli.posta@kamu.ct.tr	JUAN FRANCO CRESPO lacandon999@yahoo.es
--	--	--