

Centro Numismático de las Sierras del Tandil
C.D. Período 2010 – 2012

Presidente: Darío Sánchez Abrego.

Vicepresidente: Rodolfo Franci.

Secretario: Ricardo Alberto Hansen.

Tesorero: Pablo Armando Chervero.

Vocal Titular: Juan Francisco Inza.

Vocal Titular: Miguel Ángel Pena.

Vocal Suplente: Tomás Franci

Revisor de cuenta titular: Héctor Alberto Trevisón. Mario Juárez, Reinaldo Santiago Coatti.



Palabras de nuestro Presidente.

El Centro Numismático de las Sierras del Tandil, les presenta nuestro boletín de julio de 2011, agradeciéndoles como siempre la generosa lectura del mismo.

Seguimos con los preparativos de las XXXI Jornadas Nacionales de Numismática y Medallística, a desarrollar en nuestra ciudad, en el mes de octubre, los días 8 y 9, atento a la realización de las elecciones internas en agosto.

Hemos realizado una lista de hoteles para que vayan viendo sus reservaciones, ya que es fin de semana largo y suele haber dificultades para conseguir hoteles, recordando que Tandil para los que viajen en auto tiene una gran oferta de cabañas muy bien equipadas. Si no la han recibido pueden solicitarla a nuestros correos cnmtandil@yahoo.es ó a rfranci@fibertel.com.ar

Hemos lanzado nuestra 2º subasta del año que vence el 12 del corriente, si desea recibirla, pueden solicitarla a los email anteriores.

Les estamos enviando esta nueva edición de su boletín electrónico "El Correo de las Canteras" y los invitamos a colaborar con artículos o datos de nuestro maravilloso hobby y les recordamos que éste y los anteriores boletines se encuentran alojados en la página de nuestro amigo Enrique Rubio Santos, www.numisma.org

Asimismo quienes quieran publicar anuncios, disponen de un espacio para ello. Por último les recordamos nuestros blogs :

<http://economatos.blogspot.com/>

<http://centronumismaticodelassierrasdetandil.blogspot.com/>

Hasta la próxima.

Darío Sánchez Abrego.

CONTENIDO

Emigración gallega – José Félix Soage – latas de esquila.....	3
Fichas de Tramway peruanas....	8
Entre muelles y esquilas.....	12

El Centro Numismático de las Sierras del Tandil no se responsabiliza por las opiniones vertidas por sus colaboradores en sus trabajos.

Se autoriza la reproducción total o parcial indicando la fuente informativa.

Emigración Gallega – José Félix Soage

Su historia, tierras y latas de esquila.

Cangas de Morrazo (*Cangas do Morrazo* en gallego y oficialmente *Cangas*) es un municipio gallego situado en la parte suroccidental de la comarca del Morrazo (provincia de Pontevedra), en el noroeste de España. Tiene 25.913 habitantes (INE 2010), una superficie de 38'1 km² y una densidad poblacional de 680,1 hab./km². Recibe el título de "*Muy leal villa de Cangas de Morrazo*".

Se sitúa a las orillas de la ría de Vigo y del Atlántico. Limita con el mar por el sur y oeste, con el municipio de Moaña por el este y con Bueu por el norte. Consta de cinco parroquias: Aldán, Cangas, Coiro, Darbo e O Hío.

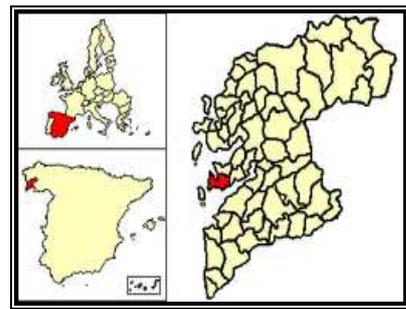
El municipio, con una las costas más extensas de España posee un elevado número de playas, tiene 38, son variadas, las hay urbanas como la playa de Rodeira y salvajes como la de Barra. Normalmente cuatro o cinco de ellas, que no suelen ser siempre las mismas, gozan de bandera azul.

Cangas reivindica la propiedad de las Islas Cíes pertenecientes en la actualidad al Ayuntamiento de Vigo pero históricamente vinculadas con Cangas y son las principales islas del Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia.



José Félix Soage nace en Cangas de Morrazo, en el año 1844. Con sólo 14 años de edad llega con su familia al puerto de Buenos Aires que estaba en construcción. Por aquellos años, Argentina era un país en formación. Buenos Aires era la ciudad más importante que concentraba la mayoría de la población. El resto del país era casi un continente semidesierto a conquistar. Félix Soage y sus familiares son uno de los

primeros grupos que llegan con el objetivo de colonizar la pampa y posteriormente la Patagonia.





Cangas de Morrazo (escudo y bandera)

Luego de la independencia Argentina, se produce una feroz lucha entre fracciones antagónicas, denominadas unitarias y federales, ambas tratando de imponer un tipo de estructura político-administrativa pero en realidad, lo que estaba en juego era el modelo económico que finalmente triunfaría o heredado por la colonia, basado en el modo prusiano de posesión de tierras. Esto constituía una clase terrateniente propietaria de grandes extensiones de territorio ganado al indio mediante la llamada conquista del desierto.

Luego de finalizada la virtual guerra civil y terminada la anarquía generalizada, comienza una etapa de ordenamiento y construcción de una Argentina que tiene de modelo agro-exportadora (carne y trigo principalmente). Este modelo necesitaba mano de obra barata para el campo. Por la otra banda, Argentina necesitaba frente a su enemigo geopolítico Chile, ocupar espacios desiertos hacia el sur.

A mediados del siglo XIX, llegaron contingentes migratorios de Galicia, con el objetivo de acompañar a la colonización de 'nuevos' conquistadores. Estas familias estaban contratadas para los trabajos del campo. Muchos de estos emigrantes lograron rápidamente independizarse, poniendo pulperías y/o dedicándose al comercio de ramos generales. Algunos de ellos, quizás los más inteligentes, compraron tierras hasta convertirse en grandes latifundistas. Parte de esos inmigrantes gallegos volvieron a la ciudad de Buenos Aires para incorporarse a la incipiente industria porteña.

Una de las corrientes colonizadoras de gallegos se dirigió a las tierras del Tuyú, zona ésta de buenos pastizales para el ganado vacuno. El joven Soage se hace cargo de un almacén de ramos generales que poseían sus familiares José Manuel Soages y José F. Villariño. Los clientes fueron los típicos gauchos argentinos que se proveían de comestibles y utensilios para sus trabajos de campo. Tuvieron que transcurrir nueve años hasta que su pariente Juan C. Martínez lo coloca de gerente de los diversos negocios que éste tenía en su pueblo. Durante trece años que duró este empleo, logró hacerse de unos buenos ahorros que junto a un préstamo bancario logró comprar en Enero de 1880 una fracción de tierra de 16.000 hectáreas, equivalentes al tamaño de su lugar de nacimiento.

Las tierras compradas fueron en la zona de Casares, dentro de la Provincia de Buenos Aires. Al poco tiempo, Soage contaba con 20.000 cabezas de ganado ovino. El joven estanciero, sin embargo, soportará uno de los momentos más amargos de su vida, debido a una gran inundación que casi lo deja sin ganado. Su tesón y resistencia hicieron que Soage realizase las obras necesarias para evitar futuras inundaciones que le pudiesen hacer perder toda la inversión. La revista argentina 'El Hogar' que realizara una descripción de su personalidad, dijo en un artículo: "Con paciencia de hormiga cumple allí una tarea que después atraerá la atención de dos entendidos: abre canales, tiende una compleja red de desagües, levanta a mano los niveles escurridizos de lodo que retira de los bajos, y realiza toda esta labor de forma personalizada y de sol a sol con la energía necesaria para solucionar el grave problema. Al fin pudo domar la adversidad, la lluvia ahora es una bendición para los campos, el agua fluye por las obras, alimenta los lugares más secos y nutre los campos de alfalfa y pastos tiernos que surgen gracias a los abrevaderos. Así podemos ver a José retornar a sus riquezas y al engorde de sus animales extendiéndose en majadas dispersas en sus 16.000 hectáreas, redimidas por una positiva ratificación de valor y esfuerzo, impregnado por una noble causa."

Durante 20 años, Soage se dedica de lleno a las actividades agropecuarias. En 1904 se traslada a Buenos Aires, comprando una finca en la calle Uruguay 1602. En estos años de su vida la nostalgia de su tierra amada se acumulaba después de tanto sacrificio. Su situación económica era de cierta importancia, que le permitía ayudar a sus vecinos cuando necesitan ayuda. Así continúa relatando la revista 'Hogar' esta etapa de su vida. " Cangas no cambia todo el oro de sus naranjales, de sus costas sardineras y el amor al mar. Así, la vida feliz a la vera de la ría, hasta que un día un coletazo de vendaval castiga un caserío y dicha borrasca ingresa al estero, como si todo el océano quisiera meterse en la aldea. Era 1894, un año irascible para Cangas. El temporal golpeaba toda la noche y superaba los murallones e instalaciones. Las mujeres trabajan ahora a la intemperie, luego de cada salida del sol calentando toda el área y era preciso evitar que se pierda todo el producto del trabajo. El vecindario se resigna, aún con la sensación de desamparo, ya que como nunca antes se vio, se ve a las mujeres cargadas de años, que cuando llueve se refugian en los portales con la mercadería, porque ya no existen los tinglados que se llevó el temporal".

Pero llega de Buenos Aires una noticia maravillosa. Una orden de reparar el daño y ante los ojos incrédulos de los vecinos, se alza en Cangas un hermoso edificio, dotado de cámaras frigoríficas y amplio espacio para la conservación del pescado y un mercado de abasto. Es José Félix Soage, que desde el Río de la Plata y a pesar de la gran distancia y de su enriquecimiento ratifica su gran amor por su tierra, su pasión de siempre por la humilde aldea que cobijó su infancia.

Sus convecinos de Cangas en retribución por sus actos solidarios, envían como retribución un álbum con sus firmas transmitiéndole así su profundo agradecimiento. El

destacado escultor Asorey, realiza un monumento en su memoria, que se ubica en un parque de la villa. Además tendrá activa participación en otras obras benéficas, como costear la construcción de una escuela, la reconstrucción de la iglesia parroquial y la donación de un órgano para la misma.

También realiza obras benéficas en Argentina, entre las que se destacan la creación de una sala de primeros auxilios en Daireaux, lugar donde se produce la mayor de sus fortunas. Destina 200.000 pesos para levantar un pabellón hospitalario en la ciudad de Temperley. Realiza la primera donación registrada en el Hospital Español de Buenos Aires. Funda bibliotecas de barrio. Ayuda en forma constante a la Sociedad de las Hermanas de Desamparados, el Patronato de la Infancia, el Patronato Español, la Sociedad Española de Socorros Mutuos de Buenos Aires. Todas las navidades, Soage recorría los hospitales infantiles para repartir juguetes, ropas y golosinas. En 1919 le otorga la suma de 25.000 pesos a la Sociedad Española de Socorros Mutuos, siendo nombrado miembro honorario por tal acción.

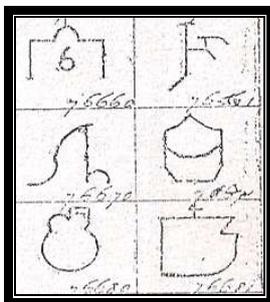
El 8 de Abril de 1924 el gran filántropo de Cangas muere en Buenos Aires, lejos de su querida tierra que tanto recibió con obras y con su pensamiento.



En la alameda de Cangas podemos contemplar el monumento a Soage Villarino. Data de 1925. Se trata de las primeras obras públicas que realiza Asorey. El conjunto escultórico está formado por una gran peana con el busto de Soage en lo alto y frente a ella una figura de un marinero en granito con la cabeza y manos en bronce.



Detalle de latas de esquila que empleara en sus establecimientos de campos Dn. Soage para el pago por trabajos en esa actividad. Corresponden al vale por 50 vellones y el restante por un vellón ambos punzonados en bronce con la marca Nro. 76671 del antiguo Partido del Tuyú, según se observa en el Registro de Marcas de la Pcia. de Buenos Aires de 1899. Las imágenes de dichas latas se incluyen por gentileza del amigo y colega numismático Adolfo Santa María. Módulos: 30 y 35 mm. respectivamente.



76668	>	12	Justo Tolosa
76669	>	>	Rosario Hernandez
76670	>	>	Segundo Cabrera
76671	>	>	José Félix Soage
76672	>	>	Juan Durante
76673	>	>	José Félix Soage

Ricardo A. Hansen – Mayo 2011
E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: www.wikipedia

Fuente: <http://www.vigoenfotos.com/cangas/monumentos.html>

Fuente: http://enciclopediaemigraciongalega.com/biografias/soage_feliz.htm

Fuente: Lois Pérez Leira

FICHAS DE TRAMWAY PERUANAS

La primera propuesta, para dotar a la ciudad de Lima de un sistema de tranvías a tracción animal, fue presentada, por don Manuel Magán y Santiago Coloy, en octubre de 1862, la cual fue rechazada porque ambos solicitaban el privilegio exclusivo.

El 29 de septiembre de 1876 se aprobó una nueva propuesta presentada por don Mariano Antonio Borda, quien, ese mismo año, firmó un contrato con el Municipio de Lima, para la construcción de un tranvía de sangre. Lima contaba, en aquel

tiempo, con cien mil habitantes aproximadamente.



Borda organizó para tal fin, la *Empresa del Tranvía de Lima* conocida como la *Tramways*, cuya gerencia desempeñó hasta 1898, e inició inmediatamente los trabajos para la construcción del tranvía urbano que estuvieron bajo la dirección técnica y supervisión de don Manuel T. Marca como ingeniero de tráfico y líneas (a quien se le considera el introductor de los tranvías en el Perú), quien trabajó en esta empresa desde su origen hasta 1905.

En los primeros meses de 1877 se importaron los carros a la firma John Stephenson Company, de Nueva York, y se adquirieron las bestias que darían tracción a los tranvías.

El tranvía era un coche hipomóvil sobre rieles y el 7 de febrero de 1878 se realizó el primer viaje (de ensayo) por la línea que partía del Paseo de Aguas, en el distrito del Rimac.

El 24 de marzo de 1878 tuvo lugar la inauguración oficial del tranvía urbano de Lima (con tracción animal), con la presencia del Presidente de la República, General don Mariano Ignacio Prado y todo su gabinete ministerial.

Ese día, dos coches partieron a las cuatro de la tarde desde la calle Pescadería e hicieron un recorrido de ida y vuelta hasta el Palacio de la Exposición y en los días siguientes la *Tramways* concedió al público viajes gratuitos para que este pierda el escepticismo que sentía respecto a aquella novedad.

El parque tranviario lo componían más de 20 carros distribuidos en las cuatro rutas que los tranvías llegaron a servir hacia fines del siglo XIX. Estas rutas fueron:

- Descalzos - Exposición
- Matienzo - Santa Clara
- Monserrate - Cercado
- Pampilla - San Cristóbal

Para la capital peruana de aquella época este nuevo sistema de transporte era más que puntual, cómodo y seguro.

En los años 1881-1884 la *Tramways* se vio gravemente afectada a causa de la ocupación de Lima por tropas foráneas.

Después de la Guerra del guano y del salitre, las comunicaciones con el Callao y los Balnearios eran atendidas por el Ferrocarril Inglés de Lima, Callao y Chorrillos y por el Ferrocarril de la Magdalena que ofrecían cinco viajes diarios al Callao, siete a Chorrillos y cuatro a la Magdalena, dos de estos en coches abiertos. En aquella época se utilizaban locomotoras a vapor.

En 1890 la *Tramways* tenía tres líneas que atravesaban la ciudad, el servicio que prestaba su línea principal (Exposición - Descalzos), después de una década, era deficiente, debido a la falta de una cantidad adecuada de carros.

En 1897, solo 18 carros funcionaban, los demás estaban dañados o irreparables y se hallaban en los talleres y almacenes que guardaban los materiales inservibles o deficientes.

Borda intentó reflotar el tranvía pero no tuvo el éxito esperado y traspasó la empresa, el 14 de diciembre de 1898, a la nueva *Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima Limitada* (FCUL), constituida, para tal fin y cuyos propietarios, unieron capitales para incrementar las líneas e introducir mejoras.

La *Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima Ltda.* se creó con un capital de 50,000 libras peruanas de la época, se hizo cargo del tranvía desde el 2 de enero de 1899 y empezó la explotación, ensanche y mejoramiento del servicio tranviario de Lima, cerrando un capítulo de la historia del transporte de la ciudad y abriendo otro, que fue la preparación del transporte público para el siglo XX. Esta empresa entró al siglo XX incrementando paulatinamente sus usuarios y sus carros; estos últimos sumaban 45 en enero de 1900 y 67 en diciembre de ese mismo año. Todos los coches estaban numerados, excepto tres de ellos que llevaban por nombres; "Lima", "Callao" y "Colón". Además se contaba con 339 bestias para el servicio de transporte.

El FCUL a inicios del siglo XX contaba con cuatro líneas:

- Descalzos - Exposición
- Monserrate - Cercado
- Camal - Acequia de Islas
- Malambito - Santa Rosa

La *Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima Limitada* procuró contactarse con las empresas que organizaban los tranvías eléctricos a Chorrillos y al Callao para celebrar acuerdos de apoyo recíproco y había conseguido, desde febrero de 1902, una primera concesión otorgada por el Concejo Municipal de Lima para el cambio, de sus cuatro rutas, a la tracción eléctrica, debiendo solo esperar obtenerla por parte del gobierno central. El cambio de la tracción animal por la eléctrica había comenzado.



La primera etapa de fichas, la constituía un grupo acuñada en ebonita roja y amarilla con valores de 5 y 10 centavos, siendo la de menor valor la más escasa. Módulo 10 ctvos. 29 mm.



La segunda etapa de fichas, la constituía un grupo acuñada en bronce con valores de 25 y 50 centavos, donde se puede apreciar en su anverso la imagen de un vagón con características diferentes a las de otras compañías y países. Módulos 18 y 23 mm. respectivamente

Ricardo A. Hansen – Mayo 2011
E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Tranv%C3%ADa_de_Lima

Entre muelles y esquilas

Don **José Abásolo** fue un pionero y visionario. Fue hombre de campo, tanto ganadero como agricultor y además creador de diversas molindas en la zona de Quequén y Necochea. También formó parte de diversas organizaciones. Ya en 1883 construyen e inauguran junto a Ezequiel Olivera un muelle y algunos galpones a la altura del actual giro Nro. 7, sobre la margen Necochea. Trabajan con barcos de entre 80 y 100 toneladas de capacidad. Dos años antes ya había sido fundada la ciudad del mismo nombre sobre la desembocadura del Río Quequén, prevaleciendo el criterio de los colonos que luchaban por una ciudad con puerto por sobre los que deseaban una ciudad mediterránea. Previamente don Pedro Luro en 1870 realizaba los primeros embarques desde un muelle ubicado 1000 metros aguas arriba del puerto actual.

Todavía Necochea era un pequeño pueblo que le disputaba metros al campo, cuando, en 1884, las dos principales colectividades de la localidad decidieron formalizar sus agrupaciones. El 1º de enero de ese año, nació la Sociedad Española de Socorros Mutuos, que en aquellos años extendía su jurisdicción también al partido de Lobería. Seis meses después, el 1º de junio, se fundó la Società Nazionale Italiana. Ambas colectividades eran las que mayor número de integrantes tenían entre la naciente población de Necochea. Sin embargo, entre los fundadores también había vascos, franceses, daneses, alemanes, árabes, turcos, etc. Según consta en un antiguo ejemplar de Ecos Diarios, una de las primeras comisiones directivas de la Sociedad Española estuvo formada por Tomás Aquerrera, como presidente; Joaquín Arana, como vicepresidente; Antonio Noguera, secretario; Mariano Blay, tesorero; Juan Solá, Julián Azúa, José Martínez y **José Abásolo**, vocales.

La actividad de la esquila también la desarrolla en campos de su propiedad muy distantes al de las tierras necochenses, como ser en regiones cercanas a Comodoro Rivadavia. Muchos colonos de esta última región querían interesar al gobierno para que atendiera por vía marítima las necesidades de logística y transporte de aquellas incipientes comunidades. Un nombre importante fue el de Pietrobelli quién viaja a Buenos Aires. Se reúne e interesa a algunos personajes que tenían intereses y tierras en la región buscando su apoyo. Entre ellos Julio Fernández; Juan F. Plate, Cosme Massini, Antonio Piñero, **José Abásolo** y Angel Velaz, y otros.

La idea prende y lo comisionan para construir un galpón en la Rada Tilly para guardar mercaderías y materiales que remitirían para sus respectivos campos. Sería el argumento para interesar y pedir al gobierno el envío de un barco para

transportar los materiales y su ingreso en el golfo San Jorge hasta la Rada Tilly. El 9 de enero de 1900 el transporte de la Armada 1º de Mayo fondeó en la rada y descargó los materiales. Ahí estaba Pietrobelli. La operación no fue fácil. La descarga se hizo en botes y en sucesivos viajes desde el barco a costa. Volvió a Sarmiento por herramientas y personal para construir el galpón.

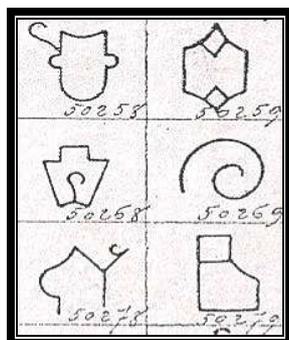
En febrero regresó con dos acompañantes, uno de apellido Crespo y el otro un inmigrante francés, Carlos Trompette. El lugar donde estaban acopiados los materiales no le pareció apto para levantarlo. Recorrió la playa y encontró uno que juzgó mejor para la obra como a 12 kms. hacia el norte, frente a la restinga conocida como Punta Borja. Sobre ésta formación rocosa se construyó años después el puerto. Señaló el lugar, según algunos relatos con un tronco de molle, acto al que atribuyen algunos y él mismo lo sostiene después en sus memorias, como fundacional. En realidad había marcado el lugar elegido para levantar el galpón, lo que hizo varios viajes y tiempo después, en el mes de Junio de 1900. En su relato cuenta que el 26 de junio el galpón estaba armado.

Fue la primera construcción que se levantó en el lugar, no por motu proprio de Pietrobelli sino por orden y comisión de los ganaderos que ya poblaban el territorio, Juan Plate y **José Abásolo** entre ellos. En septiembre de ése año 1900 el gobierno nacional aprobó pagarle en compensación por sus esfuerzos para marcar el camino desde Sarmiento, entonces colonia La Ideal, hasta la Rada Tilly y el lugar llamado Punta Borjas, la suma de 3.400 pesos moneda nacional. Dice "por haber marcado el camino". No habla de fundación. Eso vino después y Pietrobelli no figura entre los firmanes de la nota en la que solicitan al Ministro de Agricultura se digne disponer lo necesario para que en la costa de la Rada Tilly sea establecido un pueblo con puerto de mar.



Módulo: 40 mm.

Lata de esquila, equivalente a 100 vellones, utilizada en las estancias de José Abásolo. Está punzonada en bronce y se observa la marca que a continuación detallamos y que aparece en el Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires de 1899. Seguramente existen valores menores, expresados en numerales tales como 1, 10, 20 y 50 entre otros.



50268	>	>	Gervasio Abasolo
50269	>	>	José Abasolo
50270	>	36	Eusebia Quintana
50271	>	>	Catalina Gastambide de
50272	>	>	Gregorio Coronel

Ricardo A. Hansen – Mayo 2011
 E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: <http://www.histarmar.com.ar/Puertos/Quequen.htm>

Fuente: <http://www.juanjoseflores.com.ar/2009/05/extranjeros-en-necochea.html>

Fuente: Libro de Oro - Aniversario 1901-1997 - Comodoro Rivadavia. Ediciones Atlántico

Contactos entre coleccionistas.

Estimados socios y amigos: este lugar es para que Ud. publique gratuitamente su anuncio, para hacer contactos con otras personas que compartan nuestra pasión. Se aceptan solo temas relacionados con la numismática nacional e internacional.

Busco para mi colección fichas de canteras, documentos, planos de las canteras del partido de Tandil. Darío Sánchez Abrego. Email: dario@vet.unicen.edu.ar

Colecciono fichas de Canteras de Tandil, latas y fichas de esquila y otras (Tramways, viñedos antiguas, etc). Contactar para canjes o venta a Ricardo A. Hansen (02293-15657748)
E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Deseo adquirir o canjear vales papel de la República Argentina, del siglo XIX y primera mitad del XX, emitidos por comercios, ingenios, quebrachales, minas, etc. Del mismo modo agradeceré información sobre emisores de los mismos. Contactar con: Rodolfo José Franci. E mail: rfranci@fibertel.com.ar

Compro monedas de África y Brasil, y billetes de África. Contactar con Héctor Trevisón. Email: hatrevison@yahoo.com.ar o hatrevison@hotmail.com Teléfono Celular: 02293-15563312.

Busco vales de Patagonia, Tierra del Fuego y Malvinas. Monedas como la de Popper. Comunicarse con Carlos Pedro Vairo. Email: cvairo@fibertel.com.ar

Ofrezco espacio en la Red, a autores o estudiosos que deseen publicar gratuitamente boletines, trabajos relacionados con la numismática, los mismos deben ser ofrecidos gratuitamente y respetando al máximo los derechos de Autor, contacten con Enrique Rubio Santos en:
www.numisma.org ""

