

Introducción

En la presente publicación se tratan los antecedentes del Correo Aéreo en nuestro país desde los pioneros en el transporte de la correspondencia hasta el establecimiento de los servicios aeropostales regulares. También se incluyen una serie de datos complementarios referentes a los aviadores, aparatos y circunstancias que hicieron posible este salto sin precedente en el transporte y las comunicaciones en general.

Dentro de lo posible se mantiene un tratamiento cronológico de la información intercalándose los datos complementarios a medida que van apareciendo. Con respecto a los sellos emitidos para el Correo



Aéreo se sigue la secuencia en que fueron apareciendo los mismos aunque algunas “series” se tratan en conjunto aun cuando sus sellos fueron emitidos en diferentes fechas. De cada sello se incluye información referente a su “motivo principal” o imagen de modo que el lector obtenga un conocimiento general de los aspectos culturales y sociales que influyeron en la emisión.

Del mismo modo son tratadas las marcas postales ha medida que van apareciendo ya sea marcas especiales, fechadores comunes, de primer día, etc .

Revisando diferentes fuentes, especialmente publicaciones de revistas, he hallado diferentes versiones sobre fechas o consideraciones de vuelos con o sin correspondencia. Tomo como fecha la mas documentada que puedo precisar realizando las aclaraciones que corresponde.

Aspectos Históricos y Filatélicos del Correo Aéreo en Uruguay

Como curiosidad filatélica presento aquí lo que considero que es la primera pieza postal que vincula el Correo aéreo y a nuestro país. La misma se trata de un rarísimo pliego circulado por “Ballon Monté” dirigido a Montevideo. Escapa de este trabajo el tratamiento de los “Ballon Monté”; solamente para orientar al lector se realiza una corta referencia de los mismos.



El sitio de París, entre el 19 de septiembre 1870 al 28 de enero 1871, y la consecuente ocupación de la ciudad por las tropas del Reino de Prusia fue una de las causas decisivas que llevaron a la derrota y posterior caída del Segundo imperio francés y la proclamación del II Imperio Alemán, en la “Galería de los Espejos” del palacio de Versalles el 18 de enero 1871. Los *ballon monté* eran globos de gas con góndola, que se utilizaron para transportar tanto pasajeros civiles como militares, así como palomas mensajeras durante el sitio de París de 1870. Ellos fueron inflados con el gas del alumbrado de París y eran altamente inflamables. Salían tanto de día como de noche, evitando el tiroteo por tierra de las tropas prusianas. El 23 de septiembre de 1870 despega y cruzar las líneas enemigas el primer *ballon monté*.

Pronto la Oficina de Correos del Gobierno de Defensa Nacional reguló la correspondencia volada en estos globos con dos decretos de 27 de septiembre 1870, autorizando oficialmente el envío de correo por medio de los mismos. Estos dos decretos marcaron el nacimiento de la posta aérea francesa y europea. Para que la correspondencia fuera poco pesada se exigía escribir en un papel muy fino doblado como carta por lo que no era necesario el uso de sobres. Los pliegos no debían exceder de 3 o 4 grs. (R-30).

Este extraordinario pliego fue remitido desde Paris – Lille a Montevideo (Sr. Víctor Jacod – calle de los treinta y tres nro. 136); vía Inglaterra (Southampton) fue embarcado en paquebote Ingles hasta su destino. El sello, tipo “Napoleón”,



esta cancelado con fechador circular de Lille del **8 de octubre de 1870**; tiene además una marca P.P. en recuadro (que indica Porte Pago hasta el destino) y otro fechador de tránsito por Londres del mismo día 8-10-1870. Fue confiado a George Sand para su envío a Uruguay (Fte: cat. remate Feldman - Airmails Mayo 2013 – Lote 10173)

Primeras travesías y vuelos sobre el Río de la Plata

Lógicamente, las primeras travesías sobre el Río de la Plata fueron realizadas en Globo; la 1ª documentada la realizó un argentino, Don Aarón de Anchorena, con un esférico traído desde Francia y bautizado “Pampero”. El 25 de noviembre de 1907, en compañía del ingeniero Jorge Newberry partieron de la “Sportiva” en Bs. Aires y en 2 hs. 05 llegaron a “Conchillas” en el departamento de Colonia.



El 2do vuelo fue realizado el 24 de noviembre de 1909, también desde Bs. Aires; en este caso es el ingeniero Alberto R. Mascías acompañado del sr. Néstor Cano quien a bordo del globo “Patriota” parten desde Belgrano y llegan a Drabble (estación ferroviaria Uruguay) en 2 hrs y 15 mnts.

El 1er Uruguayo que atravesó el Río de la Plata en Globo libre fue el entonces Tte. 1ro. Cesáreo L. Berisso el 11 de mayo de 1917 en el aeróstato “Teniente Agneta” como culminación de sus estudios en Bs. Aires para rendir examen de Piloto Aeronauta. Partió desde Bernal (Bs. Aires) arribando a las sierras de Mal Abrigo en San José empleando 5 hrs 10 mnts.

Para 1910 el transporte aéreo era un hecho; desde el 1er vuelo libre motopropulsado logrado por los hermanos Wright allá en el año 1903 el desarrollo había sido constante y las bases para su aplicación en el transporte de correspondencia ya estaban firmes.

En el Río de la Plata el 1er vuelo había sido realizado por un grupo de aviadores franceses e italianos que había llegado a Buenos Aires en 1910 para los festejos del centenario de la Revolución de Mayo realizando demostraciones de vuelo de aviones; las circunstancias fueron las siguientes:

El 8 de enero de 1910 arribó al puerto Buenos Aires el aviador francés Henry Bregui (21 años de edad, Piloto N° 26 de Francia) trayendo consigo un avión del tipo Voisín con motor de 60 HP. El día 16 de ese mes hizo lo propio el piloto italiano Ricardo Ponzelli, trayendo un avión similar al del primero.



H. Bregui

R. Ponzelli

Los Voisin eran aeroplanos avanzados para la época, ya que contaban con un timón a manera de aparejo instalado dentro del cubo de dirección, permitiéndole al piloto controlar el rumbo de la nave, en tierra un par de pequeñas ruedas servían como soporte del cubo. Contaba con



una sola hélice de alta velocidad, montada directamente en el cigüeñal del motor de 60 H.P. de ocho cilindros en "V" marca ENV, enfriado por agua, muy robusto y diseñado especialmente para aviación. El peso total del avión era de alrededor de 658 kgrs, su velocidad no superaba las 40 millas por hora, la envergadura de alas era de 10 metros y tenía una longitud total de 10.5 metros.

El 30 de enero, en el polígono de tiro de Campo de Mayo Ponzelli logró elevarse en su aparato a escasos 10 metros de altura recorriendo 200 metros de distancia. Sacudido por una ráfaga de viento muy fuerte aterrizó violentamente, rompiendo el conjunto de cola y tren de aterrizaje de su máquina voladora. La comisión calificadora del Aero Club Argentino no homologó el vuelo, argumentando su poco éxito.

Ponzelli, muy molesto por la decisión de la comisión reparó su avión para intentar un segundo vuelo. El 2 de febrero, en una prueba de carreteo, volvió a estrellar su aeroplano, esta vez contra un poste, resultando herido en su pierna derecha al salir despedido de su asiento.

El 6 de febrero de 1910 Breguí se trasladó hasta el Hipódromo de Longchamps, situado en la provincia de Buenos Aires. Allí, ante la Comisión Calificadora del Aero Club Argentino y una gran cantidad de público efectuó dos vuelos. El primero se realizó a las 15:35. En 15 segundos correteó 120 metros, se elevó y dio dos vueltas de pista a una altura de 15 metros. Más tarde, a las 18:45 realizó el segundo, con ribetes similares al primero. En ambos permaneció casi 17 minutos en el aire, volando en promedio a una velocidad de 50 kilómetros por hora.

Los comisarios del Aero Club Argentino homologaron ambos vuelos aduciendo que Breguí había cumplido en forma controlada todas las etapas del vuelo: despegue, maniobras y aterrizaje, partiendo y llegando al mismo punto, por oposición a lo hecho por Ponzelli el 30 de enero.



Breguí se convirtió en el primer piloto homologado que logró elevarse en un aparato más pesado que el aire en Argentina y en Sudamérica; murió en 1917, a los 27 años, en un accidente de avión mientras perseguía a un submarino alemán. La cuestión sobre si fue o no el primer vuelo Sudamericano, está disputada con México y con Brasil ya que en ambos países existieron vuelos de unos pocos segundos que no fueron homologados.

En Uruguay a fines de 1909 en un pequeño taller de la calle Sierra y Asunción en Montevideo los hermanos Rodolfo, Carlos, Julio y Armando Escofet, junto al estudiante de ingeniería Enrique Martínez Velazco, y un francés de nombre Enrique de Rosiers, se dedicaron a construir un biplano, basándose en planos y dibujos ilustrados en revistas francesas de la época.

El avión, apodado "Escofet I" quedó a medio hacer, ya que no convenció a los jóvenes de que podría volar. Al año siguiente encararon un proyecto más técnico y elaborado. Consiguieron un motor Anzani de tres cilindros de 25 HP y utilizando partes del "Escofet I" construyeron el "Escofet II".

En el correr de agosto, en un terreno que pertenecía al Regimiento de Artillería N° 1, sito en lo que sería hoy la esquina de Cambay y Camino Carrasco realizaron las primeras pruebas y el 26 de agosto de 1910, por primera vez en nuestro país, un aparato más pesado que el aire logró volar.

Dos jóvenes sostenían el avión en la cola. Martínez Velazco, de 20 años de edad y con escasos conocimientos de cómo volar, encendió el magneto y dio hélice. Luego de corretear por casi 100 metros de carrera logró despegar, elevándose a escasos 2 metros de altura. Llevaba casi 200 metros de distancia en el aire cuando la batería se aflojó. Martínez cortó el magneto y en pocos segundos el Escofet II cayó bruscamente a tierra. El golpe fue tan fuerte que provocó el desmayo del piloto y la fractura de dos de sus costillas. De inmediato, los hermanos Escofet y Vicente Sangurro recogieron al herido y lo llevaron a su propia casa para no atemorizar a los padres de Enrique.



A fines de 1910 el aviador francés Armand Prevost, que se encontraba realizando demostraciones en Bs.Aires, se traslado a nuestro país donde realizo el primer vuelo controlado en el Uruguay. Lo hizo en Paysandú, donde realizo demostraciones de vuelo en un monotipo Bleriot XI con motor Anzani de 25 H.P los días 7 y 8 de diciembre de 1910 en el viejo Hipódromo de Paysandú. La demostración finalizo cuando en uno de los vuelos llegó hasta frente a la tribuna del público, viró hacia el sur y con tan mala suerte que al llegar muy cerca de una



laguna que se hallaba a unos doscientos metros del Hipódromo se vino de cabeza, quebrándose un ala, la cola y parte del aparato. El vuelo fue gestionado y patrocinado por el comerciante Don Fernando Borrell de dicha ciudad pero no tuvo ninguna finalidad postal; solamente se puso como condición de que Paysandú *“fuera la primera ciudad de la República que tuviera la primacía de ver volar los monoplanos Bleriot”*.

Es de destacar que este el avión Bleriot XI sobrevivió al paso del tiempo y se encuentra hoy totalmente refaccionado en uno de los hangares del Museo Aeronáutico de Morón, Argentina.



El Primer transporte Aéreo Oficial Internacional fue realizado por B.Cattaneo quien fue un pionero del transporte de correspondencia por vía aérea y un visionario del correo de hoy en día. Nació en Grosotto (Sondrio) Italia el 12 de agosto de 1883.

1er cruce con aeroplano sobre el Río de la Plata (16-12-1910 : Buenos Aires – Colonia)

El aviador italiano Bartolomeo Cattaneo fue el protagonista del 1er vuelo con aeroplano sobre el Río de la Plata y el realizador del primer correo aéreo internacional y también dentro de nuestro país, en los comienzos de la aviación.

El 5 de noviembre realizó su primer vuelo en “El Palomar” y en su segunda salida no titubeó en sobrevolar la ciudad de Buenos Aires. Su fama y su deseo de forzar límites lo obligaron a planear una aventura que lo ubicaría en un rango acorde con aquella leyenda instantánea

La costa Oriental del Río de la Plata cuadraba a la perfección con su proyecto, el cruce del río significaba un recorrido sobre el agua de 50 kilómetros aproximadamente y el único antecedente era la travesía del Canal de la Mancha, llevada a cabo por el renombrado aviador Louis Bleriot en julio de 1909 habiendo recorrido 33 kilómetros cubiertos de agua.

Estas características convertían al proyecto de Cattaneo en un desafío mayor.

El 27 de noviembre de 1910 los diarios de Buenos Aires anunciaban que ese mismo día Cattaneo remontaría vuelo desde el campo de deportes de la Sociedad Argentina, en Palermo con dirección a Colonia. Pero intentos fallidos por desperfectos mecánicos sumado a las inclemencias del tiempo no hicieron posible este vuelo; se vuelve a proyectar para el 4 y el 13 de diciembre suspendiéndose nuevamente hasta que, finalmente, se cumple el viernes 16 de diciembre cuando en su Bleriot XI motor Gnome 50 HP, apareció Cattaneo enfundado en un capote de goma y con chaleco salvavidas ajustado a su torso. A las 14:00, con el motor a pleno y la voz “larguen” , las cuatro personas que sujetaban el monoplano lo dejaron libre para cumplir su cometido, elevándose su Bleriot, en espiral dando dos vueltas alrededor de la pista para ganar altura y estabilidad. El aviador enfiló su aparato hacia Colonia conservando una altura aproximada de 600 metros. A las 14: 35, Cattaneo y su Bleriot se perdían de vista sobre la inmensidad del estuario. En Colonia el público iba ocupando los sitios mas estratégicos para divisar al intrépido piloto.

El tiempo transcurría y el aeroplano no se hacía visible, la ansiedad se hacía enorme, ya que según los cálculos de Cattaneo el vuelo no insumiría mas de 45 minutos. Cerca de las 17:00 hs, la sirena de un vapor atracado en el muelle,



Cattaneo en el momento de aterrizar en suelo uruguayo

anunciaba el avistamiento del aeroplano en dirección Noroeste, por donde nadie lo esperaba. En las galerías del Real de San Carlos las aclamaciones de la multitud crecían llegando hasta el delirio mientras sobrevoló dos veces a muy baja altura la Plaza de Toros, saludando con su brazo izquierdo, esperando que se liberara el terreno donde estaba la marca para su descenso.

A las 17:15, el tren de aterrizaje del Bleriot se posaba suavemente mientras la banda de la Municipalidad de Colonia entonaba la Marcha Real Italiana.

En este vuelo no se transporto correspondencia alguna. El regreso se proyecto para el domingo 18, pero como continuaba el mal tiempo se postergo para el lunes 19 y luego para el martes 20 suspendiéndose ese día definitivamente y regresando Cattaneo por barco a Bs. Aires con su avión desmontado el miércoles 21. De allí partiría al día siguiente, vía ferrocarril, hacia Chile. Es en estos intentos de regreso a Bs.As en que se producen las primeras piezas de Aereofilatelia de Uruguay las cuales detallamos un poco mas adelante.

1er vuelo Aeropostal Internacional en el mundo se llevaría a cabo recién el 21 de diciembre de 1913 entre Concepción del Uruguay (R.Argentina) y Paysandú (Uruguay).

Ref. Biográfica: Bartolomeo Cattaneo

Hijo de Pietro Cattaneo y Buona Perlotti; nació en Grosio –Italia el 30 de enero de 1883. De profesión mecánico; fue contratado por Louis Blériot, pionero de la aviación francesa, como su mecánico de confianza. En 1903 participó con Alberto Santos Dumont de las experiencias con aeronaves más pesadas que el aire. Acompañó a Blériot por diversas ciudades europeas, por Francia, Rusia y Alemania, hasta 1908.

Fue el primer aviador italiano en recibir un brevet de aviador en la ciudad francesa de Pau, en enero de 1910, tras demostrar su habilidad en un avión construido por Blériot. Para ese entonces ya había participado en numerosos concursos, obteniendo premios en Reims, Lille y Blackpool. En mayo de 1910 batió el récord mundial de altitud en Verona, llegando a los 1.670 m con un monoplano Blériot.

En septiembre de 1910 se realizó una prueba conjunta de varios aviadores para cruzar por primera vez los Alpes, partiendo de Suiza hacia Italia, de la cual participó Cattaneo. El único aviador que lo logró fue el piloto peruano Jorge Chávez, aunque murió al intentar aterrizar. En homenaje al aviador peruano, Cattaneo decidió partir hacia América del Sur a difundir la aviación.

Viajó a la Argentina donde se presentó como instructor de vuelo; voló por primera vez en noviembre de 1910, con una aeronave Blériot XI impulsada por un motor Gnome de 50 HP, alcanzando los 1.500 m de altitud y logrando un récord de velocidad. El 8 de diciembre hizo algunos vuelos en la ciudad de Córdoba.

El 16 de diciembre —tras un primer intento infructuoso— logró volar desde Buenos Aires hasta Colonia (Uruguay), atravesando el Río de la Plata, en un recorrido de 90.4 kms aunque debió aterrizar en Cerros de San Juan a reaprovisionarse antes de llegar a Colonia. Con esta hazaña ganó un premio de 100 000 libras.



Recuerdo de la temporada de volación en Buenos Aires.

El 25 de junio del año siguiente realizó el primer vuelo entre Rosario y Buenos Aires en un recorrido de poco más de tres horas. En el mes de diciembre realizó el primer vuelo sobre la ciudad de Santiago de Chile. En septiembre de 1911 se trasladó a Porto Alegre, donde realizó el primer vuelo en esa ciudad. En los días siguientes realizó otros vuelos en Porto Alegre, durante uno de los cuales cayó a tierra, aunque sin daños personales ni sobre el avión.

El 21 de diciembre de 1913 realizó el primer vuelo de correo aéreo internacional del mundo entre Concepción del Uruguay (Argentina) y Paysandú (Uruguay). Luego realizó una exhibición de loopings en Villa Lugano y en Córdoba, sobrevolando la localidad serrana de Cosquín.

Se alistó como voluntario para combatir en la Primera Guerra Mundial, aunque no llegó a combatir: se desempeñó como instructor de vuelo durante cuatro años. Al terminar la guerra se dedicó a la aviación civil en Milán y Catania.

En 1929 regresó al Brasil, donde se le encargó el levantamiento aerofotográfico de la ciudad de San Pablo, trabajo realizado con una aeronave Caproni. Hizo también exhibiciones acrobáticas en Río de Janeiro, y propuso un proyecto para unir con una línea regular las ciudades de Río de Janeiro, San Pablo, Cuiabá y Corumbá, proyecto que finalmente no pudo llevar adelante. Tomó parte en un movimiento revolucionario en el Brasil.

En 1933 fue uno de los fundadores de la primera compañía aérea comercial de San Pablo, VASP, y se encargó de pilotar los aviones de la línea de San Pablo a Ribeirão Preto, de 300 km de distancia. Tras varios años trabajando como piloto comercial, se jubiló en San Pablo, donde vivió relativamente pobre hasta su fallecimiento en 1949.

Ref. Aeronaves: aeroplano Blériot XI motor Gnome 50 HP

El Blériot XI fue un monoplano creado por Louis Blériot en 1908 y el primer avión en cruzar el Canal de la Mancha. También fue usado en misiones militares, primero por los italianos en Libia y posteriormente en los inicios de la I Guerra Mundial.



El Blériot XI era un avión monoplano, monomotor, monoplaza, construido en madera de fresno, cañas de bambú y tubos de acero, con lienzos de tela engomada como revestimiento principal.

El primer aparato fue construido en Neuilly (en las afueras de París) a fines de 1908, y fue expuesto en la "Exposition Internationale de la Locomotion Aérienne" en diciembre de ese año. Realizó su primer vuelo en Issy-les-Moulineaux el 23 de febrero de 1909, equipado con un motor R.E.P. de 28 cv. El primer avión se distinguía por una deriva auxiliar, vertical y fija, colocada sobre la proa del fuselaje; sin embargo pronto fue eliminada, dada su completa ineficacia. Antes del que el aparato volviera a volar, el 27 de mayo del mismo año el motor fue reemplazado por un Anzani de 25 cv que propulsaba una eficaz hélice Chauvière.



El 25 de julio de 1909 - con una versión mejorada del modelo XI - Blériot atravesó el Canal de la Mancha, hecho con el que alcanzó su gran momento triunfal. Llegó a su meta (a unos 40 Km de distancia) manteniéndose en un promedio de altura de 80 a 100 metros, en un tiempo de 36 minutos y 30 segundos. Este histórico vuelo no fue solamente una etapa importante en la historia de la aviación sino la demostración cabal de que el medio aéreo ponía fin al aislamiento de las Islas Británicas.

Entre otras cosas, Bleriot adoptó definitivamente el patín de cola en lugar de ruedas, y también de motores en estrella, rotativos, llamados así debido a que los cilindros estaban colocados siguiendo la forma de los rayos de una estrella, estos motores estrellares rotativos (generalmente Gnome) generaban una potencia que variaba entre los 25 y 35 caballos en los modelos destinados al aprendizaje y los 50 caballos en los modelos operativos.

La primera utilización militar de un Blériot XI estuvo a cargo de unidades italianas que combatieron en Libia contra los turcos en la Guerra ítalo-turca durante los años 1911 y 1912.

Inicios de transporte de Correo – Pre-líneas aéreas

En los comienzos de la aviación se utilizaron los sellos comunes para el franqueo de la correspondencia transportada por esta vía aun cuando en algunos casos existiese sobretasa para la misma. Así lo podemos ver también en nuestro país hasta el año 1921 en que aparece el primer sello aéreo o mejor dicho con sobrecarga para servicio aéreo. La emisión de sellos aéreos es muy variable existiendo países como Venezuela con mas de 1.000 sellos emitidos u otros como Inglaterra que nunca emitió sellos aéreos utilizándose los de correo común para este servicio.

18-12-1910 1er intento de transporte de correo entre Colonia y Bs.As (Cattaneo)



El aviador italiano Bartolomeo Cattaneo protagonizó en diciembre de 1910 el primer intento de transporte de correspondencia por vía aérea entre Colonia y Buenos Aires con su aparato Bleriot que resultó frustrado por razones climáticas. Existen numerosos documentos que detallan este hecho; entre otros periódico “La Colonia” nro 1415 del 20 dic 1910 (menciona el hecho y transcribe la resolución de la Administración de Correos autorizando el transporte de correspondencia); y diario “El Día” de Mdeo del 10 dic 1910. La secuencia de este intento fue la siguiente:

El viernes 16 de diciembre a las 14:35, desde Bs.Aires Cattaneo cruza el Plata hacia Colonia debiendo aterrizar en las inmediaciones de los Cerros de San Juan por haberse extraviado; retoma el vuelo y a las 17:15 arriba a Colonia; en este vuelo no se transporto correspondencia.

El sábado 17 de diciembre se ofreció un banquete en honor del aviador en el hotel del Real de San Carlos y allí este ofreció transportar correspondencia por vía aérea entre Colonia y Bs.As al administrador de Correos de Colonia, el Sr. F. del Cerro.

Al sr. del Cerro le pareció interesante la propuesta y solicita al Director General de Correos (sr. García y Santos - en Montevideo), mediante telegrama, la autorización para el transporte.

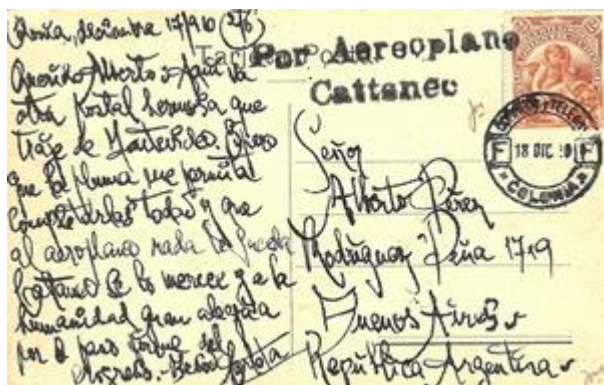
García y Santos recibe la solicitud el domingo 18 y en el mismo día telegrafía a su colega en Bs.Aires para concretar el envío. En el día se acuerda y se comunica mediante otro telegrama al administrador de Colonia la autorización.

Se preparan las piezas postales a ser transportadas en un paquete lacrado y cerrado que es entregado al aviador labrándose un acta de entrega del mismo (existe este documento - R61). Si embargo el vuelo no pudo ser llevado a cabo, pese a los varios intentos de despegue realizados, debido a condiciones meteorológicas adversas.

El martes 20 de diciembre el diario “La Colonia” informa que “*como Cattaneo no emprendiera el vuelo en la fecha que lo tenía resuelto, la correspondencia fue retenida a pedido de los remitentes ...*”

Poseriormente a la suspensión del vuelo, no existe referencia periodística del destino de la correspondencia entregada en primera instancia a Cattaneo. Finalmente Cattaneo regresa a Bs.As, por vapor, con el avion desmontado el miércoles 21.

A las piezas a ser transportadas en este intento de vuelo internacional se les aplicó un gomígrafo de dos líneas con el texto “POR AEROPLANO – CATTANEO”. Este fue confeccionado de urgencia con tipos móviles de caucho que se colocaban sobre rieles de metal o madera. Con el apuro la primera “O” de “Aeroplano” fue colocada invertida lo que es apreciable en la desalineación de la misma.



Se conocen 9 piezas consistentes en tarjetas postales, enteros y un sobre despachados desde la oficina postal de Colonia; algunas de ellas tienen recepción en Bs.Aires del 28 de diciembre de 1910. Pese a no haber volado ya que en realidad fueron transportadas por valija fluvial, son piezas aéreo filatélicas de reconocido valor ya que constituyen el **1er Vuelo Aeropostal Oficial** proyectado e intentado y poseen la **primer marca mundial** a ser usada para transporte de

correspondencia internacional por avión. La saca con las piezas postales llegó a estar en el avión y se intentó el vuelo con las mismas.

No existe ningún dato que indique algún franqueo especial o complementario para las piezas destinadas a este vuelo; se aplicó la tarifa estándar de 2 cts para tarjetas y 5 cts para cartas que se utilizaba a la correspondencia remitida a Bs. Aires por la vía fluvial normal.

Por Aereoplano Cattaneo

También existen algunos enteros postales del año 1887 (ya retirados de circulación muchos años antes) que tienen aplicada esta marca junto con el fechador de Colonia que no estaban destinados a volar sino que eran con efecto promocional. Según aventura Cesar Jones podían tratarse de “*efectos publicitarios ideados por el aviador Cattaneo para promocionar y prestigiar el que iba a ser primer vuelo aeropostal mundial ...*”. De los mismos enteros existen algunos que si habrían estado destinados a volar por lo cual poseen el sello correspondiente al franqueo. La naturaleza de alguno de ellos es discutida por los expertos. Debe tenerse en cuenta que existen falsificaciones de estas piezas ya que su escasez las hace altamente deseable para cualquier colección relacionada con el transporte aéreo.

También según C. Jones (R-06) “*se conocen dos gomígrafos sensiblemente diferentes, uno de ellos utilizado por el aviador y el otro por la oficina postal de Colonia*”; además aporta que se conocen algunas tarjetas con recepción en Bs.As del día 21 de diciembre que generalmente lucen la firma del aviador y que fueron canceladas en Colonia con el gomígrafo supuestamente usado por Cattaneo. Justifica la existencia de esta divergencia de fechas de recepción (21 y 28 respectivamente) en la existencia de documentos contradictorios del Correo; uno de ellos establece que la valija había salido desde Colonia a Bs.As. por vía fluvial el mismo 19 de diciembre (despacho 303) y otro que indica que la correspondencia se remitió recién el día 21 a Montevideo desde donde vía fluvial se trasladó a Bs.Aires.



En el artículo de referencia no se incluyen imágenes de estos documentos; sin embargo en otro artículo publicado en 1973 (R-07) existe una transcripción de este documento que dice lo siguiente “*Colonia, Diciembre 19 de 1910 – Jefe de Sección Correos – Montevideo. Por valija fluvial remito paquete*

correspondencia que debió conducir aviador Cattaneo en su viaje suspendido por mal, tiempo y que sería encaminado por Correo Argentino. Despacho Nro 303 – Salúdalo att. – Del Cerro.”

A mi entender existe una interpretación confusa de este documento; el mismo no indica que la valija fue a Bs.As vía Colonia sino que fue a remitida a Montevideo desde donde siguió su curso normal; en definitiva no explica piezas con recepciones en Bs.As del 21 de diciembre.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V1 : indica 9 piezas conocidas

03-09-1912 1er vuelo Aeropostal del Uruguay: Salto-Montevideo en etapas (Cattaneo)

Este vuelo iniciado en Salto el 3 de septiembre con destino a Montevideo y que para lo



relacionado con la correspondencia termino en San José el día 5 del mismo mes fue el primero realizado en el país en el cual se transporto correo. Es interesante destacar que varios catálogos incluyen este vuelo como realizado el 25 de agosto lo cual es erróneo. La génesis y desarrollo del vuelo fue la siguiente:

El 21 de agosto de 1912 aparecen noticias de que “el conocido aviador Cattaneo proyecta un vuelo sensacional desde Salto a Montevideo, debiendo aterrizar en el hipódromo de Maroñas”. El sábado 24 se publica que “Cattaneo conducirá una pequeña valija con correspondencia oficial y un mensaje de saludo para el Diario Del Plata” mientras que otro afirma “lleva a la capital varios paquetes de correspondencia...”. Existe un acta del Correo de Salto, fechada 24 de agosto, que indica que Cattaneo recibió dos valijas de correspondencia postal, una

para el Pdte. de la República y otra para el Correo Central. Según esta acta no podrían existir piezas fechadas con posterioridad al 24 de agosto y las que existen son falsas o “de favor” (R57). ¿Cabe la posibilidad que halla recibido mas cartas posteriormente al aplazarse el vuelo?; podría ser, aunque no existe documentación al respecto.

El vuelo es programado para el día 25 de agosto pero por diversos motivos se va aplazando lo que origina diferentes comentarios y criticas en la prensa de la época. El 28 de agosto declara Cattaneo al diario El Siglo “Como podía burlarme del gobierno que por intermedio del Correo me había ya confiado, bajo recibo, dos grandes valijas de correspondencia, una de ellas conteniendo cartas y tarjetas de saludos para el Presidente de la Republica y la otra cartas y tarjetas para el publico montevideano.”. Por su parte el diario Del Plata del mismo día 28 aporta “Tenia ya en su poder una valija de correspondencia y por separado un oficio para el Presidente de la Republica. La primera la arrojaría en Maroñas y el oficio en la residencia del señor Batlle, en Piedras Blancas. Toda esta correspondencia venia timbrada con un sello especial de la Dirección General de Correos que dice: Correo Aéreo. Republica O. Del Uruguay”.



Finalmente el día 3 de septiembre a las 06.25 Cattaneo da inicio el vuelo desde Salto con su avión Bleriot ; llega a Paysandú a las 07.25 de donde parte a las 08.20. A las

09.05 por un hecho fortuito debe descender en la estancia del Sr. Mela; el motivo fue, según declaro Cattaneo, habersele caído a esa altura la correspondencia que le fue confiada para el presidente de la Republica , al sacar la botella del cognac

A las 12.15 arriba a Mercedes en donde permanece hasta el día 5 de septiembre, de allí vuela a San José donde arriba a la hora 18.03 permaneciendo (debido al fuerte viento reinante) hasta el día 8 de septiembre cuando parte a las 16.40 rumbo a Montevideo donde finalmente arriba a su destino final en Maroñas a las 17.35.

Debido a la permanencia de 3 días en la ciudad de San José, a efectos de no atrasar mas la entrega de la correspondencia, la misma continua por vía normal – ferrocarril – hacia Montevideo y demás destinos. Tampoco en esta oportunidad existe información de algún franqueo especial o complementario para el vuelo; se aplico la tarifa estándar de 2 cts para tarjetas y 5 cts para cartas.



Con respecto a las piezas transportadas en este vuelo (por declaraciones del aviador se estima que serian no menos de 200) se les aplico un matasello en tres líneas con el texto “CORREO AEREO – SALTO - MONTEVIDEO – 25 AGOSTO 1912” y 3 círculos negros abajo dispuestos en triangulo; el mismo fue confeccionado con tipos móviles de caucho que se colocaban sobre rieles de metal o madera. Este matasello especial fue destruido a martillazos a los pocos momentos de la partida de Cattaneo en presencia de todo el personal de la Oficina Postal Salteña (R37). Se estiman en una veintena las piezas existentes y además del matasello especial contienen algunos de los normales de Salto (de Barras ovalado con letra “N” o circular doble con diferentes fechas que pueden ser 23 de Agosto, 25 de Agosto o 2 de Septiembre). En general no tienen recepción; se conocen 3 cartas dirigidas a Alejandro R. Lerena en Maldonado – Vía Montevideo – con recepción “N” de Maldonado. Según otras fuentes (R37) existen o existieron 4 piezas que fueron regresadas al punto de partida ya que se habían remitido a personas que se domiciliaban en Salto.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V2 : indica 12 piezas conocidas (otras fuentes indican 15)



Debido a que existen diferencias sustanciales entre los matasellos especiales aplicados en las diferentes piezas conocidas de este vuelo existen serias dudas de la autenticidad de algunas de las mismas. Otras teorías indican que se utilizo mas de un matasello especial y de allí las diferencias.



Una de las diferencias constatadas es la existencia de una línea continua bajo la fecha (se observa en la pieza de la derecha de la cual existe otro ejemplar muy parecida); probablemente esta línea se deba a la presión ejercida al aplicar la marca que origino que el riel donde estaban colocados los tipos móviles quedara “impreso”.

E 3 de septiembre de 1972 se realizo un vuelo conmemorativo por el 60 aniversario de ese hecho; en el mismo se repitió el recorrido Salto – Montevideo y se utilizaron matasellos especiales.

24-11-1912 Vuelo Buenos Aires - Colonia - (Jorge Newberry)

Se trató este del 2do vuelo sobre el Río de la Plata. Resulta que Don Aarón de Anchorena tenía una propiedad en la “Barra de San Juan” en el Dpto. de Colonia – Uruguay (propiedad que hoy pertenece a Presidencia de la República) y resolvió dar una fiesta allí para sus amigos entre los cuales se encontraba el ingeniero Jorge Newberry quien desde hacía tiempo quería repetir el vuelo de Cattaneo. Por ello, sin pensarlo mucho, preparó su monoplano Bleriot XI motor Gnome de 50 HP llamado “Centenario” y el día de la fiesta, 24 de noviembre de 1912, a las 6.30 de la mañana decoló del Palomar dirigiéndose directamente a “Barra de San Juan”. A los 37 minutos arribó sin inconvenientes y a las 17.20 del mismo día realizó su vuelo de regreso terminándolo 53 minutos más tarde. Se transformó así en el primer piloto en cruzar el río y volver en el mismo día; lamentablemente en el vuelo no se transportó correspondencia.



Ref. Biográfica: Jorge Alejandro Newberry



Jorge A. Newberry nació en Buenos Aires el 29 de mayo de 1875. Inició su pasión por la aeronáutica cuando conoció al brasileño Alberto Santos Dumont (1873-1932). El 25 de diciembre de 1907 Newberry y Aarón Anchorena cruzaron el Río de la Plata en el globo “El Pampero” para aterrizar en Conchillas, Uruguay. Aunque en Argentina ya existían algunos pocos antecedentes de ascensiones en globo, el cruce del Río de la Plata se convirtió en un acontecimiento popular. El Pampero salía de la Sociedad Sportiva Argentina, ubicada en Palermo donde hoy se encuentra el Campo Argentino de Polo.

Con otro globo "el Huracán" el 28 de diciembre de 1909 Newberry batió el récord sudamericano de duración y distancia al recorrer 550 kilómetros en 13 horas, uniendo Argentina, Uruguay y Brasil, y colocándose en el cuarto lugar mundial de tiempo de suspensión y en sexto lugar en recorrido. El 5 de noviembre de 1912 batió el récord sudamericano de altura al alcanzar los 5.100 metros en el globo Buenos Aires.

En 1910 Newberry obtuvo su licencia de piloto (brevet), pero continuó realizando ascensiones en globo hasta 1912. A partir de ese año se dedicó exclusivamente a la aviación.

El 24 de noviembre de 1912 Newberry cruzó el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Bleriot Gnome de 50 HP. Fue el primero en cruzar el río y volver en el mismo día. Influenciado por Newberry, el joven Teodoro Fels, que se encontraba cumpliendo el servicio militar, tomó uno de los aviones de la Escuela Militar de Aviación sin permiso y llegó a Montevideo batiendo el record mundial de vuelo sobre agua. A su regreso, el Presidente Roque Sáenz Peña le impuso arresto por su desobediencia y a la vez lo ascendió a cabo por la hazaña.

El 10 de febrero de 1914 Newberry, en un monoplano Morane-Saulnier, superó el récord mundial de altura alcanzando 6.225 metros. La marca no fue homologada por la comisión internacional porque la reglamentación establecía entonces que era necesario superar el récord anterior por un mínimo de 150 metros, y Newberry solo la superó por 65 metros.

El 1 de marzo de 1914, mientras se encontraba haciendo una demostración previa a cruzar la Cordillera de los Andes en el próximo mes, murió al caer su avión en el campo de aviación Los Tamarindos, como se conocía entonces a la actual zona de El Plumerillo en el distrito de Las Heras, Mendoza, al precipitarse a tierra en un avión Morane-Saulnier que él mismo manejaba. Tenía 38 años.

01-12-1912 Vuelo Buenos Aires – Montevideo - (Teodoro Fels) – 1ª Carta

Teodoro Fels (aviador uruguayo/ argentino), que estaba realizando el Servicio Militar Obligatorio en la R.A., no quedo muy contento con el vuelo de Newberry ya que eran amigos y habían conversado sobre realizarlo juntos. Así que el 1 de diciembre de 1912, utilizando también un avión Bleriot XI motor Gnome de 50, realizó un vuelo de ida y vuelta Bs.As.- Montevideo (aterrizó en un prado de Carrasco) superando así las hazañas de Cattaneo y Newberry. El regreso Mdeo-Bs.Aires lo realizo el día siguiente, lunes 2 de diciembre.



En Carrasco. Con el ministro de la guerra, general Bernaza y Jerez, quien le entregó una carta para el general Vélez

En este vuelo de regreso desde Montevideo el 2 de diciembre de 1912, Teodoro Fels transportó cartas "a la mano". En la Revista FAEF N° 138 de diciembre 2012 en art. publicado por el sr. Humberto Brumatti se indica lo siguiente:

"En su vuelo de regreso, Fels transporta correspondencia no oficial . En tal sentido, "La Prensa" del 3 de diciembre informa :

"Fels trajo en su aeroplano una carta del Ministro de Guerra del Uruguay para el Ministro de Guerra de nuestro país, general Vélez. En esa carta, el ministro uruguayo felicita al ejército argentino, y elogia la hazaña del piloto Fels", mientras en la edición del día siguiente, transcribe el texto del telegrama enviado por el Ministro de Guerra y Marina uruguayo, general Juan Vernaza y Jerez, a su colega argentino, general Gregorio Vélez : "Tengo el agrado de comunicar a V.E. que a las 4 y 50 p.m. ha partido el aviador militar Fels, con destino a esa capital, siendo portador de pliegos de la prensa, coronel Ramasso y del infrascrito. El ejército y pueblo uruguayos han despedido al volador argentino con una sincera demostración de simpatía. Saludo y felicito a V.E."

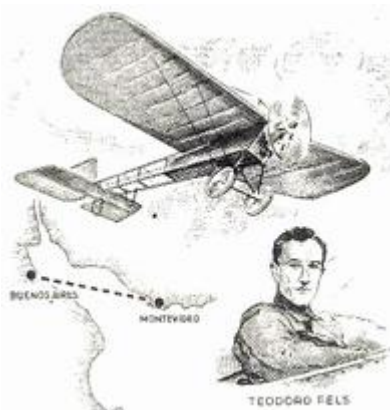
"Estimamos que esta correspondencia no oficial transportada a la mano, de la misma manera fue entregada a quién o quienes estaba dirigida."

En la fotografía a la derecha se aprecia la partida del cabo Fels desde Carrasco – Montevideo.



Ref. Biográfica: Pablo Teodoro Fels Minvielle

Nació en 1891 en Colonia (Uruguay); nacionalizado en Argentina cumplía el Servicio Militar en el 1º de Ingenieros con asiento en Caballito. Fels estaba autorizado a volar en El Palomar con el monoplano de su propiedad y de esta manera que el 1 de diciembre simulando realizar un vuelo de rutina y sin comunicárselo a nadie (con excepción de su madre) se lanza en su histórico viaje. Cruza directamente a Colonia y de allí en dirección a Montevideo; cuando llega sobre el Cerro busca donde aterrizar. No tenía mapa ni carta ni conocía Montevideo; por la zona no encuentra donde descender y se dirige hacia Carrasco.



allí ve un campo amplio, llano y sin pasto donde aterriza. Resulto ser el campo de maniobras del 1º de Artillería. El Sgto encargado del campo se dispone a apresar "al invasor" pero puesto al tanto de la situación por el mismo informa al jefe del Regimiento, Cnel Ramaso, quien llega a caballo con algunos de sus oficiales.

Es entonces trasladado al centro de la ciudad donde se le proporciona un apoteósico recibimiento y se comunica a Bs. Aires donde también se realizan grandes celebraciones.

En la tarde del lunes 2 de diciembre, en esta oportunidad rodeado de autoridades, manifiesta que piensa volar en línea recta Mdeo – Bs.Aires. y sin mas decola su avión;

transporta una carta que le fue entregada por el ministro de guerra de Uruguay, general Bernassa y Jerez para el general Vélez. Se trataría esta de la **1ª carta transportada por aire** entre ambos países.

Con el vuelo directo Mdeo-Bs.Aires de 215 kms batió el record mundial de vuelo sobre el agua que tenía Bleriot a través del Canal de la Mancha con la cuarta parte de su recorrido. Pocos años después, en 1917, inaugura el Correo aéreo oficial sobre el Plata. Ocupó altas jerarquias en la aereonáutica civil Argentina falleciendo en Bs.Aires en el año 1969.

06-01-1913 Vuelo Buenos Aires – Montevideo - (Enrique Lubbe - Newberry)

Enrique Lubbe era un piloto alemán con brevet de avión desde 1911 que había llegado a Bs.Aires en viaje de bodas en diciembre de 1912. Junto con Newberry proyectan un raíd utilizando un avión “Taube” de procedencia alemana llamado “La Paloma” y que era propiedad del sr. Augusto Muller. El 6 de enero de 1913 parten del Palomar y a las 2 hrs y 24 mnts aterrizan en el campo de Artillería en Carrasco que era el destino elegido.

Se planifica regresar en el día pero al realizar un vuelo sobre las cercanías del campo a modo de demostración, se rompe una hélice y parte de un plano sin que existan heridos. Newberry regresa a Bs.Aires por barco y Lubbe queda esperando los repuestos y la reparación del avión hasta el día 9 de enero a las 17 hrs y 10 mnts en que parte de regreso acompañado del Cap. Artillero José San Martín (Uruguayo). En este viaje de vuelta se encuentran con fuertes vientos de frente que ocasionan gran consumo de combustible por lo que debe detenerse en “La Plata” casi de noche continuando el viaje el día siguiente y arribando sin novedad. Tampoco consta que en este vuelo se halla transportado correspondencia.

13-04-1913 Vuelo “Bleriot” San José - Montevideo (M.García Came)

Este vuelo esta detallado en un artículo publicado por C. Jones en 1991 (R-23). Se indica como vuelo presuntamente realizado de San José a Montevideo por parte del aviador Mario García Came (primer aviador oriental – breveteado en Francia) en una “Promoción de Bleriot”. No establece los sellos aplicados pero si la utilización de un gomígrafo especial y recepción del correo del 13 de abril. Indica la existencia de una carta, un fragmento y una tarjeta sin circular. En artículo publicado años después el mismo C.Jones nos dice que este vuelo fue suspendido por mal

tiempo y que “por razones inexplicables no volvió a ser realizado” aunque han quedado gomígrafos como documentación de este acontecimiento (R-44). Se trata de un gomígrafo oval, doble, con el texto “PROMOCION BLERIOT” arriba , “Av. M. GARCIA CAME, 1913” abajo y “SAN JOSE – MONTEVIDEO” en 2 líneas al centro.

No esta catalogado por Ciardi.

Ref. Biográfica: Mario García Came

Mario García Cames nació en San José el 22 de julio de 1883; fue el primer uruguayo en obtener el titulo de aviador correspondiéndole el brevet N° 287 del Aero Club de Francia, obtenido el 8 de noviembre de 1910 en el campo de vuelo de la Brayelle en Douai, Francia.

Realizo sus estudios secundarios en el Instituto Universal de Montevideo continuado su formación universitaria en la Universidad de Bruselas por el año 1900.

Su extraordinaria condición física le permitió la práctica de numerosos deportes: ciclismo, motociclismo, halterofilia, automovilismo, etc. Este increíble “sportman”, como se decía



entonces, se convirtió en un destacado impulsor de la aviación en la Península Ibérica, en el primer piloto de la aviación civil de Uruguay y en el presidente de uno de los clubes de fútbol más importantes del archipiélago canario, el Club Deportivo Tenerife.



En 1905, participó en el Campeonato Suizo de Fuerza en Ginebra, en el que tuvo una meritoria actuación. En septiembre de 1908, tomó parte en una de las carreras de automovilismo más importantes de la época: la Coupe d'Ostende (Bélgica) donde acudió con un vehículo de la prestigiosa marca belga "Pipe" alcanzando una destacada posición.

A finales de 1909 ingresa en la recién inaugurada Escuela de Aviación de Blériot, situada en la ciudad francesa de Pau, a cincuenta kilómetros de los Pirineos. Allí conoció al francés Julien Mamet, piloto profesor de la misma y uno de los discípulos más aventajados de Blériot. Al poco tiempo de recibir sus primeras clases compró un aeroplano Blériot XI con motor de Anzani de 25 CV.

Su instructor, el galo Julien Mamet, utilizando el avión de su discípulo y con su patrocinio, realizó en España el primer vuelo controlado de un aparato más pesado que el aire; fue el 11 de febrero de 1910 en el Hipódromo de Casa Antúnez, situado en las cercanías de Barcelona. De allí se realizaron varios otros vuelos y demostraciones en diversas ciudades de la Península Ibérica.

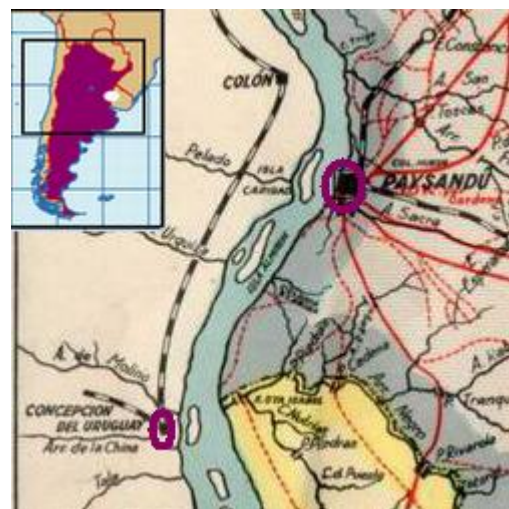
En Uruguay continuaría con su afición por la aviación, siendo incluso protagonista de un accidente en 1914 cuando volaba en compañía del piloto inglés John Barron. El 24 de octubre de 1916 fue nombrado vicecónsul de la R.O.U. en Santa Cruz de Tenerife. En octubre de 1919, ocuparía la Presidencia del Tenerife Sporting Club. En enero de 1924 es trasladado como cónsul en Pernambuco (Brasil); en 1929 designado cónsul en Biarritz (Francia) y en 1936 Turín (Italia) donde culmina su actividad diplomática. El miércoles 26 de diciembre de 1951 falleció en Libertad, ciudad del Departamento de San José.

21-12-1913 1er Correo Aéreo Internacional del mundo: Concepción-Paysandú (Cattaneo)

Si bien muchos catálogos afirman que el 1er vuelo Aerepostal Internacional en el mundo se llevo a cabo en 1918 entre El Cairo (Egipto) y Kartum (Sudan) esto no es así ya que existe documentación que prueba sin lugar a dudas que el 1er vuelo Aerepostal Internacional se llevo a cabo el 21 de diciembre de 1913 entre Concepción del Uruguay (Argentina) y Paysandú (Uruguay).

Las circunstancias fueron las siguientes: Los días 7 y 8 de diciembre de 1913, con motivo de las fiestas patronales, se organizó en Concepción del Uruguay (R.Argentina) la presentación de uno de los aviones que Cattaneo había traído a Bs.Aires en 1910. Luego de los vuelos el avión quedó en Concepción mientras se realizaban gestiones para realizar otros vuelos en las localidades de Entre Ríos y Paysandú.

El 18 de diciembre se anuncia que "el aviador está dispuesto a llevar el saludo de la municipalidad y pueblo al de Paysandú y también algún paquete de correspondencia destinada a total beneficio del Asilo lo que cobrará por entradas". El 20 de diciembre se avisa que "esta ciudad mandará por primera vez a la vecina ciudad su saludo por vía Aérea. El audaz piloto no llevará más que 200 cartas que no excedan el peso de 15



gramos cada una, cobrándose un peso por cada pliego, cuyo importe será destinado a beneficencia. La correspondencia se recibe en el Centro Comercial”.

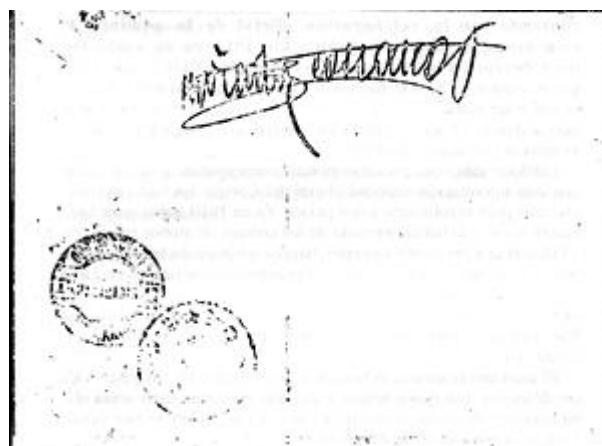
El domingo 21 de diciembre de 1913, a primera hora de la mañana, Cattaneo vuela con un paquete de correspondencia y llega a Paysandú, al local de la Exposición Feria, a unos 7 kms del centro de la ciudad, donde una fogata marca el lugar de descenso. En la tarde se llevo a cabo el festival de aviación. Las crónicas hacen referencia del transporte de correspondencia, confiada por la Oficina de Correos de Concepción del Uruguay; incluso se menciona que los propios empleados postales enviaron a sus compañeros de Paysandú un saludo que estos contestaron poco después mediante un telegrama agradeciendo dichos saludos.

En la crónica del diario “El Telégrafo” de Paysandú del día 23 de diciembre de 1913 se relata “...La Oficina de Correo de Concepción del Uruguay confió a Cattaneo un paquete de correspondencia, el que fue entregado personalmente por el aviador al Administrador de Correos, señor Alberto S. Quintana. Entre la correspondencia viene cartas dirigidas al Jefe Político Señor Felipe L. Montero y a los señores Carlos Volonterio, Carlos Bedogni, Lolita Legar, Angela Garibaldi, Rosalía T. de Gardil y Esteban Elizalde (h). Cattaneo ha puesto su firma en todos los sobres, como recuerdo de su viaje. Los empleados de correo de Concepción, por su parte, enviaron un saludo a sus colegas Sanduceros, que estos retribuyeron en el siguiente telegrama: Administrador y personal de Correos agradecen a los colegas de Concepción del Uruguay afectuoso saludo por intermedio del intrépido aviador Cattaneo”.

Se conocen solamente dos piezas postales de este vuelo; el mismo no esta incluido por Ciardi en su catalogo, probablemente por tratarse de un vuelo originado en Argentina.

El matasellos aplicado en estas piezas, tal como en los vuelos anteriores, fue confeccionado con tipos móviles de caucho que se colocaban sobre rieles de metal o madera. En este caso el texto fue “Correo Aéreo Concepción del – Uruguay a Paysandú R.O.” sin hacer referencia a la fecha. Se aplico la estampilla “Labrador” de 10 cts que era la tasa normal para una pieza dirigida a Uruguay. Al dorso se aplico fechador de salida de Concepción del Uruguay y de recepción en Paysandú. Cattaneo escribió y firmo cada una de las piezas al dorso como “aviador Cattaneo”. Por lo menos dos piezas se dirigieron a residentes de Entre Ríos (poste restante) por lo cual los sobres fueron devueltos a su punto de origen; estas son las piezas conocidas.

En cuanto a las remitidas a Paysandú se conocen por lo menos 8 destinatarios pero de las mismas se ignora el destino.



Anverso y reverso del sobre dirigido a Carlos Bedogni. Al frente el gomígrafo especial y la dirección tachada por haber sido retornado. Al dorso fechadores de salida y recepción y firma de “Aviador Cattaneo”.

Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi (Ref 12)

18-07-1916 Dos vuelos Buenos Aires – Montevideo - (Cristi – Boiso Lanza)

El 18 de julio de 1916 el Alf. Esteban Cristi, uruguayo que realizaba el curso de aviación en El Palomar (Argentina) se escapa en un Bleriot monoplaça de 50 H.P. llamado “Centenario” y realiza el cruce Bs.Aires – Montevideo. Sin tener en cuenta a Teodoro Fels se trata del 1er piloto uruguayo que realiza el cruce del Río de la Plata.

Las circunstancias de esta escapada fueron las siguientes: El 9 de julio de 1916, centenario de la independencia Argentina, se organizan un raíd Bs.Aires – Mendoza y un “torneo aéreo” en el estadio de Palermo. Tanto Cristi como Berisso (quien a la postre resulta triunfador del mismo) se inscriben para el raíd pero Cristi es rechazado categóricamente por considerarse su aeroplano totalmente inadecuado. Defraudado resuelve participar en el “torneo aéreo” y mientras realiza el mismo se da una “escapadita” realizando un vuelo a unos 50 mts de altura sobre el Palacio del Congreso inmediatamente se suspenden los vuelos para el Alf. Cristi.



Unos días después desde Montevideo se dispone que Boiso Lanza vuele el Castaibert 100 HP (que el Gobierno Uruguayo había adquirido) considerándose que era el único piloto capacitado para hacerlo dado la potencia de las máquinas y el grado de capacitación de los pilotos. Cristi “levemente molesto”, el 17 de julio, víspera de la ejecución del vuelo, concurre a saludarlo al Savoia Hotel “donde lo encontré rodeado de un núcleo de admiradores ...”. Caballerosamente se ofrece para acompañarlo en su Bleriot pero Boiso Lanza se rehúsa “magnificando el riesgo que significaba mi ofrecimiento ...”.

“Desconsolado por la situación de desaire” resuelve fugarse con su Bleriot para Montevideo; es así que va al Estadio de Palermo y engaña al encargado pidiéndole que cargue el avión de combustible pues tenía orden de conducirlo al Palomar al día siguiente. El día 18, a las 06.30 de la mañana va hasta su avión, le quita la escarcha y logra arrancarlo. Antes de decolar le deja una carta al encargado dirigida al Director de la Escuela Militar de Aviación donde pide disculpas por la falta cometida y justificando el propósito que lo animaba a hacerla.

No sin inconvenientes, a la hora 0900 logra llegar a Rincón de Arazati donde obligatoriamente debe descender para repostar combustible; encuentra un lugar al parecer adecuado y milagrosamente logra aterrizar en medio de una majada de ganado. Con algunos locales del lugar que aparecen en su auxilio consigue “20 litros de nafta etiqueta verde que le facilitan un nuevo salto sin saber cual sería su longitud ...”; a las 10.00, auxiliado por dichos locales decola y “rozando los árboles del monte próximo” continua su vuelo. Llegando a “La Paz” se producen fallas del motor y el mismo se detiene por lo cual “.... con la hélice calada desde los 800 mts empecé un planeo con el fin de aterrizar.” Logra aterrizar en un terreno vacío, eran las 10.50; los vecinos le proporcionan una lata de combustible, le prestan auxilio para el despegue y alrededor de las 12.10 ya esta nuevamente en vuelo rumbo a Maroñas. Luego de un par de sobrevuelos para reconocer el terreno a las 12.30 toma tierra en el Aeródromo de Adami.

Sorpresa mayúscula de todos los presentes que estaban esperando a Boiso Lanza Comunicada la novedad, inmediatamente el Presidente de la República, Dr. Viera, dispone que se le aplique un arresto de rigor y por la tarde lo recibe en compañía de su Ministro de Guerra donde es reprochado y felicitado

El día 20 retorna a Bs.Aires (increíblemente solicita para hacerlo en el mismo aeroplano lo cual es totalmente denegado) donde se le levanta el castigo y se reintegra a la Escuela Militar de Aviación del Palomar



El mismo día, algunas horas mas tarde, el Tte. Juan Manuel Boiso Lanza realiza el cruce Bs.Aires – Mdeo en un avión Castaibert con motor Gnome de 100 HP que fue el 1er aeroplano adquirido por el Uruguay para formar la “Escuela Militar de Aviación”. Partió del aeródromo de Villa Lugano a las 12.00 A.M. aterrizando en el Regimiento de Blandengues a las 1.22 de la tarde batiendo el record de velocidad aérea sobre el Río de la Plata. **Trae en este vuelo 2 cartas;**

una del Gral. Allaria, Ministro de Guerra de Argentina, dirigida al Ministro de Guerra de Uruguay y otra carta del Aéreo Club Argentino, dirigida al pueblo del Uruguay.

Ref. Biográfica: Gral. y Aviador Esteban Cristi

Precursor de la Aeronáutica Argentina y de la Uruguaya; nació en Montevideo el 16 de enero de 1891. Ingresó en la Escuela Militar y Naval en 1910, egresando como Alférez del Arma de Infantería en 1913. A mediados de 1915, con el grado de Alférez fue becado junto al Tte. 2do Cesáreo L. Berisso, a fin de estudiar en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, en Buenos Aires el Curso de Piloto Aviador Militar.

Comenzó su aprendizaje en el 3.er Curso de Pilotaje en biplano Farman. Rindió examen el 16 de octubre de 1915, obteniendo el Brevet N° 85 de Piloto Aviador.

De acuerdo a exigencias del Ejército Argentino, para obtener el diploma de Piloto Aviador Militar, era necesario que también se calificara como Piloto Aeronauta. El 19 de septiembre de 1916, obtiene el Brevet de Piloto Aeronauta N° 35 de la Federación Aeronáutica Internacional habiendo comenzado el aludido Curso con el Aéreo Club Argentino. Paralelamente, el 18 de julio de 1916, sin autorización de la Escuela de Aviación Militar, en el Bleriot “Centenario” de 50 hp, de la Institución, vuela desde Buenos Aires a Montevideo. El 8 de octubre de 1916, finaliza exitosamente el raíd exigido del Curso Superior de Piloto Aviador Militar.



A su regreso a Montevideo es nombrado en la recién fundada Escuela Militar de Aviación como Piloto Instructor. En 1933 fue designado Director de la Escuela y, en 1935, Director de Aeronáutica Militar; ocupando ese cargo hasta que se retira en 1939.

Por sus relevantes méritos aeronáuticos, en 1960 el Poder Ejecutivo lo ascendió al grado de General. El 21 de enero de 1971 la Nación Argentina por Ley Nacional lo declaró “Precursor de la Nación Argentina”. Falleció en Montevideo el 15 de noviembre de 1967.

Ref. Biográfica: Cap. Juan M. Boiso Lanza

Nace en Montevideo, el 28 de octubre de 1887 e ingresa en la Escuela Militar en 1903; en 1904 le toca intervenir en la última gran contienda civil que conoce el país como ayudante del Comandante Atanasildo Suárez, está en campaña varios meses.



Terminada la Guerra Civil continúa sus estudios recibiendo de Alférez del Arma de Artillería en 1907. En 1908 es designado Agregado Militar en la Legación de Uruguay en el Reino de Bélgica. Perfecciona rápidamente su dominio del francés y logra ser admitido como alumno (Oficial) en la Escuela de Aplicación de Artillería e Ingenieros Militares de Bélgica.

A mediados de 1910 vuelve a su patria para continuar la carrera en su Arma de Artillería. Pocos meses se transforma en aspirante a aviador, primero con objetivos deportivos y luego en aspiración profesional. Cuando en febrero de 1913 se hace un llamado entre los oficiales del Ejército que deseen recibir enseñanza de “la Aviación” en la recién

fundada Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, es uno de los primeros en presentarse. Por esa época aparece como uno de los secretarios del Comité Militar Pro-Aviación del Centro Militar.

El renacer de la Aviación Militar se produce en 1915 con la designación de Boiso Lanza y Sáenz Lacueva para recibir instrucción de vuelo en Chile, al mismo tiempo que Berisso y Cristi viajan a la Argentina. Ambos terminaron los cursos recibiendo el Brevet de Piloto Aviador Militar y en el examen que dio Boiso Lanza para conseguirlo alcanzó una de las más altas notas.

Vuelto de Santiago, en abril de 1916, se mueve en torno al Ministerio de Guerra y Marina para apurar la fundación de una Escuela Militar de Aviación. Debido al éxito que los oficiales han obtenido en sus cursos en el extranjero, Boiso Lanza resulta encargado de elegir en Buenos Aires los aviones para el futuro instituto.

El 24 de julio de ese año, se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación y el 20 de noviembre de 1916 el Poder Ejecutivo promulga su ley de creación. . El Tte. 1º. Juan M. Boiso Lanza es nombrado Director de la novel Escuela. Berisso, Sáenz Lacueva y Cristi, tres oficiales recientemente brevetados, serán nombrados como instructores.



A mediados de 1917, la Escuela está funcionando y preparando nuevos alumnos. En ese año, la Escuela hace varios raids al interior de la república. En el más importante, Boiso Lanza vuela en un Castaibert hasta Paysandú. Al regreso, cuando despega de Trinidad, se accidenta y recibe heridas de consideración.

En febrero de 1918 es designado para integrar una Misión Militar de observación y estudio en Europa, que se encontraba en plena 1ª. Guerra Mundial. En marzo arriba a España y dos meses después parte para París.

La misión hace una visita a la Base Aérea de Avord, donde está instalada la Escuela Militar de Aviación, unos 200 kilómetros al sur de París. Allí Boiso Lanza es autorizado a efectuar un vuelo nocturno de pasajero en un avión Voisin. El 20 de julio un instructor lo examina y lo autoriza a volar solo en un biplano Nieuport. Se entrena y recibe instrucción de acuerdo a las exigencias del Instituto.

Al término de su entrenamiento, hace un vuelo de Avord a París, con la correspondiente vuelta, en un avión al que había que efectuarle un raid de ensayo.

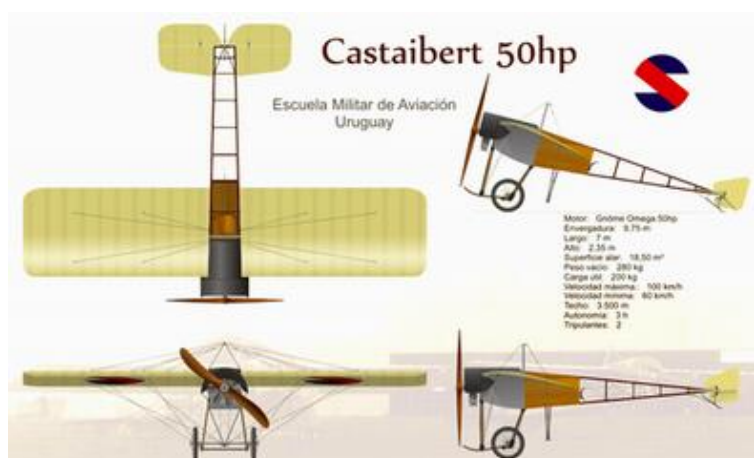
En los primeros días de agosto, Boiso Lanza ingresa en la Escuela Militar de Aviación de Port Long, en la ciudad de Pau (Basses-Pyrénées) para especializarse en el arte del combate aéreo. En ocho días, realiza en Port Long verdaderas proezas, pasa todas las pruebas, cumple con las exigencias aéreas, ininterrumpidas, acumula 15 loops. El 10 de agosto en el último vuelo exigido para que se le otorgue el diploma de Aviador Militar, sufre un accidente al aterrizar un Nieuport y pierde la vida.

Por resolución del Poder Ejecutivo No. 394 del 19 de marzo de 1968 Boiso Lanza fue declarado precursor de la Aeronáutica Uruguaya. Y el 10 de agosto, se tomó, a partir de 1938, como “Día de los Mártires de la Aviación Militar”.

Ref. Aeronaves: aeroplano Castaibert con motor Gnome

Paul Castaibert de origen Frances, emigrado a Argentina y luego radicado en Uruguay. Fue el primer diseñador - constructor y piloto de aviones que construyó y voló un avión en Argentina, fabricó de manera artesanal más de 20 aviones entre los años 1910 -1918.

El Castaibert N° 2, llamado por su diseñador 911-II con un motor Anzani de 25 Hp, fue el primer avión capaz de volar construido en Argentina hacia el final del año 1911; fué el primer avión Sudamericano con patente internacional. A partir de 1916 al menos 5 Aviones Castaibert 912 – III fueron vendidos a Uruguay.



Castaibert formó una Escuela de Aviación en Bs.Aires en el año 1913; en ese establecimiento alternó su actividad como instructor de vuelo y constructor de aviones donde habitualmente colaboraban sus discípulos.

Los modelos Castaibert rápidamente alcanzaron fama. En 1916, debido a la carencia de material y partes como producto de la IGM, vendió su industria y algunas unidades a la Aviación Militar del Uruguay donde luego trasladó su fábrica que funcionó hasta 1918. Hubo modelos destinados y otros fabricados en el Uruguay. Falleció en Uruguay el 18 de mayo de 1951. En sus instalaciones se fabricaron veintitrés aviones de diferentes modelos.

11-07-1917 Vuelo Buenos Aires – Montevideo - (Berisso)

El 11 de julio de 1917 el Tte. Berisso hace el raíd El Palomar – Bs.Aires a Montevideo en un avión Farman que se había mandado construir para la naciente Escuela Militar de Aviación de Uruguay. El nombre de este avión era “El Águila” en recuerdo del avión Farman de la Escuela de Aviación Militar de Cerrillos de 1913. No se transporto correspondencia.

Ref. Biografica: Gral. y Aviador Cesáreo L. Berisso

Precursor de la Aeronáutica Argentina y de la Uruguaya; nació en Montevideo el 6 de noviembre de 1887. Para 1913 el francés Marcel Paillette era el instructor de la Escuela de Aviación Militar que se había inaugurado en Los Cerrillos el 17 de marzo de 1913. Al terminarse los fondos previstos, estaban prontos para cumplir el primer vuelo "solo" varios de los alumnos pilotos. Anticipándose al cierre de la Escuela por la no renovación del contrato con el instructor y propietario de las aeronaves, el entonces Alférez Cesáreo Berisso, se escapa en el biplano Farman "El Aguila" y cumple subrepticamente su primer "solo", volando desde Los Cerrillos hasta la playa Malvín en Montevideo.



Texto al pie de la foto: El aparato Farman “El Águila” después de su aterrizaje en la playa Malvín triulado por Berisso en el año 1913 - Paillette

A mediados de 1915, con el grado de Teniente 2.º fue becado junto al Alférez Esteban Cristi, a fin de estudiar en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, en Buenos Aires el Curso de Piloto Aviador Militar. Interviniendo en julio de 1916 ya diplomado de Piloto Aviador, en la gran Carrera

Aérea Buenos Aires-Mendoza, en conmemoración del Centenario de la Declaración de la Independencia de la República Argentina, que es ganada por Berisso. A raíz de la cual se le concedió el título de Piloto Aviador Militar.



El 11 de julio de 1917 Berisso trae desde El Palomar - Buenos Aires el biplano Farman motor Gnome de 50 HP bautizado "El Águila" en recuerdo del Farman de la Escuela de Aviación de Los Cerrillos de 1913, el primer y único aeroplano de ese tipo (sin cabina, sin instrumentos, sin siquiera un parabrisas) que cruza el Río de la Plata; es un vuelo prácticamente con el cuerpo al aire. A su regreso a Montevideo, junto con los Tenientes primeros J. M. Boiso Lanza, A. Sáenz Lacueva y el Alférez E. Cristi; todos graduados de Pilotos Aviadores Militares en Chile y en Argentina, fundan la Escuela Militar de Aviación, institución que comienza

su trayectoria en 1917 con monoplanos “Castaibert”, más el biplano Farman que había traído por Berisso quien prepara y acredita a ocho alumnos.

A mediados de 1918, el ahora Capitán Berisso es enviado a los Estados Unidos donde se calificó como piloto de variados aviones modernos y finaliza su preparación de piloto aeronauta, comenzado en Buenos Aires.

A su retorno a nuestro país, poco después, es designado Director de la Escuela Militar de Aviación. Cargo que ocupa por más de nueve años, consolidando la Institución en la cual se forman más de setenta Pilotos Aviadores Militares. Paralelamente, efectúa grandes vuelos, como el realizado hasta la frontera de Colombia y Ecuador en 1929, en un biplano concebido por él y construido en la Escuela. Su actividad aeronáutica lo acompañó en toda su vida. Todavía continuó volando en aviones

modernos y antiguos hasta luego de retirado como General. El Gobierno siempre consideró primordial su capacidad de organización, como ejemplo lo designó Presidente de la Línea Aérea PLUNA, cuando se creó como Ente Autónomo. Falleció en Montevideo el 28 de julio de 1971.

Ref. Aeronaves: aeroplano Farman “El Águila”

Dos hermanos de origen inglés emigrados de Francia: Henry y Maurice Farman, fueron protagonistas del desarrollo de la aviación en la segunda década del siglo veinte. Henry comenzó su carrera como constructor adquiriendo uno de los primeros biplanos Voisin al que transformó de manera notable, eliminándole las superficies laterales que unían el ala superior con la inferior, agregándole un pequeño plano estabilizador anterior, e incorporándole alerones para aumentar la maniobrabilidad del avión. H. Farman realizó varios vuelos que marcaron records: el del 13 de enero de 1908 (el primer vuelo circular de un kilómetro en Europa) y el primer vuelo a campo traviesa (desde Chalons hasta Reims) en octubre del mismo año, recorriendo una distancia de 26,4 Km.

Tras estas experiencias, Henry Farman produjo su primer avión en 1910, logrando un buen éxito comercial. Su avión - además de ser utilizado en Francia - fue adquirido para las primeras escuelas de vuelo de Inglaterra e Italia. Y varias firmas extranjeras se aseguraron la compra de su licencia de construcción; el Farman fué el primer avión de marca construído en Uruguay.

En 1912, Maurice Farman, quien hasta entonces había estado construyendo aviones por cuenta propia, se asoció a su hermano y los dos - que hasta ese momento habían construido diferente tipo de aviones - comenzaron a unificar su producción. El proceso culminaría con la denominación lisa y llana de "Farman" de todas sus realizaciones.



Resulta difícil hacer una enumeración de los distintos tipos y subtipos de los primeros Farman. Esto se debe a que diferían en muchos detalles. En algunos modelos el lugar del piloto estaba cubierto y en otros no. Los motores variaban entre los Gnome, (de 50 o 60 caballos) y los Renault (60 caballos) y los De Dion-Bouton. El Henry Farman 1912 (con motor Gnome de 60 caballos) tenía una envergadura alar de 14,40 metros y un largo de 13,80 metros. El Maurice Farman del mismo año tenía una apertura alar de 15,50 metros, un largo de 12 metros y un motor Renault de 70 caballos. La construcción de los tres modelos a los que genéticamente se les da el nombre de Farman 1914, fuera de ciertas diferencias de segundo orden, era bastante simple: de fórmula biplana, con el ala superior generalmente más larga que la inferior. Las alas estaban unidas entre sí por montantes de madera y por cables de acero en diagonal. Con la misma técnica estaban realizados los planos de cola. El fuselaje estaba construido con cuatro largueros principales de soporte que salían de las alas, sostenidos por montantes y cables que se continuaban hasta sostener los planos de cola. La cola contaba - en su parte inferior - con un muelle de acero (bequille) para frenar la carrera en el aterrizaje. Las alas estaban dotadas de alerones y los planos horizontales eran biplanos (el plano superior era el único dotado de partes móviles) en los modelos de Henry (hasta 1912) y en los modelos de Maurice (hasta el M.F.7). Los que les sucedieron fueron monoplanos. El tren de aterrizaje estaba construido por dos carros biciclo, con ruedas de goma, amortiguado con sistema elástico. La carlinga estaba ubicada entre las dos alas. Ligeramente adelantada podía dar cabida a dos hombres y en casos excepcionales a tres. El motor estaba ubicado en la parte posterior de la carlinga y hacía accionar una hélice propulsora, de dos palas, en madera de nogal, cuyo borde de ataque estaba revestido en latón.

03-09-1917 Primer Correo Aéreo Internacional “Oficial”: Bs. Aires - Mdeo (T.Fels)

El 2 de septiembre de 1917 se produce el 1er vuelo Aerepostal Internacional “oficial” entre Buenos Aires y Montevideo por parte del aviador uruguayo (nacionalizado Argentino) Teodoro Fels. Este vuelo es considerado por algunos autores como el 1er vuelo internacional con Correo Aéreo ya que por diferentes motivos no reconocen como tal el realizado el 21-12-1913 por Cattaneo.





El vuelo fue realizado en el entorno de un festival benéfico destinado a recaudar fondos para obras hospitalarias organizado en las instalaciones municipales de Palermo. Para la recepción de correspondencia se colocaron dos buzones y se habilitó en el palco principal del “Stadium municipal” un sector a cargo de empleados de la Dirección de Correos y Telégrafos para atender al público.

A las 14.25 Fels partió en un pequeño avión Bleriot-Gmnome de 50 HP con una saca que

contenía 75 cartas simples y 96 tarjetas postales a todas las cuales previamente se había aplicado una marca recordatoria (donada por el Circulo sportivo) de forma circular, en color azul verdoso, con el texto “PRIMER CORREO AEREO INTERNACIONAL – 2 DE SET. 1917 – ENTRE BUENOS AIRES Y MONTEVIDEO – PILOTO TEODORO FELLS”.

El vuelo demoró 2.45 minutos finalizando en Punta Carretas (Montevideo); inmediatamente de su arribo Fels se trasladó a la Dirección de Correos de Uruguay donde hizo entrega de la saca postal junto con una nota del Dr. de Correos y Telégrafos argentinos (J.M.Giuffra) y una copia del acta labrada en Buenos Aires que reza lo siguiente:

“En la Capital Federal, a los dos días del mes de septiembre del año mil novecientos diez y siete, en el local del Stadium Municipal y siendo las dos pasado meridiano, se procede a cerrar el despacho de correspondencia número uno, destinado a Montevideo, Republica Oriental del Uruguay que será transportado por la vía aérea por el piloto argentino don Teodoro Fels, que en este acto inaugura el primer correo aéreo internacional bajo los auspicios del Circulo Sportivo”.

La existencia de esta acta es el principal argumento esgrimido para considerar este vuelo como el 1er transporte internacional de correspondencia.

Al día siguiente, 3 de septiembre, se produce el viaje de retorno y en esta oportunidad Fels transporta una valija aérea que le había sido entregada por el Director de Gral. de Correos de Uruguay (R.G.Saldaña) conteniendo nota de respuesta y saludos así como unas 70 piezas postales. En el vuelo se suscitan inconvenientes mecánicos y Fels debe realizar un aterrizaje de emergencia en la jurisdicción de Fuerte Sauce y solicitar el envío urgente de repuestos para reparar el aeroplano. Superados los inconvenientes logra arribar al campo militar “El Palomar” el día 7 de septiembre. Fels hace entrega de la valija a las autoridades postales argentinas en el Correo Central de Buenos Aires.

Las piezas postales transportadas **desde Montevideo no llevan ninguna marca especial**. Se conoce alguna tarjeta del vuelo de ida que fueron redespachadas a su remitente original llevando alguna de ellas una anotación manuscrita del propio Fels como constancia de su despacho desde Montevideo.

Nota: Fels había protagonizado el 1 de diciembre de 1912 un cruce aéreo del Río de la Plata; ver referencias y biografía en dicha fecha.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V3 : indica 1 pieza conocida de Mdeo a Bs.Aires

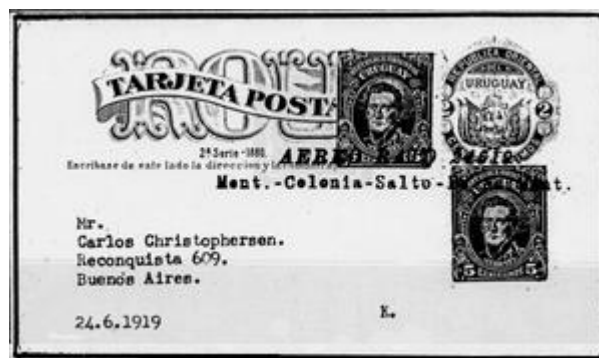


24-06-1919 Raíd aéreo Montevideo – Salto – Buenos Aires (Mayor Kingsley)

En 1919 llega al Río de la Plata (Bs.As.) el reconocido piloto ingles, Mayor Shirley G. Kingsley representando a una firma proveedora de aviones e implementos, la empresa Air Co. A partir del 10 de junio de 1919 y en el lapso de 5 semanas realizo once vuelos entre Bs.As y Mdeo con dos pasajeros en cada viaje. Para ello constituyo Kingsley la sociedad “The River Plate Aviation Company” que contó con varios pilotos ingleses; esta sociedad posteriormente daría lugar a la creación de la “Compañía Rioplatense de Aviación S.A.” que cumpliría el primer servicio internacional regular Montevideo – Buenos Aires.

En este contexto llevo a cabo el **primer vuelo internacional gestado e iniciado en Uruguay**; con correspondencia que fue realizado el 24 de junio de 1919 en un biplano "Aircó DH4A"

con el siguiente recorrido: Montevideo (desde Paso de Mendoza), Colonia (tiradas desde el avión tres paquetes de correspondencia), Fray Bentos (tiradas desde el avión), Paysandú (tiradas desde el avión), Salto (escala) y Buenos Aires (llevando un pasajero). El regreso desde Bs.Aires a Montevideo se llevo a cabo el 26 de junio desde “El Palomar” al campo de “Los Cerrillos” esta vez transportando dos pasajeros. (R59).



Los periódicos de la época anunciaban que este vuelo se efectuaría con vistas al establecimiento de 5 líneas de transporte aéreo en Uruguay que abarcaría trece departamentos, incluyendo localidades a las que entonces no llegaba el ferrocarril. Posteriormente de realizado el mismo al prensa publicaba que “... *ha dejado inaugurado el servicio aéreo de correspondencia* ...”.

Como en vuelos anteriores no existe información sobre algún franqueo especial o complementario para la correspondencia. Muchos años después fueron “descubiertas” 5 tarjetas (enteros postales fuera de circulación) relacionadas con este vuelo, las mismas están franqueadas con 10 cts. lo cual



no coincide con el franqueo estándar de la época que debería ser de 5 cts. Además las mismas tienen un matasello especial con el texto "AEREO RAID 24619 - Mont. Colonia Salto Bs. As. Mont." en 2 líneas y sin marco y una pequeña letra “K.” (por Kingsley) en la parte inferior.

En artículo publicado en el año 1975, el especialista en aereofilatelia de Uruguay Jorge Ebbeler afirma que la cinco piezas son falsas lo que no fue desmentido por otros filatelistas, incluso propietarios (“descubridor”) de algunas de estas piezas. (R66). En estudios posteriores (incluyendo pericias de policía técnica referente al tipo de maquina de escribir utilizada en las tarjetas) se determino que las piezas no son reales. La posición de la mayoría de los filatelistas es que estas 5 tarjetas son fraguadas; el vuelo con transporte de correo realmente se cumplió aunque a la fecha no se conocen piezas verificadas que hallan sido transportadas en el mismo.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V4 : indica 5 piezas conocidas

Ref. Biográfica: Mayor Shirley G. Kingsley

Shirley George Kingsley nació en Londres en agosto de 1893. Para el año 1914 estaba trabajando como ingeniero de motor en la Argentina al comienzo de la I GM por lo que regreso al Reino Unido donde fue comisionado como segundo teniente en el séptimo Batallón del Regimiento de York y Lancaster.

Allí combatió entre 1915 y 1918 llegando a ser galardonado con la Cruz Militar el 03 de marzo 1917 por valor en combate. Fue atacado



por 3 máquinas hostiles y derribado. Para asegurarse de que su máquina sería destruido, aterrizó deliberadamente en el mar con gran riesgo para sí mismo ya que había sido herido y con dificultad nadó hasta tierra.

El 1 de abril de 1916 ingresó al Royal Flying Corps (RFC). Durante la guerra totalizó 1762 horas de vuelo.

Para 1919 regresa a Bs.Aires como representante de Aircraft Manufacturing Co. Ltd, fabricante de los aviones Airco DH (de Godoffrey De Havilland). Poco después en un biplano Airco 4 efectúa el raid Buenos Aires - Salta-Buenos Aires.

El 12 de junio de 1919, piloteando un "Airco D.H. 6" transportó desde El Palomar a Montevideo a su esposa y otra dama de apellido French, siendo ellas las primeras mujeres que volaron sobre el Río de la Plata.

El 10 de julio de 1919 fundada la Sociedad Río Platense de Aviación (The River Plate Aviation Co), que comenzó a operar desde el aeródromo ubicado donde actualmente se encuentra el Hipódromo de San Isidro el 23 de mayo de 1920 como línea no regular. El 21 de septiembre de 1921 la "River Plate Aviation Co", incorpora socios nacionales y se convierte en una "Empresa Argentina Limitada" que se convierte en la primer línea aérea regular



Argentina. - operando desde San Isidro a Villa Colón, Uruguay y cumple oficialmente, desde el 17 de diciembre de 1921 hasta el 30 de abril de 1922, cerca de 200 vuelos regulares.

El 23 de mayo de 1921 el piloto británico ya había inaugurado su escuela de aviadores en San Isidro, donde las primitivas avionetas correteaban frente al confortable clubhouse de dos plantas coronadas con el nombre de la compañía.

Kingsley viajó en 1922 a Europa y Estados Unidos para ampliar la compañía con hidroaviones Vickers-Viking y así unir el puerto porteño con Montevideo y agilizar ese viaje. Su compañía era privada, pero el piloto de la Primera Guerra sostenía que el Estado debía emprender caminos de subvención con aeropuertos, mantenimiento y otros soportes, pero no manejando esas empresas.

En 1923, cuando se agudizaron los problemas financieros de la compañía, Kingsley seguía en divulgador. Sostenía que la tecnología vencería a la niebla para los aterrizajes y a todos los meteorólogos. Pero no pudo sostenerse económicamente. Los vuelos terminaron al año siguiente.

Como hecho destacado de 1923 Shirley Kingsley efectúa el raid San Isidro-Córdoba-San Isidro con 4 pasajeros en el biplano Airco 16 y en 1927 efectúa con éxito las primeras pruebas de un biplano Moth 60 en El Palomar.

Ref. Aeronaves: biplano Airco DH4A



El Airco DH.4 era un bombardero diurno biplano biplaza de la Primera Guerra Mundial. Fue diseñado por Geoffrey de Havilland (de aquí la denominación "DH") para la compañía Airco, y fue el primer bombardero ligero diurno británico en poseer armamento defensivo efectivo.

El DH.4 entró en servicio en enero de 1917, siendo usado por primera vez por el 55° Squadron. de la Royal Flying Corps (RFC), en Francia, que despegaron desde

Fienwilliers el 6 de abril de 1917 para ir a bombardear Valenciennes. Su versión construida por Westland, llevaba el motor Eagle, dos ametralladoras sincronizadas de tiro frontal y un afuste anular Scarff en la cabina del observador.

El DH.4 probó ser un gran éxito y fue considerado como el mejor bombardero de motor único de la Primera Guerra Mundial. Con su confiabilidad e increíble desempeño - aún con su peso al tope por las bombas - el tipo probó ser muy popular con sus tripulaciones. El Airco DH.4 era sencillo de volar, y especialmente cuando estaba acondicionado con el motor Eagle, su velocidad y desempeño en altitud le otorgaban una gran posibilidad de ser invulnerable a la interceptación por los cazas alemanes, de tal modo que el DH.4 raras veces requería una escolta de cazas para cumplir sus misiones.

La cantidad de unidades en servicio empezaron a declinar desde la primavera de 1918, debido principalmente a la escasez de motores, y al cambio de la producción hacia el modelo DH.9, del cual se esperaba un mejor desempeño, que se convirtió en decepción, al ser este último inferior al DH.4. Conocido como el "Liberty Plane" (avión de la Libertad) llegó a ser el biplaza multirol estándar de las fuerzas norteamericanas siendo ampliamente popular con sus tripulaciones. El DH-4A volaba con 13 escuadrones de EE.UU. hacia el final de 1918.

08-12-1919 Inauguración servicio regular de pasajeros y correo Mdeo-Bs.As. (ref. R4)

En el libro "Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" de Antonio M. Biedma (pag 172) se detalla que el 8 de diciembre de 1919 fue inaugurado el servicio regular de pasajeros a Mdeo que incluía el transporte de correspondencia. Este servicio fue implementado por la "Misión Aeronáutica Francesa" establecida en "El Palomar" – provincia de Bs.As. - a partir del 6 de septiembre de 1919.



Otra referencia puede hallarse en listado de los "Vuelos mas importantes en el territorio nacional" (R-1)

donde esta referido como un Servicio experimental de transporte de pasajeros y correspondencia entre Bs.As y Mdeo de la Misión Aeronáutica Francesa. Duro pocos meses.

El 1er vuelo sobre el Río de la Plata en el que se cobró boleto fue realizado el 8 de diciembre (según otros autores el 4 de diciembre) en un bimotor Farman 50 piloteado por Gustave Grillon; la foto que se presenta tiene el autógrafo del mismo.

Esta fue la **1ª Cia de Aviación comercial en el Río de la Plata**; formada en Buenos Aires el 17 de julio de 1919, principalmente con capitales británicos obtenidos localmente, con el fin de establecer un servicio aéreo regular entre Buenos Aires y Montevideo. Se llamo "Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos" siendo encabezada por el comandante Precardin y el Capitán Argentino Vicente Almandos Almonacid (condecorado con Cruz de guerra y Legión de honor por su actuación en Francia durante la IGM); opero hasta febrero de 1920 siendo luego discontinuada.



Hasta el momento no he podido encontrar piezas postales transportadas en estos vuelos y son escasas las referencias periodísticas a los mismos; las mas destacables son las siguientes: El 8-1-1920 "Flighth International"

publica "Un servicio aéreo regular fue inaugurado entre Buenos Aires y Montevideo por miembros de la Misión Aeronáutica Francesa la cual se ha establecido por algún tiempo en Argentina con el objeto de organizar este tipo de servicios en varias partes del país."

El 22 de enero dice "...durante el mes de diciembre la Misión Francesa de Aviación en Argentina ha completado 33 viajes de Buenos Aires a Montevideo y regreso. El número de pasajeros transportados por aire totalizan 312, el tiempo de vuelo promedio fue de 160 horas, mientras que la distancia volada total fue de 15,000 millas. Durante un vuelo desde el aeródromo de Bella-Vista a Lima el último 19 de enero, el teniente francés Nehabrier falleció mientras que el Coronel de Baudiez, Jefe de la Misión, resultó fatalmente herido, cuando repentinamente su biplano Caudron se desplomó desde una altura de unos 250 ft."

Nota: Estos vuelos no están catalogados por Ciardi

El primer sello aparecido para Correo Aéreo fue emitido en Italia en mayo de 1917; se trata de un ejemplar para Servicio Expreso que fue sobrecargado en negro con el texto “Esperimento Posta Aerea, Maggio 1917 - Torino - Roma”. El primer país de América en emitir un sello de aviación fue Terranova (Newfoundland) en abril de 1919 con motivo de la



travesía del Atlántico en avión por H.G. Hawker; en este caso consistió en el sello de 3 cts marrón con la cabeza de un “caribú” (especie de ciervo) emitido ese mismo año y sobrecargado en negro con la leyenda “First Trans - Atlantic Air Post. April 1919”. En América del Sur la iniciativa le corresponde a Colombia donde también en 1919, se sobrecargó el sello de 2 cvs rojo con la esfinge del Gral.



Mariño con el texto “1er Servicio Postal Aéreo 6-18-19”. (R-33)

22-03-1921 Emisión sellos Correo Aéreo – 1er sello Correo Aéreo del Uruguay

El 22 de marzo de 1921 con la finalidad del franqueo de la correspondencia a ser transportada en un vuelo de ensayo entre Montevideo y Rocha se emitió nuestro primer sello de Correo



Aéreo. Consistió en la sobrecarga, litografiada en color azul oscuro por la Imp. Nacional de 10.000 ejemplares del sello nro. 157 de correo terrestre en planchas de 100 sellos. La sobrecarga es un avión biplano con el texto “CORREO AÉREO” debajo del mismo. El autor de este diseño fue el dibujante-litógrafo Guillermo Schoeder. El proceso de aplicación de las sobrecargas fue manual lo que dio lugar a corrimientos de la misma; lo mismo ocurrió con los

colores rojo y verde emitidos posteriormente (R56). Estos sellos también fueron utilizados en forma independiente del servicio al cual estaban inicialmente destinados.

A mi parecer el diseño de esta sobrecarga corresponde a un aeroplano AVRO que fue el utilizado en dicho vuelo y uno de los aviones más característicos de esta época; ver mas adelante la referencia a este aparato.



La resolución de Correos para la emisión de este sello es del 9 de marzo de 1921, acta nro 1075 y en sus aspectos básicos establece: (1)- Intervenir en todo lo relativo a un ensayo de servicio aerpostal (2)- El porte por cada pieza será del franqueo ordinario mas \$0.25 que se abonara mediante la estampilla especial que se dispone en esta resolución (3)- Resellar 10.000 estampillas del valor de 25 cts que se hallan en Deposito, fuera de circulación, con la inscripción “Correo Aéreo” que será impresa por la Imprenta Nacional (4) – Destinar el 80 % del producido por la venta de la estampilla especial al Centro Nacional de Aviación, en compensación de ese servicio. Nótese que el decreto no especifica el color de la S/C.

Su tiraje fue de 9.900 ejemplares agotándose a los pocos días de ser puesto en circulación (R-33); la s/c se aplicó en color azul existiendo varios tonos que van desde el muy oscuro al bastante claro. Se menciona un tiraje de 9.900 ejemplares ya que existió una plancha de 100 sellos sobrecargada en color negro.

Con respecto a “variedades” Ciardi cataloga 3 de color: Negra, Ultramar, Azul verdosa ; y una variedad de impresión: Punto azul sobre la 2da “O” de CORREO (posiciones 5, 12, 15, 18, 25, 28, 32, 38, 42, 45, 48, 52, 62, 65, 72, 75, 78, 98). Existen además sobrecargas incompletas, borroneadas y desplazadas con diferente “importancia”.

La sobrecarga en negro - ¿ ensayo o variedad ?

Analizaremos este sello sobre el cual existen variadas opiniones y que tiene un alto valor de catálogo. El decreto del correo autoriza la sobrecarga de 10.000 ejemplares sin especificar el color; en varios artículos (R56) se menciona que alrededor del 15 de marzo de 1921 le fue presentada como “muestra” al Director de Correos de la época, Dn. Cesar Miranda, una plancha sobrecargada en color negro y que esta la considero algo “fúnebre” disponiendo por ello que fuera impresa en azul quedado, de hecho, sin valor franqueatorio la s/c en negro.

Los ejemplares de esta hoja fueron repartidos entre jerarcas del instituto postal (según testigos de la época entre el mismo director, el sub-director y el jefe de valores) por lo cual en realidad nunca fueron puestos a la venta al público; sin embargo cuando los sellos salieron a la venta el día 20 c/u de ellos pago a tesorería los ejemplares que le habían sido entregados. Es por esta causa que en los primeros catálogos internacionales los sellos con s/c negra no aparecen, sin embargo en el catálogo Soto de 1922 se incluye el mismo como “*Error – sobrecarga en negro*” indicándose que había sido “*fraccionado en el Correo Central*” (Ferrer Lull de 1936 aparece como variedad; Hoermache y otros de 1948 aparece como un valor específico de la serie). Podemos agregar que ya en el regreso de este vuelo de Mdeo – Rocha – Mdeo aparece una tarjeta entero postal dirigido al Sr. Francisco Zorrilla de San Martín en Mdeo que al dorso esta anotada y firmada por el mismo Dn. C. Miranda; con fechas posteriores aparecerán otras piezas circuladas con la sobrecarga negra.

En abril de 1924, al ser consultado con respecto a la “sobrecarga negra” por el Centro de Coleccionistas del Uruguay, el propio Director del Correo don César Miranda manifiesta mediante carta (R49) : (1) que no se ha impreso por mandato del Consejo de Correos ningún resello en tinta negra (2) que solo se hicieron pruebas en papel glasé de color blanco que fueron destruidas (3) que se resellaron 10.000 ejemplares en azul (4) que la impresión se hizo bajo el control exclusivo de la Imprenta Nacional sin que ningún empleado del Correo



interviniera en las operaciones (5) que no existe ninguna constancia oficial de la impresión en negro de donde resulta que el Consejo de Correos no pudo autorizar la circulación de una estampilla impresa en un color distinto al dispuesto (6) que por este motivo no es posible establecer el tiraje que ha podido tener el resellado en negro (7) que desde esta a cargo de la Dirección de Correos todos los ensayos de estampillas así como las pruebas de sobrecarga han sido invariablemente destruidos.

Según esta respuesta la editorial de la revista concluye “Que no se trata de un ensayo sino que es un error del cual no se conoce la tirada”.

Como vemos existen serias discrepancias con la génesis de dicho sello expuesta anteriormente; para no perder en contexto debemos tener en cuenta que el Dr. Cesar Miranda era filatelista y socio del Centro de Coleccionistas especializándose en sellos aéreos; inclusive en 1929 fue nombrado como el 1er Socio Honorario del CFU y que tuvo una importante actuación para la organización de la Exposición Internacional de 1931.

Concluyendo, para que un sello sea considerado oficial de un país deben cumplirse tres requisitos:

- 1) Que sea encargado por el Correo de un gobierno establecido (*cumple*)
- 2) Que sea vendido por dicho Correo (*discutible*)
- 3) Que halla servido de franqueo para correspondencia efectivamente circulada (*cumple*)

A mi criterio el punto (2) es el mas controversial pues nunca se “vendió” sino que se “repartió” entre autoridades del Correo aún cuando después abonaron a tesorería el monto correspondiente a dicha repartija. La venta de los sellos se refiere al “al publico en general” y en este caso resulta claro que no fue así y que el ciudadano (filatelista) común nunca tuvo acceso a los mismos ya que nunca pasaron por las ventanillas del correo.

Otro indicio significativo es que casi (o todas?) las piezas circuladas con estos sellos son generadas por filatelistas que se beneficiaron con el reparto. En definitiva se trata de piezas filatélicas circuladas con sellos de ensayo (prueba) en algunos casos combinados con otros sellos de curso legal.

Mi opinión es que se trata de pruebas y no variedades y que las piezas circuladas son piezas filatélicas.

Existen diversas falsificaciones de la s/c negra; según Hormache (R54) estas falsificaciones se realizan por 2 métodos (1) Repasando con tinta china ejemplares con la sc azul – pueden

reconocerse por lo “pesado y espeso” de la sc, su uniformidad sin los pequeños detalles de la autentica y que no permite reconocer a su través, el fondo del sello. La sc real es de color grisáceo y de aspecto “liviano” de tal manera que es posible percibir el fondo del sello. (2) Falsos obtenidos por foto-litografía o litografía – en estos el diseño no es perfecto; el asiento del aviador no esta separado del ala inferior y se ven las aspas de la hélice lo que no ocurre en el autentico. El tamaño tampoco es exacto, el tamaño de la leyenda “CORREO AEREO” es de 17 mms en los sellos legítimos; en los falsos varia de 16.5 a 17.5 mms.

Estos falsos han sido también observados sobre carta. Con el mismo cuño utilizado para esta falsificación existen también falsificaciones de la sc roja tanto en posición normal como invertida; a leyenda de estos es de 17.5 mms de longitud

No existen usados sueltos con sc negra; las mayores piezas conocidas son blocks de 4 sellos. Cartas conocidas con la sc negra (R56) : (1) Vuelo Mdeo-Bs.Aires del 22 de enero de 1923; (2) vuelo de Sarandi Grande – Mdeo del 12 de octubre de 1923; (3) vuelo Mdeo-Florida-Mdeo del 25 de Agosto de 1925; (4) tarjeta volada Rocha-Mdeo del 24 de marzo de 1921. También se conoce uno sobre fragmento. Actualmente están ubicados alrededor de 80 sellos de la plancha original de 100, casi todos ellos en poder de filatelistas Uruguayos. También se conoce una carta con la variedad Ultramarino – vuelo Sarandi Grande – Mdeo del 12-10-1923

Ref. Motivo sello: Alegoría de la Justicia

El 1er sello utilizado para correo aéreo fue el emitido el 11 de febrero de 1901, color sepia, con un facial de 25 cts que representa una “Alegoría de la Justicia”. Este sello fue resellado en tres oportunidades con la misma sobrecarga “Correo Aéreo” cambiando su color.



La alegoría de la justicia en la tradición artística occidental se representa a través de la imagen de una mujer, en algunas concepciones con los ojos vendados, que sostiene una balanza en la mano izquierda y una espada en la derecha.

La balanza con que se la representa es la balanza griega de 2 platillos, no la romana que tiene uno solo. El uso de 2 platillos podría explicarse como una equivalencia entre 2 objetos o bien la superioridad de uno frente al otro, partiendo del supuesto de que ambos son de la misma naturaleza.

En la otra mano, la Justicia sostiene una espada. La presencia de la espada hace referencia a la decapitación (entre 1551 y 1798, la mitad de los condenados a muerte son ejecutados mediante decapitación con espada).

Sin embargo la deificación griega de la justicia (Diké, tiene poca aceptación en Roma), la conocida alegoría de la justicia con los ojos vendados, no es romana, sino que la difunden, tomada del viejo Egipto, los artistas del siglo XVI

Cuadro con usos conocidos del sello A1 (sobrecarga Azul)

Fecha	Vuelo/s	Sobrecarga	Observaciones
22-03-1921	Vuelo ensayo Montevideo - Rocha	Azul	170 cartas francas y 10 periódicos
22-03-1921	Vuelo ensayo Montevideo - Rocha	Azul	14 cartas recomds (6001 al 6014)
22-03-1921	Vuelo ensayo Montevideo - Rocha	Azul	2 c/alcance terrestre a Piriápolis
24-03-1921	Retorno ensayo Rocha - Montevideo	Azul	65 cartas francas o recomendadas
24-03-1921	Retorno ensayo Rocha - Montevideo	Negra	Entero Postal firmado al dorso por Miranda
13-11-1921	Retorno vuelo esp. Mercedes – Mdeo	Azul	Muy escasos - Sello fuera de circulación
22-01-1923	Vuelo Mdeo-Bs.Aires - Kingsley	Azul	Sello fuera de circulación
22-01-1923	Vuelo Mdeo-Bs.Aires - Kingsley	Negra	Fuera de circulación / sobre de Casa Soto
12-10-1923	Vuelo conm. Sarandi Grande – Mdeo	Azul	Fuera circulación - Org. EMA
12-10-1923	Vuelo conm. Sarandi Grande – Mdeo	Negra	Fuera circulación - Org. EMA
12-10-1923	Vuelo conm. Sarandi Grande – Mdeo	Ultramarino	Fuera circulación - Org. EMA
25-08-1925	Vuelo conm. Mdeo-Florida	Azul	Fuera circulación - Org. C.Nac.Av.
25-08-1925	Vuelo conm. Florida -Mdeo	Azul	Fuera circulación - Org. C.Nac.Av.
25-08-1925	Vuelo conm. Florida -Mdeo	Negra	Fuera circulación - Org. C.Nac.Av.

Copmo vemos en la mayoría de estos “sobres raros” los sellos estaban fuera de circulación y fueron generados con finalidad “filatelica” ya sea por Miranda, la “Casa Soto” u otros similares. Considero como validos unicamente los del vuelo de ensayo de marzo de 1921.

22-03-1921 Vuelo de Ensayo Montevideo-Rocha (Ángel S. Adami)

Vuelo de ensayo entre Montevideo y Rocha realizado en avión Avro del Centro Nacional de Aviación, piloteado por Ángel S. Adami; inicialmente se planifico una escala en Piriápolis que no fue llevada a cabo.

El motivo de estos vuelos de ensayo es que en la época la capital de Rocha se encontraba bastante aislada en lo referente a comunicaciones viales dado que se hallaba en construcción de la vía férrea entre San Carlos y Rocha y la ruta por tierra estaba en pésimo estado; recién se pudo establecer una precaria ruta aérea el 15 de marzo de 1926.

Las cartas se franquearon con el sello A1 de 25 cts emitido especialmente para la ocasión mediante la sobrecarga con avión y leyenda “Correo Aéreo” en color azul del sello de 25 cts, marrón, “Alegoría de la justicia” emitido en 1901 complementado por sellos de superficie. No existieron sobres ni matasellos especiales para este vuelo.



La tarifa fue con franqueo ordinario de 5 cts para cartas simples o 20 cts para certificadas mas 25 cts de porte aéreo. La recepción de todas las piezas es “M” de Rocha con fecha de 22 de marzo y “N” de Piriápolis con fecha 24 de marzo.

Existen en abundancia sobres fraguados pero carecen del matasello de llegada a Rocha.

Ciardi cataloga las siguientes piezas:

- 01 - Carta franca Montevideo - Rocha
- 02 - Carta recomendada Mdeo – Rocha (14 conocidas con etiquetas de control del nro 6001 al 6014)
- 03 - Carta Mdeo – Rocha y alcance terrestre a Piriápolis (2 conocidas, una c/recepción en Piriápolis)

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V5 : indica 170 cartas francas y 10 periódicos

Ref. Aeronaves: biplano Avro 504

El Avro 504 era un avión biplano, que fue ampliamente utilizado durante la Primera Guerra Mundial. Fue diseñado y fabricado por Avro y bajo licencia en muchos otros países. Sin duda fue uno de los aviones más característicos de su época y la cantidad de ejemplares construidos supera los 8.000 ejemplares de todos los tipos durante casi 20 años, convirtiéndolo en el avión británico fabricado en mayor número de la época de la Primera Guerra Mundial. Muchos ejemplares -reconvertidos o no- se mantuvieron en servicio después de finalizada la contienda mundial, generando que el 504 sea uno de los aviones más representativos de la década de 1920.



El primer 500 (prototipo del 504) voló en Brooklands en julio de 1913; el 20 de septiembre el nuevo aparato llegó en cuarto lugar en el Second Aerial Derby, pilotado por Fred Raynham a una velocidad de 107 km/h.

El Avro 504 era un biplano bien proporcionado, con dos cabinas, planos de igual envergadura y un fuselaje realizado con largueros de madera y riostras internas. El motor originalmente previsto fue un Gnome rotativo de 80 cv, instalado en una bancada del capó de sección cuadrangular. Se construyó también una versión con flotadores.

Fue un Avro del 5º Squadron el primer avión británico derribado, cuando el aparato, pilotado por el teniente V. Waterfall, fue alcanzado sobre Bélgica por el fuego de la infantería enemiga el 22 de

agosto. Los Avro 504 efectuaron un pequeño número de audaces incursiones de bombardeo, entre la que destaca el ataque realizado por aparatos de la Royal Navy contra los hangares de dirigibles Zeppelin emplazados en Friedrichshafen, junto al lago Constanza, el 21 de nov. de 1914 guiados por el jefe de escuadrón E.F. Briggs. También se llevaron a cabo una serie de ataques contra dirigibles en vuelo mediante el sistema de lanzar sobre ellos bombas de 9 kg desde una altitud superior.

En la posguerra muchos ejemplares del Avro 504 encontraron un lugar en el mercado civil de la aviación siendo utilizados en una gran variedad de tareas, tales como entrenamiento, vuelos turísticos y espectáculos aéreos (circos volantes). Muchos ejemplares siguieron volando con los colores de las nacientes fuerzas aéreas de numerosos países.

Ref.Biografica: Ángel S. Adami - Centro Nacional de Aviación

Considerado uno de los Fundadores de la Aviación Civil Uruguaya Ángel Salvador Adami nació en Montevideo el 15 de mayo de 1878. Periodista desde muy joven, su primer contacto con la aeronáutica lo tuvo gracias a la prensa, pues el 16 de julio de 1905, junto a otro periodista acompañan en el globo "O Portugal" en la ascensión que el aeronauta portugués Magalhães Costa realiza sobre Montevideo.



El 23 de enero de 1913, junto con otros entusiastas, fundó el Centro Nacional de Aviación. A principios de 1914 fue designado por la Dirección del nuevo club para que en Buenos Aires aprendiera a volar, a fin de que a su regreso estableciera una Escuela de Vuelo Civil en nuestro país.

Primeramente se inscribió en la Escuela de Paul Castaibert en Villa Lugano, pasando en abril a

la Escuela de San Fernando de Paillette y Fels; logrando el 21 de junio de 1914 el Brevet de Piloto Aviador N° 51 del Aero Club Argentino.

El Centro Nacional de Aviación adquirió un biplano Farman de 50 hp, construido por Edmundo Marichal en su taller de Buenos Aires. Con dicho aparato, traído a Montevideo, Adami estableció a fines de 1914 en el Balneario de Atlántida (o las Toscas) la primera Escuela de Aviación.

El 4 de diciembre de 1914 se efectuaron los primeros vuelos en el Aeródromo del Balneario Atlántida. Los vuelos inaugurales en el incipiente aeródromo se llevaron a cabo en un biplano Farman. Fue la primera experiencia de escuela de aviadores en el país, dirigida por Ángel Adami.

En el año 1915, la escuela de aviación –con Adami como director honorario-, se trasladó a Piedras Blancas, en Montevideo a un aeródromo arrendado por el Centro. Cinco Años estuvo allí el Centro, antes de trasladarse a Melilla en febrero de 1920. Pero ese lustro en Piedras Blancas, alcanzó para dar un empuje decisivo a la aviación privada uruguaya



El 2 de julio de 1920, en un campo transformado en Aeródromo, luego denominado de Villa Colón o Melilla, hoy Aeropuerto Internacional "Ángel S. Adami" se estableció nuevamente la Escuela de Vuelo, siempre con el apoyo del Centro Nacional de Aviación. Casualmente para esa época uno de los directores del Centro era el Dr. Cesar Miranda.

Fue Director de la Escuela, pasando paralelamente en 1925 a vincularse con la Empresa Latécoère de los franceses para más tarde formar parte de la Compagnie Général Aéropostale, con la cual fundó el aeródromo de Pando a 30 kilómetros de Montevideo (hoy sede de la Escuela Militar de Aeronáutica), sirviendo como Encargado de la Compañía hasta su desaparición de ella y de la Air France.

El 27 de diciembre de 1935 el Gobierno puso en vigencia la Reglamentación Provisoria que regía las actividades de la Dirección de Aeronáutica Civil y a partir del año 1936 dicha Dirección comenzó a otorgar los brevets de Piloto Aviador, que hasta ese entonces había emitido el Centro Nacional de Aviación; asimismo obligó a matricular todas las aeronaves civiles con el prefijo que corresponde al Uruguay: CX, un guión y tres letras.

El 29 de diciembre de 1939 el Centro Nacional de Aviación pasa a llamarse Aero Club del Uruguay; la resolución existente en los estatutos de dicho Club es la siguiente:

Artículo 1º. - Con fecha 29 de diciembre de 1939 reunidos en Asamblea General Extraordinaria los socios del Centro Nacional de Aviación resuelven cambiar la denominación dada al Club en la Asamblea de Constitución del mismo realizada en la ciudad de Montevideo el 22 de enero de 1913, por la de "Aero Club del Uruguay".

Adami voló hasta los últimos días de vida con su licencia al día. Falleció el 1 de marzo de 1945.

24-03-1921 Retorno Vuelo de Ensayo Rocha-Montevideo - (Ángel S.Adami)

Retorno del vuelo de ensayo entre Montevideo y Rocha realizado en avión Avro del Centro Nacional de Aviación, pilotado por Ángel S. Adami. Se utilizaron los mismos franqueos que a la venida (A1 complementado con sellos de superficie) siendo en este caso cancelados con fechadores circulares "M" de Rocha. La recepción de Montevideo con fechador del 24 de marzo de 1921.

De este vuelo se conoce una pieza (entero tipo Tarjeta Postal emisión de 1901 de 2 cts que quedo fuera de circulación en 1926) franqueada con el sello A1 con sobrecarga negra mas 6 cts de franqueo común (2 cts del entero + sello de 4 cts) que fue remitida por el Dr. de Correos C. Miranda quien inclusive la "certifico" en forma manuscrita al dorso.



Ciardi cataloga las siguientes piezas:

- 01 - Carta franca Rocha - Montevideo
- 02 - Carta recomendada Rocha - Montevideo
- 03 - Carta Rocha - Montevideo con sello A1 con sobrecarga negra (A1a) (R68).

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V6 : indica 65 piezas

03-11-1921 Emisión sellos Correo Aéreo – Sobrecarga Roja



Emitido el 3 de noviembre de 1921 con la finalidad del franqueo de la correspondencia aérea entre Montevideo y Mercedes; con las mismas características que el 1er sello pero esta vez fueron sobrecargados 15.000 ejemplares en color rojo. La resolución de Correos para la emisión de este sello es del 3 de noviembre de 1921, acta nro 1.238 y hace referencia al transporte de "parte de la correspondencia destinada a Mercedes" y que están "agotadas las estampillas emitidas por la resolución de fecha 9 de marzo..." ; en sus aspectos básicos establece: (1)- Resellar 15.000 estampillas del valor de 25 cts. que se hallan en deposito, fuera de circulación, con la inscripción "Correo Aéreo" en color "Carmín" que será impresa por la Imprenta Nacional (2) - El porte por cada pieza será del franqueo ordinario mas \$0.25 que se abonara mediante la estampilla que se dispone en esta resolución (3) – Destinar el 50 % del producido por la venta de la estampilla especial al Centro Nacional de Aviación, en compensación por el transporte por vía aérea.



Como en el caso anterior también fueron utilizados en forma independiente del servicio al cual estaban destinados y se agoto rápidamente. La sc roja se puede encontrar en 2 tonos, una mas clara y otra menos clara, pero nunca intenso y siempre semi-transparente. Se conocen 5 medias planchas de 50 sellos con la sobrecarga roja.

De este sello existe la extraordinaria variedad con sobrecarga invertida de la cual existieron 3 hojas; o sea 300 sellos (R-33).; de los mismos se conocen por lo menos 7 ejemplares en sobres circulados (ver cuadro).

Con el mismo cuño utilizado para falsificar la sc negra también existen falsificaciones de la sc roja tanto en posición normal como invertida; la leyenda de estos es de 17.5 mms de longitud. Estos falsos no son mencionados por Hoffman en su obra. (R54).

Cuadro con usos conocidos del sello A2 (sobrecarga Roja)

Fecha	Vuelo/s	Sobrecarga	Observaciones
12-11-1921	Vuelo especial Mdeo - Mercedes	Roja	30 cartas francas y recds conocidas
13-11-1921	Vuelo regreso Mercedes - Mdeo	Roja	20 cartas francas y recds conocidas
13-11-1921	Vuelo regreso Mercedes - Mdeo	Roja sc inv.	2; uno generado por Miranda
29-11-1921	Vuelo ensayo Montevideo - Colonia	Roja	3 pzas conocidas – Crash – cover
17-12-1921	Inicio línea Mdeo-Bs.As. Cia Riop Av.	Roja	45 pzas conocidas; hay c/fechas post.
17-12-1921	Inicio línea Mdeo-Bs.As. Cia Riop Av.	Roja sc inv.	5 pzas conocidas; varias fechas
22-01-1923	Vuelo esp. Kingsley Mdeo – Bs.Aires	Roja	
12-10-1923	Vuelo conm. Sarandi Gde – Mdeo.	Roja	Complement. c/serie conmemorativa
25-08-1925	Conmemorativo 25 de Agosto	Roja	Mdeo-Florida-Mdeo
25-08-1925	Conmemorativo 25 de Agosto	Roja sc inv	Solo de Mdeo-Florida: Miranda

12/13-11-1921 Vuelo especial Montevideo - Mercedes – Montevideo (Donet)

Vuelo de ida y vuelta Mdeo–Mercedes con motivo de Feria Anual Agropecuaria e Industrial de Mercedes llevado a cabo el 12 de noviembre de 1921 en avión Avro piloteado por Donet (o Mac Donne). Para esta ocasión se emitió el 2do sello de Correo Aéreo de Uruguay con sobrecarga en el valor de 25 cts. El franqueo fue realizado con este sello complementado por sellos de superficie por valor de 5 cts para correo ordinario y 20 recomendado; las cancelaciones son del Correo Central de Montevideo (ya que solo allí se vendió el sello) con matasellos comunes de la época; la recepción es de Mercedes. Se utilizaron sobres de diversos tipos, entre ellos sobres Oficiales de “Correos y Telégrafos – Sub – dirección” de los cuales se conocen 5. Habrían volado alrededor de 500 piezas pero la mayoría a desaparecido siendo muy escasas. También se conoce algún entero postal de 2 cts cancelados con fechador de Sucursal A-2 y sin recepción de Mercedes; seguramente se trata de una cancelación “de cortesía” no circulada.



El vuelo de retorno Mercedes – Mdeo fue efectuado al día siguiente, 12 de noviembre. También se transporto correo aunque el vuelo no había sido promocionado (solo se había promocionado el vuelo de “ida”) por lo cual las piezas son mas escasas; se utilizo el mismo franqueo aunque en este caso la cancelación fue con fechadores circulares de Mercedes y la recepción de Montevideo.



Volaron alrededor de 150 piezas aunque han desaparecido la mayoría. Se conocen 2 cartas franqueadas con el sello con sobrecarga roja invertida (por lo menos uno de ellos fue dirigido – y seguramente remitido – a C. Miranda) y algunas piezas franqueadas con el sello A1 con sobrecarga azul.

Ciardi cataloga las siguientes piezas:

- 01 - Carta franca Montevideo – Mercedes
- 02 - Carta recomendada Montevideo - Mercedes
- 03 - Carta franca Mercedes - Montevideo
- 04 - Carta recomendada Mercedes - Montevideo

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V7 : indica alrededor 30 piezas conocidas actualmente

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V8 : indica alrededor 20 piezas conocidas actualmente

29-11-1921 Vuelo de ensayo Montevideo - Colonia

Vuelo de ensayo realizado en avión AVRO del Centro Nacional de Aviación por el piloto Ángel S. Adami con el mecánico Juan Albanese. El vuelo fue planificado para conectar Montevideo con Colonia en viaje de ida y vuelta. En el viaje de ida el aparato tuvo un aterrizaje de emergencia en un campo sembrado entregándose esta correspondencia “crash cover” posteriormente en Colonia. Una vez reparados los desperfectos se efectuó el vuelo de retorno.

Las piezas fueron franqueadas con el sello A2 complementado con sellos de superficie; las cancelaciones son las corrientes de Montevideo y Colonia.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V9 : indica 3 piezas conocidas

01-12-1921 Vuelo de Ensayo Colonia - Montevideo (A. Adami)

Este vuelo esta detallado en un artículo publicado por C. Jones en 1991 (R-23) y en listado de los “Vuelos mas importantes en el territorio nacional (R-2) como un “Vuelo de ensayo para Mdeo-Bs.As”. Se menciona como vuelo de ensayo entre Colonia y Montevideo si mas datos. Indica la existencia de una Tarjeta entero postal del 1 de diciembre.

Seguramente se trata del vuelo de regreso del ensayo Mdeo-Colonia en el cual habia sufrido un accidente. No esta catalogado por Ciardi.

17-12-1921 Cia Rioplatense de Aviación – Iniciación vuelos Bisemanales Mdeo-Bs.Aires



El 21 de septiembre de 1921 el Mayor Shirley H. Kingsley crea la Compañía Rioplatense de Aviación S.A. al fusionar la en ese momento inactiva “Cia Franco Argentina de Transportes Aéreos” y la sociedad “The River Plate Aviation Company” que el administraba. La compañía estableció servicios regulares de carácter oficial entre Bs.As y Mdeo del 17 de

diciembre de 1921 al 30 de abril de 1922 (vuelos los días sábados y lunes con aviones Airco De Havilland 16) y del 20 de noviembre de 1922 al 31 de marzo de 1923 (con anfibios Vickers Viking c/capacidad para 6 pasajeros y carga) con escala opcional en Colonia que fue pocas veces realizada.

Durante el primer periodo (4 meses) transporte correspondencia durante un total de 200 viajes sin cargo para el remitente ni para los correos argentino y uruguayo. En el 1er vuelo, realizado el 17 de diciembre de 1921, de Montevideo a Buenos Aires con avión Airco DH, transporte 1.270 piezas postales. Las cancelaciones y recepciones son las corrientes de los Correos Centrales de Mdeo y Bs.As. Los sobres correspondientes al vuelo inaugural del 17 de diciembre de 1921 y los correspondientes al sábado 15 de abril de 1922 no fueron recepcionados en Argentina.

SERVICIO AEREO
De pasajeros y correspondencia
DIARIAMENTE (menos domingos y feriados)

Correspondencia depositada en el Centro Central antes de las 11.20 a. m. No reparte en Montevideo más tarde.

BUENOS AIRES-MONTEVIDEO
(Puente Vizcaino) en **90 minutos** (Muelle A)

Salida: Buenos Aires 11.30 Salida: Montevideo 13.45
IDA . . . \$ 50 m/n. IDA Y VUELTA \$ 90 m/n.

PASAJES: "EXPRESO INTERNACIONAL"

E. T. 1942 "Cia. RIO PLATENSE DE AVIACION" Lavalle 811



La correspondencia se franqueo hasta el 31 de marzo de 1922 con el sello A2 (sobretasa aérea de 25 cts) complementado con sellos de superficie de 4 o 5 cts (franqueo de superficie de 4 cts y 8 cts para recomendadas) para cartas francas únicamente. Los vuelos de esta 1ª época se prolongaron hasta abril de 1922 habiendo evidencias de que hubo vuelos después de esta fecha y reintentos de restablecer la frecuencia entre 1922 y 1923 (Cat. Ciardi). El último vuelo del que se tiene

referencia fue el 30 de abril de 1923.

Se han conservado pocas piezas voladas de este primer periodo de la Cia Riop. de Aviación ya que la mayor parte fue correspondencia privada o comercial por lo cual los sobres fueron destruidos por sus receptores.

Existen 11 diferentes tipos de piezas que han sido catalogadas por Ciardi referentes a los vuelos de la 1ª etapa de la Cia Rioplatense; estos son los siguientes:

- 01 - Carta franca del vuelo inaugural. Rara por destrucción de las piezas para obtener sello
- 02 - Carta recomendada del vuelo inaugural. Mas escasa que la anterior
- 03 - Carta vuelo nochebuena (24 dic.)—3er vuelo
- 04 - Carta de vuelos de otras fechas y sello A2
- 05 - Carta de vuelos de fechas posteriores al 1 de abril de 1922 y sello A2
- 06 - Carta de vuelo Colonia-Montevideo que era escala opcional (solo 5 conocidas)
- 07 - Carta con sello A2a (solo 5 conocidas)
- 08 - Carta del vuelo del 1 de abril de 1922 con sello A3
- 09 - Carta de vuelos de fechas posteriores al 1 de abril de 1922 y sello A3
- 10 - Carta con sello A3 con variedad
- 11 - Carta con sello A3 con variedad s/c verde-amarilla o s/c amarilla-verde.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V10 : indica 45 piezas conocidas



Ref. Aeronaves: biplano Airco De Havilland 16

El Airco DH.9C era un biplano de transporte civil británico, de los años 2, diseñado por Geoffrey de Havilland

Tras la Primera Guerra Mundial, había un gran excedente de bombarderos ligeros Airco DH disponibles para el emergente negocio del transporte aéreo. Al principio, los DH.9s fueron usados transportando un pasajero detrás del piloto, en la posición del artillero, pero en versiones posteriores, designadas como DH.9B, incorporaban un segundo asiento para pasajeros delante del piloto. Un segundo asiento, detrás del piloto, extendiendo la cabina trasera en los primeros modelos del DH.9C. Posteriores modelos del DH.9C tenían la posición trasera transformada para llevar dos pasajeros, sentados cara a cara, protegidos por una representativa capota o cabina dorsal.



Los DH.9, DH.9B y DH.9C eran de similares dimensiones, con la misma envergadura y altura, solo tenían pequeñas variaciones en su longitud, dependiendo del motor que portasen. El primer "cuatro asientos" DH.9C, G-EAYT, recibió su certificación para volar el 13 de enero de 1922.

Ref. Aeronaves: Hidroavión Vickers Viking

La investigación para desarrollar lo que sería el segundo hidroavión de la Vickers, el Viking, comenzó en diciembre de 1918 con el testeo del diseño de su fuselaje/casco en un estanque experimental en St. Albans, Hertfordshire, Inglaterra. El prototipo resultó ser un biplano de hélice de empuje, propulsado por un motor Rolls-Royce.

El siguiente ejemplo del Viking sería conocido como Viking II, dotado de una mayor envergadura y un motor Rolls-Royce Eagle VIII de 360 Hp., pero el aparato recién cobraría algo de renombre en su versión Viking III, un modelo mejorado de sus antecesores tanto hidrodinámica



como aerodinámicamente, con el cual el Capitán inglés Stan Cockerell ganaría el primer premio de la clase anfibia en las competencias del Air Ministry celebradas durante septiembre y octubre de 1920.

El desarrollo del Viking continúa y así hace su aparición el Vickers Tipo 54 o Viking IV incorporando más refinamientos y una cabina más amplia sobre un casco de unos 30 cm. más ancho. También esto daría lugar a un Viking V, del cual solo se producirían dos unidades para ser usadas en Irak por parte de la Royal Air Force (RAF) de Gran Bretaña.

Lo que podría considerarse como Viking VI, el Vickers Tipo 78, recibió en realidad otro nombre, haciéndose conocido como "Vulture I", pero sus dos variantes no serían exitosas. De esta manera, reaparecería el Viking VII (Tipo 83) en 1924, como una plataforma mejorada del Vulture. Este último Viking, un hidro biplano de 3 plazas y cabina abierta, reuniría las condiciones para spotter marítimo lo cual llevaría a la RAF a considerarlo por sobre el diseño del Supermarine Seagull

01-04-1922 Emisión sellos Correo Aéreo – Sobrecarga Verde



La resolución de Correos para la emisión de este sello es del 14 de enero de 1922, acta nro 1.289 y hace referencia a que "en virtud de estar próximo a agostarse el stock de estampillas del servicio aéreo ..."; en sus aspectos básicos establece: (1) - Resellar 15.000 estampillas del valor de 25 cts. que se hallan en depósito, fuera de circulación, con la inscripción "Correo Aéreo" en color "verde brillante" que será impresa por la Imprenta Nacional (2) - El porte por cada pieza será del franqueo ordinario más \$0.25 que se abonará mediante la estampilla que se dispone en esta resolución (3) - Destinar el 50 % del producido por la venta de la estampilla especial al Centro Nacional de Aviación, en compensación por el transporte por vía aérea. En la resolución no se hace referencia cuales serán los destinos o recorridos de los vuelos. El 29 de marzo de 1922, por acta nro. 1342 se resuelve la puesta en circulación de estos sellos sin ninguna otra consideración.



Emitidos el 1 de abril de 1922; según catálogo Ciardi con la finalidad del franqueo de la correspondencia aérea entre Montevideo y Bs.Aires (como se detallo no es lo que dice el decreto pero ese fue su primer uso); s/c en color verde sobre el mismo sello; su tiraje fue de 15.000 ejemplares existiendo 200 sellos con s/c en color verde tenue (verde amarillo) que como en el caso anterior había sido presentada al Dr. de Correos para su aprobación. (R-33). Del color verde franco existen algunas variaciones de tono que van desde el verde pálido al muy oscuro pudiéndose graduar 4 o 5 tonos diferentes. Para efectuar este resellado se corrigió la plancha de clisés llevando su ancho anterior de 188 mms a 121 mms; con ello se evitó el corrimiento horizontal de la sobrecarga que se había dado en los colores azul y rojo. El ensanche se hizo entre las filas verticales 3 y 4, 4 y 5, y 9 y 10 de manera que los espacios entre sellos de estas filas es más ancho que entre las otras filas verticales. En este sello ya empieza a notarse el deterioro de la plancha impresora y aparecen las variedades de 2da "O" de CORREO partida



al medio (posición 9 de la hoja); ala del avión rota (pos. 14); “O” de AEREO bien cortada abajo o bien indentada con un a muesca (pos. 44) y CORRCO en lugar de CORREO (pos. 70 – aunque esta ya había aparecido en algunas hojas de la sc roja) . Otra variedad conocida es “calco al dorso” sobre la goma. Como en los otros dos casos la emisión se agoto rápidamente.

Poco después, probablemente en mayo de 1922, la Dirección Gral de Correos dispuso la destrucción de la plancha de resellos que servía para la sobrecarga de estos sellos de manera que se dio por finalizado este sistema de sobrecargas para el Correo Aéreo (R50).

Con el decreto de creación del sello se dispone que la Correspondencia a enviarse por vía aérea, además del franqueo ordinario, tendrá una tasa de \$ 0.25 por cada pieza que será abonado mediante “la nueva estampilla”.



Las dos hojas de sobrecargas verde-amarillas quedaron nuevamente en posesión del Dr. de Correos y sus amigos coleccionistas pero fueron hechas circular en mayor numero. Estas dos hojas son eran diferentes entre si; una con sobrecarga Verde-amarilla en la cual predomina el verde sobre el amarillo y esta siempre bien centrada y

otra Amarillo-verde, donde predomina el amarillo sobre el verde y esta siempre descentrada hacia la derecha al punto que la “O” de AEREO sale mucho o totalmente por fuera del dibujo.

Sobres circulados con ambas sobrecargas con tinte amarillo fueron enviados a Bs.As en el vuelo especial del 22 de enero de 1923 (Kingsley) y los vuelos internos del 12 de octubre de 1923 (Sarandi Grande) y 25 de agosto de 1925 (Mdeo-Florida-Mdeo). (R56)

Cuadro con usos conocidos del sello A3 (sobrecarga Verde)

Fecha	Vuelo/s	Sobrecarga	Observaciones
01-04-1922	Cia Rioplatense Mdeo – Bs.As.	Verde	Vuelos anteriores a 1-4-1923 con A2
01-04-1922	Cia Rioplatense Mdeo – Bs.As.	Verde amarillo	Con las 2 tonalidades: Miranda
22-01-1923	Vuelo esp. Kingsley Mdeo-Bs.As	Verde	También llevo A1,sc negras y A2
22-01-1923	Vuelo esp. Kingsley Mdeo-Bs.As	Verde amarillo	Con las 2 tonalidades: Miranda
12-10-1923	Conmemorativo Sarandi Grande	Verde	Mdeo-Sarandi Grande c/serie conmem.
12-10-1923	Conmemorativo Sarandi Grande	Verde amarillo	Con las 2 tonalidades: Miranda
25-08-1925	Conmemorativo 25 de Agosto	Verde	Mdeo-Florida-Mdeo
25-08-1925	Conmemorativo 25 de Agosto	Verde amarillo	Con las 2 tonalidades: Miranda

23-01-1923 Raíd aéreo Montevideo – Salto – Buenos Aires (Mayor Kingsley) (ref. R4)

El 19 y 20 de enero de 1923 el Mayor Shirley H. Kingsley gana el Raíd Internacional Rioplatense desde San Isidro (Bs.As.) a Colón (Mdeo) y desde allí un circuito dentro de Uruguay regresando a Colon; la distancia recorrida fue de unos 500 kmts.

Como homenaje a este éxito aero deportivo el Consejo Directivo del Correo de Uruguay encomienda al May. Kingsley la realización de un transporte especial vía aérea el cual partió desde el Campo de Aviación Civil de Colon al aeródromo de San Isidro el 23 de enero de 1923 a las 16.00 transportando 91 cartas recomendadas, 185 francas y 50 paquetes de impresos.



No se aplico ningún gomígrafo o inscripción que distinguiera este vuelo; las cancelaciones y recepciones son las comunes de Mdeo y Bs.As. Para el franqueo se utilizaron los sellos A1 y A2 (que estaban fuera de circulación) o el A3 (el mas común) y el complemento de 5 o 10 cts en sellos comunes según fueran francas o recomendadas.

Varias cartas de este vuelo, en particular las Recomendadas llevan sellos con variedades, siendo la mayoría de ellos sobres oficiales del correo (con caduceo y texto alusivo) que el Dr.

Gral. de Correos, Cesar Miranda, dirigió a su hermano Julián, quien firmo los sobres al recibirlos. Por lo menos uno de estos sobres tiene el sello con la sc amarillo verdosa.

Nuevamente aquí encontramos un sobre volado con sello A1a (sobrecarga negra) que fue emitido por la casa filatélica “Soto hermanos” a C.J. Christophersen en Bs.Aires.

Existen 6 diferentes tipos de piezas que han sido catalogadas por Ciardi; estas son los siguientes:

- 01 - Cartas francas y recomendadas c/sello A3
- 02 - Cartas con sello A3 con variedad
- 03 - Cartas con sello A1a
- 04 - Cartas con sello A3 con variedad s/c verde amarilla
- 05 - Cartas con sello A3 con variedad s/c amarillo-verde
- 06 - Cartas con sello A1 o A2

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V11: indica 195 piezas conocidas



12-10-1923 Vuelo conmem. inaug. monumento batalla de Sarandi – Sarandi-Mdeo-Sarandi

Vuelo de ida y vuelta conmemorativo a la batalla de Sarandi y a la inauguración del monumento a la misma llevado a cabo el 12 de octubre de 1923 en la localidad de Sarandi Grande (Florida). Realizado por la Escuela Militar de Aviación con avión Breguet 14 nro 3 piloteado por el May. Cesáreo Berisso y el Tte. Rogelio Optyero y otro avión Spad piloteado por el Cap. Tydeo Larre Borges; se trato del 1er vuelo conmemorativo realizado en nuestro país.

Estos aviones descendieron cerca del mediodía en un predio algo alejado del lugar de la inauguración; antes de descender arrojaron sobre la multitud volantes de propaganda de la asociación

Todo viajero contra el vapor, la obligación de servir a la patria
ASOCIACION PATRIOTICA DEL URUGUAY
Comité Nacional Pro Aviación Militar

La aviación es el gran instrumento destructivo, cultural y agresivo que ha alcanzado en el mundo los mayores progresos.
 En el estado en que se encuentra actualmente muestra aviación, no le permite ocupar el puesto de honor que le corresponde en el progreso mundial.

Es necesario organizar a nuestra nación de aviación en sus distintos servicios para colocarla en condiciones de poder prestar utilidad al país.

Actualmente poco puede hacer el Estado en ese sentido.
 Para que la aviación ocupe el puesto que le corresponde en el progreso de nuestro país, es indispensable el esfuerzo colectivo.

Hay que mirar con entusiasmo y tener en cargo de acción ilimitado y sublime.

El pueblo debe traducir su fuerte querer, en un doble impulso de acción y de interés para que la patria no quede rezagada en uno de los aspectos más importantes del progreso humano: la conquista del aire, que reportaría a este departamento las siguientes ventajas:

Líneas de pasajeros, con funcionamiento regular, son aparatos cómodos y sin riesgo alguno, que acelerarían e intensificarían los grandes y pomposos negocios comerciales y las urgentes relaciones profesionales.

Darían premura a las comunicaciones postales entre todos los departamentos de la República.

Se establecería un intercambio rápido de mercancías y mercaderías en beneficio de la población.

Darían al país una vida industrial floreciente, dado el indispensable fabrilismo que la aviación requiere.

Permitiría transportar sin riesgo alguno, con comodidad, y con la mayor rapidez posible, los enfermos y heridos, que en estado demandara su traslado urgente y rápido a las ciudades de los departamentos o a la capital de la República para su asistencia.

Patriótica del Uruguay – Comité Nacional Pro Aviación Militar que ensalza los beneficios de la aviación y entre otras cosas dice “... daría premura a las comunicaciones postales entre todos los departamentos de la Republica ...”. Este volante, si bien no se trata de una carta, si se puede considerar un documento filatélico (y como tal integrar colecciones de Aerofilaelia) según las directrices de la FIP. (Ref 10).

La correspondencia se franqueo con la serie de tres valores de correo terrestre de

2, 5 y 12 cts emitidos especialmente para la inauguración del monumento (que se vendían solo en conjunto) que cubrió el porte terrestre y con cualquiera de los aéreos A1 al A3 para cubrir la sobretasa aérea. Con respecto a los sellos aéreos



solo estaban a la venta los con sobrecarga verde, el A3, por haberse agotado hacia tiempo los A1 y A2 y es por este motivo que estos últimos son tan escasos. Existen sobres con sellos con variedades de color de sobrecarga (amarillo-verde, ultramar y negra) pero son excepcionales; también existe con variedades “CORRICO” y “ALA ROTA”. El Club Nacional de Aviación emitió unos sobres con el emblema social en rojo o en azul.

Al regreso de Sarandí Grande (no transportó correspondencia a la ida) los aviones trajeros 880 sobres a los cuales se aplicó una marca cuadrangular de 11 x 29 mms. en tinta rosa lila con texto “POR AVION”, los sellos fueron cancelados con matasellos mecánico parlante que tiene un pequeño fechador circular de Sarandí Grande y el texto “INAUGURACIÓN – DEL MONUMENTO – A LA BATALLA DE SARANDI”.



La recepción de Montevideo es con fechador circular con barras “RECOMENDADAS – 20 12.X.23 – MONTEVIDEO” aunque ninguna de estas piezas fue de envío certificado. Como piezas interesantes se conoce



una carta con el sello A1 “variedad” Ultramarino y algunos sobres con sello A3 con variedades (Corrico y Ala rota) (R27).

En este vuelo también existe un sobre oficial del Dr. Gral. de Correos Telégrafos y Teléfonos con sc amarillo



verdoso dirigido al sr. Ajax Miranda – Boulevard Artigas S/No (Punta Carreta).

El matasellos especial parlante y el de “POR AVION” fueron destruidos el 22 de Octubre ya que se constato que se había hecho uso del mismos en Montevideo donde alguien fraguó alrededor de 200 sobres con la serie conmemorativa poniéndoles la fecha 12 de octubre; estos sobres no tienen recepción en Sarandí (R52). Existen 8 diferentes tipos de correspondencia que han sido catalogadas por Ciardi; estos son los siguientes:

- 01 - Cartas y tarjetas postales con sello A3 y serie conmemorativa 272/74
- 02 - Cartas con sello A3 con variedad y serie conmemorativa 272/74
- 03 - Cartas con sello A3 y complemento con sellos Teros de 1923
- 04 - Cartas con sello A2 y serie conmemorativa 272/74
- 05 - Cartas con sello A1 y serie conmemorativa 272/74
- 06 - Cartas con sello A1a y serie conmemorativa 272/74
- 07 - Sobres del C.N. de Aviación c/logo azul y gomígrafo ovalado lila (no volados)
- 08 - Sobres del C.N. de Aviación c/logo rojo y gomígrafo ovalado lila (volados)

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V12: indica 880 sobres volados

Ref. Aeronaves: Breguet 14

El Breguet 14 era un bombardero biplano francés de la Primera Guerra Mundial. Fue construido en grandes cantidades y la producción continuó por muchos años tras el fin de la guerra. Además de su amplio uso, fue notorio por ser el primer avión producido en masa en utilizar mayores cantidades de metal que de madera en su estructura. Esto le permitía a su estructura aérea ser más ligera que una construida en madera de la misma fortaleza lo



que hacía a la aeronave ser más rápida y ágil, capaz de sobrepasar en velocidad a otros cazas contemporáneos. Su fuerte construcción le permitía soportar bastante daño, era fácil de pilotar y tenía un buen desempeño. El Breguet 14 es considerado uno de los mejores aviones de la guerra.

La aeronave fue diseñada por Louis Breguet, quien voló el primer prototipo, acompañado del ingeniero jefe de la compañía, Louis Vullierme el 21 de noviembre de 1916. Contaba con un motor Renault de 12 cilindros recién desarrollado situado en la parte delantera del avión, contrariamente a las preferencias de la Section Technique de l'Aéronautique. Las alas angulares y el fuselaje estaban contruidos a base de duraluminio, acero y madera, y recubiertos de tela, con alerones tanto en el plano superior como en el inferior. El piloto y el observador / artillero se sentaban muy próximos en cabinas abiertas dispuestas en tándem. Se instaló un robusto tren de aterrizaje de eje transversal.

El Breguet 14 fue ampliamente exportado y formó parte del equipo de posguerra de las Fuerzas Aéreas de Bélgica, Brasil (30), China (70), Checoslovaquia (10), Dinamarca, España, Finlandia (38), Grecia, Japón, Portugal, Rumania, Siam, Uruguay (09) y Yugoslavia. La Fuerza Aérea de Polonia utilizó 158 unidades Breguet 14, alrededor de 70 de ellas fueron usadas en combate en la Guerra Ruso-Polaca.

Además de sus hazañas militares, el Breguet 14 realizó una cantidad de destacados vuelos de larga distancia durante el periodo inmediatamente posterior a la I Guerra Mundial. En enero de 1919 el capitán François Coli y el teniente Henri Roget llevaron a cabo un doble cruce del Mediterráneo sobre una distancia total de 1.600 km. El 5 de abril del mismo año el teniente Roget voló desde Lyon a Roma y de regreso a Niza, para establecer luego, junto con Coli, un nuevo récord francés de larga distancia, con 1.900 km entre Le Bourget y Kenitra (Marruecos).



Después de la guerra, Breguet también empezó a manufacturar versiones civiles de transporte. El Breguet 14 T.2 Salon llevaba dos pasajeros en un fuselaje especialmente modificado. Una versión mejorada de este modelo fue el 14T bis manufacturado tanto como avión convencional e

hidroavión. El 14T bis también formó la base para el desarrollo de una ambulancia aérea mejorada, y 100 aviones para correo construidas especialmente para la novata aerolínea de Pierre Latécoère, Lignes Aériennes Latécoère. Uno de los Breguet XIV de las Lignes Latécoère Luego de cambiar el nombre a CGEA, la aerolínea utilizó entre otras unos 106 Breguet 14 para vuelos sobre el desierto del Sahara. Cuando la producción finalmente cesó en 1928, el total de todas las versiones construidas había alcanzado las 7.800 unidades (de acuerdo a otras fuentes 8.000 o tal vez 8.370).

Ref. Aeronaves: Spad (de la EMA)

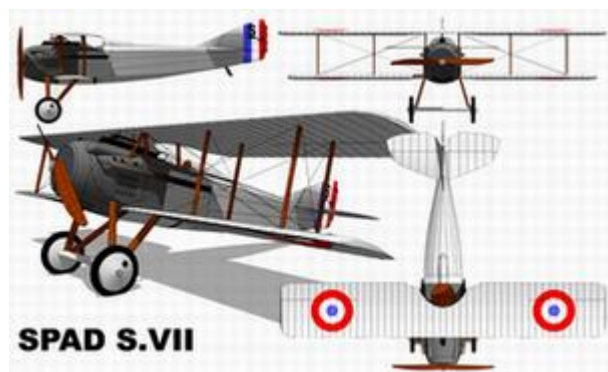
El SPAD fue un caza de la Primera Guerra Mundial, construido en Francia por la Société Pour l'Aviation et ses Dérivés anteriormente Société Pour les Appareils Deperdussin que cambio su nombre al ser adquirida por Louis Blériot

A Uruguay solo vinieron dos del modelo SVII por lo cual no existen muchas referencias de la utilizacion de los mismo. Era un excelente caza francés totalmente revolucionario gracias a su motor Hispano-Suiza V8 de 150CV; biplano pequeño y bien arriostrado que hacia tanto buenas trepadas como soberbios picados, aunque no era tan ágil como los Nieuport y la carlinga era un tanto estrecha. El Spad VII se reveló como el avión más veloz



del mundo a finales de 1916 y es considerado como el mejor caza de la primera mitad de la guerra.

Existieron muchos modelos y versiones de Spads tanto monoplanos como biplano; el modelo mas reconocido fue el biplano S.XIII del que se llegaron a montar 8.472 aparatos.



02-01-1924 Emisión sellos Correo Aéreo – 1ª emisión específica - “Ravioles” (R69)

La resolución de Correos para la emisión de estos sellos es del 27 de diciembre de 1923, acta nro 1.767 y hace referencia a que están destinados al franqueo complementario para el envío de correspondencia entre Mdeo y Bs.Aires por la “Cia Rioplatense de Aviación”.

El 2 de enero de 1924 fue puesta en circulación la 1era serie creada específicamente para “Correo aéreo” y que sustituyó a los sobrecargados que se venían utilizando; consta de tres valores de 6 cts (azul violáceo – 50.000) , 10 cts (rojo – 30.000) y 20 cts (verde – 20.000); los valores corresponden a los franqueos negociados con la Cia.

Los sellos fueron litografiados por la Imprenta Nacional, en papel delgado con filigrana de hoja “REPUBLICA O. DEL URUGUAY”, dentados 11.5 y miden 35.2 x 35.2 mms; planchas de 25 sellos (5 x 5). Su diseño consiste en el perfil de un biplano bimotor y fue realizado por el dibujante-litógrafo Guillermo Schoeder. Debido a sus dimensiones y su formato cuadrado, a nivel de la filatelia, son conocidos como “ravioles”.



Retirados de circulación los valores de 6 y 10 cts el 3 de marzo de 1926 al ser emitidos los “Albatros sin dentar”; no existen referencias del valor de 20 cts por lo que probablemente estaba agotado. Según acta del correo del 7 de febrero de 1928 fueron incinerados 15.100 ejemplares del 6 cts y 6.200 del 10 cts.

Existen algunos matices o variedades de color (que han sido catalogadas por Ciardi); así tenemos: Azul violáceo y Azul / Rojo y Rojo claro / Verde y Verde oscuro.

La filigrana puede encontrarse en cualquier posición tanto con orientación vertical como horizontal; esto origina 16 combinaciones diferentes que pueden aparecer en uno u otro valor. Debido a la mala calidad de la impresión existen tantos defectos en las planchas que, pese a lo sencillo del diseño, es posible identificar cada una de las posiciones de los sellos. Por una completa descripción de los 25 tipos de c/u las planchas consultar el estudio de Hormaeche “La serie de Sellos Aéreos de 1924” (R69).

Se conocen 2 planchas completas del valor de 20 cts. Como variedades en los diferentes catálogos se incluyen algunos de los tipos mas característicos y algunas eventuales; son las siguientes:

6 cts – Punto entre “DEL” y “URUGUAY” (posición 21); Dos puntos después de “R. O.” (pos 10); Calco al dorso; Borde superior s/d; Borde inferior s/d; Borde izquierdo s/d; Falta el punto después de la “R” de “R. O. DEL” (es ocasional).

10 cts – Dos puntos después de “R. O.” (pos 10).



El diseño de esta serie es el perfil de un biplano bimotor de ala alta de tipo genérico. No he podido precisar de que tipo de aeronave se trata; para la época la Cia Rioplatense de Aviación no utilizaba aviones de este tipo y tampoco existían en nuestro país. Sin embargo existían en Argentina y otros países de América donde habían llegado posteriormente a la IGM ya sea de visita o integrando su fuerza aérea; un ejemplo de ello son los Caproni.



El conde Caproni fue un visionario que terminada la guerra, al igual que otros constructores de aviones, volcaron su mirada hacia la construcción de aviones comerciales de pasajeros. Sin embargo en una época cuando aún ni siquiera existían o apenas estaban formándose los primeros embriones de líneas aéreas, destaca el sueño de Caproni, construir gigantescos aeroplanos que surcaran los aires transportando una cantidad enorme de pasajeros. Nada malo había en ello, al contrario su imaginación voló tan alto que terminó adelantándose a su época, prueba de ello fue el fantástico y desgarbado Caproni Ca 60 Transaereo (que nunca logro volar). En la imagen de la derecha se observa un avión biplano Caproni que estuvo de visita en Uruguay.



02-01-1924 Reinauguración Servicio Cia Rioplatense de Aviación Mdeo – Bs Aires.

El 27 de diciembre de 1923, en acta 1.767, el Consejo Directivo de la Adm. Gral de Correos resuelve utilizar los hidroaviones de la Cia Rioplatense de Aviación para el envío de correspondencia entre Mdeo y Bs.Aires y viceversa. Se establece como única retribución por este servicio el importe del franqueo extra que pagara cada pieza de correspondencia que se transporte.

Para este 2do periodo de la Cia Rioplatense de Aviación realizo el correspondiente contrato con ambas administraciones postales. En virtud del contrato establecido con la A.G.C. de Uruguay se estableció que cada carta que se envíe por aire a Bs.Aires, además de las tarifas ordinarias que correspondan al peso y categoría de los envíos se abonaran las siguientes tasas:

Por los primeros 20 grs	- \$ 0.06
Por mas de 20 grs hasta 50 grs	- \$ 0.10
Por mas de 50 grs hasta 100 grs	- \$ 0.20
Por cada 100 grs de excedente o fracción	- \$ 0.20

El peso de los envíos no podrá exceder de 1 Kilogramo y las dimensiones serán las ordinarias. Por otra parte se habilito únicamente a la Oficina de Franqueos de la Casa Central de Correos para la recepción al publico de la correspondencia a transportarse por vía aérea y que esta correspondencia debía llevar la indicación “**Por vía aérea**”, “**Por Avión**” o leyenda análoga puesta por los remitentes (circular del 31 de diciembre de 1923). Como ya se detallo se emitieron sellos especiales (“raviolos”) para cumplir con este servicio

El miércoles 2 de enero de 1924 el aviador Kingsley reinicia el servicio Mdeo – Bs.Aires con avión anfibia Vickers Viking.



Vickers Viking Mark IV de la River Plate Aviation Co. operando desde Buenos Aires

Este servicio se realizaba diariamente, excepto los domingos, entre Dársena Norte y el Muelle Maciel de Mdeo con extensión a Punta del Este; este servicio se suspendió definitivamente el 31 de marzo de 1924 por no renovarse la subvención que otorgaba el Correo Argentino.

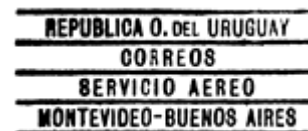
Durante la vigencia de este primer servicio regular oficial del correo aéreo rioplatense (1ª y 2da etapa) se realizaron 177 viajes transportándose 574 pasajeros y 168 sacas de correo.

Para el vuelo inaugural entre Montevideo y Bs.As de la etapa de reiniciación llevado a cabo el 2 de enero de 1924 se aplico a la correspondencia normal un matasello especial de tipo duplex en color negro con circulo fechador de 22 mm de diámetro y



REPUBLICA O. DEL URUGUAY
CORREOS
SERVICIO AEREO
MONTEVIDEO - BUENOS AIRES

leyenda “REPUBLICA O. DEL URUGUAY - CORREOS - SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO BUENOS AIRES” entre 5 líneas paralelas horizontales; también se aplico un gomígrafo con el mismo texto pero sin el fechador, incluso en algunos sobres aparecen las 2 marcas aplicadas simultáneamente.



A las cartas recomendadas se les aplico el fechador circular “RECOMENDADAS – 12 2.1.24 – MONTEVIDEO” de uso normal en la época tanto para cancelar lo sellos como las tirillas de recomendación. Toda la correspondencia se despacho desde el Correo Central de Montevideo. En algunos cartas recomendadas también aparecen los sellos cancelados con el gomígrafo sin fechador.

El ultimo vuelo de este periodo fue realizado el 27 de marzo de 1924. Posteriormente, el 1 y 3 de Marzo de 1926, se volvió a utilizar el matasello duplex en los dos primeros vuelos de la “Misión Junkers en Sudamérica”, pero solamente para cartas sin recomendar.

Para este servicio la Administración de Correos dispuso la emisión de una serie de tres valores especiales para correo aéreo (Ciardi A4-6) conocidos como “Ravioles” de 6 cts azul, 10 cts rojo y 20 cts verde que se utilizaron para cubrir el porte de la sobretasa aérea acorde al peso de la carta.



Por su parte el Correo Argentino aplico un matasello mecánico con fechador circular y el texto “SERVICIO POSTAL – AEREO – BUENOS AIRES – MONTEVIDEO” entre cinco líneas paralelas horizontales y para promocionar el servicio también aplico, al frente o dorso otra marca con fechador circular y el texto “UTILICE EL SERVICIO – POSTAL AEREO – CON MONTEVIDEO”, esta entre 4 líneas horizontales.



El primer ensayo de servicio regular no tuvo éxito pues fue suprimido en el mes de Marzo del mismo año y por eso los sobres volados en este 2do periodo son muy escasos.

Ciardi cataloga 4 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Cartas del primer vuelo francas
- 02 - Cartas del primer vuelo recomendadas
- 03 - Cartas otros vuelos francas o recomendadas
- 04 - Cartas ultimo vuelo del 27 de marzo de 1924

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V13 (etapa de reiniciación)

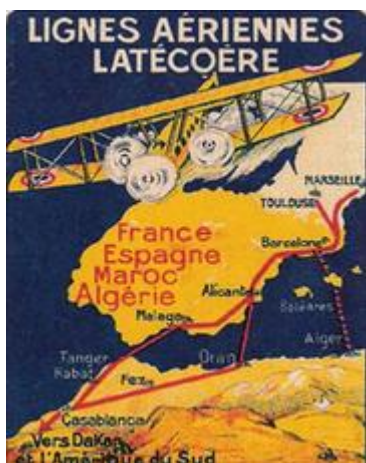
15-01-1925 Vuelo Aeropostal ignorado (Montevideo – Buenos Aires)

Este vuelo no está incluido en ninguno de los catálogos consultados y tampoco he observado alguna pieza del mismo; se transcribe lo publicado sobre el mismo en artículo de C. Jones (R-31):

“La Revista de la Sociedad Filatélica Argentina, números 232 y 233 de enero a abril de 1926, en su página 14 señala algo muy destacable para la aerofilatelia Uruguaya como es la mención del vuelo Nro 3 de la colección Delalot : Montevideo – Buenos Aires con fecha 15 de enero de 1925, tanto de salida como de arribo, coincidente con la crónica histórica que efectuamos”.

La Cia Latécoère – Aereopostale – Air France

Al término de la Primera Guerra Mundial, en mayo de 1918, un industrial francés que había estado dedicado a la producción de aviones de guerra, Pierre-Georges Latécoère y su amigo Beppo de



Massimi, un antiguo aviador italiano, idean el proyecto de una línea comercial que someten el 7 de setiembre de 1918 al Ministro de Aeronáutica de Francia. Dicho proyecto estudia la posibilidad de enlazar Francia con América del Sur en 3 tramos : Toulouse-Casablanca, Casablanca-Dakar, Natal-Buenos Aires via Rio de Janeiro (la travesía aérea del Atlántico era todavía impensable en aquella época).

El 25 de diciembre de 1918 Pierre Georges Latécoère crea las “Lignes Aériennes Latécoère ” (L.A.L.) y realiza el 1er viaje a Barcelona a bordo de un Salmson pilotado por René Cornemont.

En septiembre de 1919 queda establecida la “Poste Aérienne France-Maroc”, el primer servicio aéreo regular entre Toulouse - Francia y Dakar – Senegal en la costa occidental africana, pasando por las ciudades de la costa oriental de España: Barcelona, Alicante y Málaga. Para diciembre de 1919 la línea se extiende a Casablanca.

El viaje era peligroso, en parte por los motores primitivos de los aviones, en parte porque sobrevolaban el desierto del Sahara. Uno de aquellos pilotos pioneros fue el escritor Antoine de Saint Exupéry, autor de “El Principito”

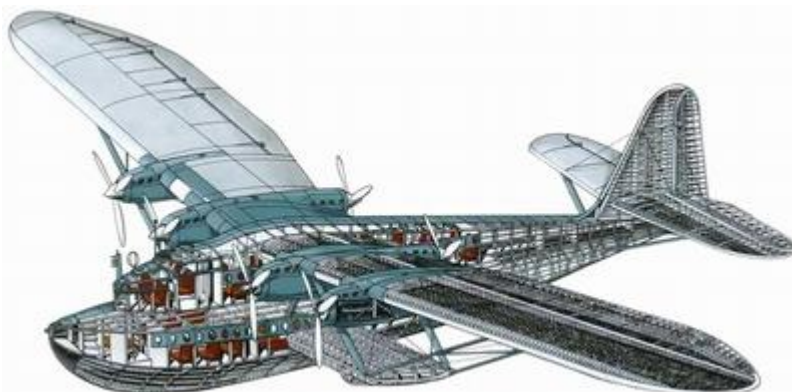
El 21 de abril de 1921 Latécoère, crea la “Compagnie Générale d’Entreprise Aéronautique” (CGEA) aunque el público continúa llamándola por su antigua denominación; en mayo de 1922 crea la “Société Industrielle des Avions Latécoère”, encargada de construir y suministrar el material aéreo.

Para 1923 Latécoère decidió concretar el ambicioso plan de trasladar por vía aérea, correspondencia entre Sudamérica y Europa.

Luego de llegar a Dakar, en Senegal, la correspondencia se trasladaba a barcos que cruzaban el Océano Atlántico hasta Natal en Brasil. El plan consistía en que una posta de aviones correo llevaran las cartas hasta Montevideo, Buenos Aires y de ahí a Santiago de Chile.

A fin de extender la Línea entre Casablanca y Dakar, el capitán Joseph Roig despegó el 3 de mayo de 1923, con un grupo de tres biplanos Breguet XIV y vuela entre las ciudades: Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros y Port-Etienne, sobre la costa occidental de África, llegando a destino el día 22 de ese mismo mes.

En mayo de 1924, de acuerdo a la planificación que había concebido, Latécoère envía al capitán Roig a Sudamérica con el objeto de estudiar la ampliación de la línea entre Natal (Brasil) y Buenos Aires. En Bs.Aires Roig se entrevista con las autoridades y explica que el objetivo de los



Directivos de la "Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique" era que Buenos Aires se convirtiera en sede de la terminal sudamericana de la futura línea aeropostal entre Sudamérica y Francia, para posteriormente convertirse en un centro distribuidor del Correo Aéreo entre la Argentina, los países limítrofes en donde operaría la línea aérea y también entre Sudamérica con Europa

Las autoridades Argentinas dan su aprobación para que la empresa envíe una misión aeronáutica civil. Esta vez, el capitán Roig y su grupo de tres biplanos Breguet XIV Renault, efectúan un vuelo de reconocimiento desde Río de Janeiro a Buenos Aires, aterrizando, el 14 de enero de 1925, en "El Palomar", acompañado por los pilotos Paul Vachet, Etienne Lafay y Victor Hamm y los mecánicos Gauthier, Estival y Chevalier. A su paso por Montevideo los aeroplanos repostaron en el campo que luego sería la base Boiso Lanza, sobre la calle Mendoza, para seguir hasta Argentina. En este viaje se transporto correspondencia despachada desde Río de Janeiro destinada a Montevideo y Bs Aires.

El viaje de retorno se cumple el día 21 de enero con las mismas escalas que a la venida. Desde el correo Argentino se despacho correo con algunas piezas destinadas a Montevideo; desde Montevideo también se despacho correo con destino principalmente a Río de Janeiro aunque también a otras ciudades de Brasil e inclusive a Europa.

En marzo de 1925, iniciaron el regreso haciendo un relevamiento aéreo entre Río de Janeiro y Pernambuco (Recife), que resultara útil para los futuros pilotos de la línea atlántica. Dos meses después, en junio de 1925, quedó formalmente establecido el servicio postal aéreo regular Toulouse - Casablanca - Dakar.

En Junio de 1925 se realiza el primer vuelo comercial Casablanca-Dakar.

Con el fin de reunir el capital para el desarrollo de la Línea en el continente sudamericano, Pierre Latécoère viaja a Río de Janeiro, el 3 de diciembre de 1926, para reunirse con el empresario francés radicado en Brasil, Marcel Bouilloux-Lafont. Inmediatamente, en enero de 1927 y acompañados por el aviador argentino Vicente Almandos Almonacid, se reúnen ambos en Buenos Aires con el Presidente de la Nación, Dr. Marcelo T. de Alvear y le solicitan la urgente presentación de un contrato que le permita al país la utilización del proyectado servicio Aeropostal con Francia



El 8 de febrero de 1927, en su carácter de Representante Apoderado de la "Compagnie Generale D'Entreprises aeronautiques" (C.G.E.A), Almonacid redacta y firma un documento con el Dr. Gral. de Correos y Telégrafos Argentinos, estableciendo un convenio para el transporte de correspondencia por vía aérea en el interior y países limítrofes, que sería ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional el 16 de junio de 1927.

Lignes Aériennes Latécoère

France - Espagne - Algérie - Maroc
Afrique occidentale - Amérique du Sud



A PARTIR DU 1^{er} JUILLET 1927

les lignes Aériennes Latécoère assureront la liaison hebdomadaire
France-Amérique du Sud à travers l'Atlantique

79, Avenue Marceau, 79 - PARIS

Télégrammes :
Paris 52-71 et 52-72

Un tiempo después, la C.G.E.A. envió un emisario para que llegara a un acuerdo con el Correo de Uruguay. El 22 de marzo de 1927, se firmó un contrato con el Sr. César Miranda, Presidente del Consejo Administrativo de Correos y Telégrafos. Dio la casualidad que Miranda fuera un entusiasta de la aeronáutica además de ser directivo del Centro Nacional de Aviación lo que favoreció las gestiones. Pronto las cartas escritas por los uruguayos serían transportadas por avión.

Entre tanto, las negociaciones entre Pierre Georges Latécoère y Marcel Bouilloux Lafont culminan cuando este último compra, el 11 de abril de 1927, el 93% de las acciones de la "Compagnie Generale D'Entreprises aeronautiques", por una suma de 30 millones de francos y asume el control Directivo de la empresa, comprometiéndose a comprar los aviones Late 25, Late 26 y Late 28 fabricados por la "Société Industrielle des Avions Latécoère". Como consecuencia de ese traspaso de funciones, en una asamblea extraordinaria llevada a cabo en la ciudad de París, el 12 de diciembre de 1927, se resuelve modificar la denominación de "Compagnie Generale D'Entreprises aeronautiques", por el nuevo nombre de "Compagnie Generale Aeropostale" (aunque dicho nombre se utilizó desde el 11 de abril, al firmarse el contrato).

Con la finalidad de adecuarse a una reglamentación existente en la Rep. Argentina por la cual no se permitía el uso del espacio aéreo argentino a empresas extranjeras, Almonacid propone la constitución de una Sociedad Anónima nacional, propuesta que tiene el visto bueno del Presidente Marcelo T. de Alvear y prestigiosos juristas argentinos. Es así que se crea la Aeroposta Argentina S.A. cuya Acta Constitutiva se firma al 5 de septiembre de 1927, con carácter de filial Argentina de la "Compagnie Générale Aéropostale" y para extender la red hacia el sur y establecer enlaces con Paraguay y Chile.

El 31 de octubre de 1927 es creada la "Aeroposta Uruguaya S.A."

El 1 de noviembre de 1927 Georges Pivot y Paul Vachet inauguran la línea Natal - Rio - Buenos Aires a bordo del Latécoère 25 matrícula F-AIOZ, que se extendería el 1º de marzo de 1928, cuando Jean Mermoz, bordo de un Laté 25 cargado con 36 sacos de correspondencia, inaugura la línea aérea más larga del mundo (13.600 km), desde Toulouse hasta Buenos Aires conectando Dakar-Natal por vía marítima hasta 1935. A esta línea se la denominó "línea Mermoz".

El 11 de noviembre de 1927 es creada la "Aeroposta Brasileira". Todas estas nuevas compañías, Argentina, Uruguaya, Brasileña, están afiliadas a la "Compagnie Générale Aéropostale"

El 22 de noviembre de 1927 un avión cargado con correspondencia salió de Buenos Aires y descendió en el campo de aterrizaje de Melilla. Lo esperaba personal del Correo y de la Aduana. Se descargó una saca y se entregaron once. El avión siguió su viaje rumbo a Brasil hasta llegar a Natal y de allí un barco cruzaría el océano hasta África. Luego la posta aérea llevaría las sacas hasta Europa. Esto fue un gran avance para las comunicaciones de la región con el Mundo. Por barco una carta podía demorar de 15 a 21 días. En contraste, la Aeropostal prometía llevarla en tan sólo 8 días. Si se eliminaba el traslado en barco entre los dos continentes el tiempo se reduciría mucho más. Pero para ello había que fabricar aviones con motores más confiables para intentar cruzar el Atlántico.

El 1 de marzo de 1928 se realiza el primer servicio postal Francia-América del Sur con la travesía Dakar-Natal por aviso lo cual se hace así hasta 1935.

19 de noviembre de 1928 - 9 de marzo de 1929 : vuelos de prueba desde Buenos Aires hasta Santiago de Chile, con J. Mermoz y Alexandre Collenot a bordo de un Laté 25, con el fin de explorar las mejores rutas aéreas para poder cruzar los Andes.

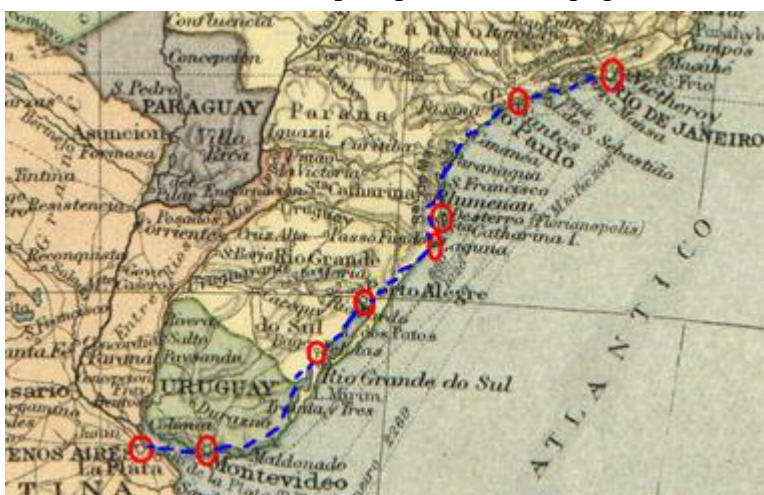
1 de enero de 1929 : Aeroposta Argentina abre la línea Buenos Aires-Asunción (Paraguay) con los pilotos Paul Vachet y Pedro Ficarelli.

Debido a problemas económicos y falta de apoyo del gobierno Francés el 31 de Marzo de 1931 se liquida la "Compagnie Générale Aéropostale". Luego de un proceso que involucra la unificación de varias Cias aeronáuticas francesas el 7 de octubre de 1933 es creada la S.A. Air France que prosigue la actividad de la Aeropostal con el aprovechamiento de la red interior de Sudamérica. A partir de 1935 se realiza el enlace Dakar-Natal con los hidroaviones en sustitución de los avisos. Más tarde se efectuará por avión.



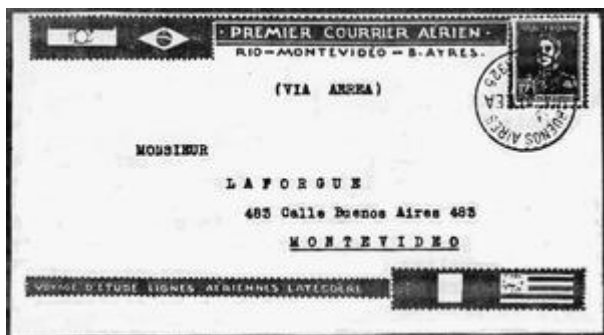
21-01-1925 Ensayo Servicio Postal Aéreo Montevideo - Río de Janeiro (Cia Latécoère)

Para estudiar las etapas de la ruta Sudamericana a cumplir por la “Compagnie General d’Enterprises Aeronautiques” (C.G.E.A.) el 14 de enero de 1925 sale de Río de Janeiro una escuadrilla de tres biplanos Breguet 14-H2-Renault, monomotores de 300 HP al mando del Cap. Joseph Roig. Luego de tocar varias ciudades de Brasil (San Pablo, Florianópolis, Torres, Porto Alegre y Pelotas) al día siguiente llegan a Montevideo y Buenos Aires; transportaban correspondencia despachada de Río de Janeiro destinada a Montevideo y Bs Aires.



El viaje de retorno se cumple el día 21 de enero con las mismas escalas que a la venida. Desde el correo Argentino se despacharon 435 piezas postales simples de las cuales 24 estaban

destinadas a Montevideo; son escasas pues el día de partida del vuelo no fue publicitado. A las cartas de Bs.Aires a Montevideo se les aplico un fechador circular “BUENOS AIRES - VIA AEREA – ENERO 1925”; la recepción de Uruguay es del mismo día 21 de enero.



Tanto a la ida como a la vuelta se utilizaron sobres emitidos especialmente para este vuelo (no en toda la correspondencia) que

estaban ilustrados en la parte superior e inferior con las banderas argentina, brasileña, francesa y uruguaya y con textos alusivos “PREMIER COURRIER AERIEN – RIO – MONTEVIDEO – B. AYRES” y “VOYAGE D’ETUDE LINES AERIENS LATECOERE”. También se utilizaron sobres corrientes para la correspondencia remitida desde Montevideo.

La correspondencia en el vuelo de retorno de Montevideo a Río de Janeiro fue franqueada principalmente con los sellos A4/A6 (“raviolos”) complementados con sellos de superficie aunque también existen cartas franqueadas con solo sellos de superficie. Por solo el día 20 de enero se aplico un matasello rectangular de 21 x 56 mms. en color Rojo Violáceo con leyenda “ENSAYO POSTAL AEREO - MONTEVIDEO - RIO DE JANEIRO”. Se aplico no solo sobre los sellos sino también sobre las cartas conjuntamente con otros matasellos de uso en la época principalmente el fechador circular con barras de “RECOMENDADAS” que tambien sirvio para cancelar los sellos.



Se realizaron numerosas obliteraciones “de favor” sobre cartas no voladas (algunas sin destinatarios), sellos sueltos o bloques que evidentemente tienen mucho menor interés que las cartas voladas con matasellos de llegada.

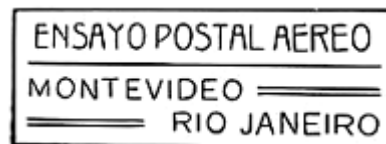
La correspondencia arribo a Río el día 23 de enero. (R-31). No hubo porte aéreo especial por lo cual los sellos aéreos cubren el correo común.



Según acta existente en los archivos del correo, de fecha 21.1.1925 este matasello fue destruido por medios mecánicos y luego incinerado. No está documentado cuantas piezas fueron despachadas en la escala realizada en Montevideo.

Las cartas recomendadas a Río de Janeiro en general (mas bien todas) fueron censuradas pero no así las franca (de las cuales

volaron muy pocas); distinto ocurrió con la correspondencia a otros destinos tales como San Pablo o Europa ya que aun siendo recomendadas no fueron censuradas. Las piezas con destino a Europa siguieron por vía aérea desde Río a Recife; al llegar a Bahía continuaron por vía marítima hasta Vigo (España) donde llegaron el 20 de febrero de 1925 siguiendo luego a otros destinos: Madrid, París y otras ciudades Europeas.



Los viajes de estudio y experimentos de vuelo continuaron hasta que a mediados de 1927 se establece la línea de transporte de correspondencia entre la Republica Argentina y Europa por la "Cia Générale Aéropostale" (C.G.A. o "La Aeropostale"). El primer servicio experimental oficial fue llevado a cabo el 22 de noviembre de 1927 desde Bs.As a Natal con escala en Montevideo y muchos otros puntos.

En 1955, al cumplirse el 30 aniversario de este vuelo, Paul Vachet, superviviente y piloto de Air France coloco en el aeródromo militar Cap. Boiso Lanza, una placa recordatoria con la inscripción "Primer Correo Aéreo Internacional Francés en América del Sur 1925/1955" que actualmente se halla en el Museo Aeronáutico. (R-28)

Para este vuelo del 21 de enero Ciardi cataloga 8 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Cartas Montevideo - Pelotas
- 02 - Cartas Montevideo - Porto Alegre
- 03 - Cartas Montevideo - Florianópolis
- 04 - Cartas Montevideo - Curitiba
- 05 - Cartas Montevideo - Santos – San Pablo
- 06 - Cartas Montevideo - Río de Janeiro, francas (no fueron censuradas)
- 07 - Cartas Montevideo - Río de Janeiro, recomendadas (censuradas entre los días 24 y 26 de enero)
- 08 - Cartas Montevideo – Europa.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V14: indica 70 piezas voladas; conocidas actualmente menos de 50

23-05-1925 Correos de Emergencia Mdeo-Artigas en Mayo de 1925

Debido a un gran temporal e inundaciones en mayo de 1925 se dañaron los puentes sobre los arroyos Cuaró y Yacuí con lo cual quedo impedido el transporte terrestre (especialmente el ferroviario) con lo cual las poblaciones de Artigas y Rivera quedaron aisladas.

Por este motivo se realizaron 11 vuelos de emergencia por la Escuela Militar de Aviación con el avión Breguet 14 Nro 4 piloteados por el Cap. Glauco Larre Borges y el mecánico José Rigoli.



Los sobres fueron franqueados con sellos de 5 cts (se aplico la tarifa ordinaria) cancelándose los mismos con gomígrafo aplicado con tinta color negro en marco rectangular con el texto en 2 líneas "CORREO AEREO - ARTIGAS R.O."

Son muy escasos conociéndose únicamente 5 sobres volados y algún fragmento tanto de Montevideo a Artigas como viceversa. No se conoce correspondencia certificada.



Debido a que las grandes inundaciones interrumpieron las vías terrestres comúnmente

usadas para el transporte de correspondencia se suscitaron varios inconvenientes que se subsanaron mediante otros procedimientos además de los vuelos de emergencia; por ej:



- 12 May 1925 Tren que partió de Artigas debió regresar con todas las Valijas de Correspondencia...
- 16 May 1925 El Administrador de Correos de Artigas solicita a Mdeo un servicio provisional Aéreo ya que la ciudad esta hace varios días sin servicio postal.
- 16 May 1925 Rivera, que estaba en la misma situación que Artigas, ha podido reestablecer el servicio. Cuando estaba todo dispuesto para que partiera un avión para dicha ciudad se contrato un camión para transportar la correspondencia hasta la Estación Sarandí cancelándose el vuelo.
- 18 May 1925 Pudo llegar a la ciudad de Artigas la correspondencia que desde el día 6 estaba atrasada. Para ello se traslado en auto hasta Cuaró y luego en carro hasta el kmt 40 donde se pudo recoger la correspondencia.
- 22 May 1925 Se recibe en Artigas la correspondencia que desde hacia días estaba retenida en la Estación Sarandí. Se utilizo un automóvil para traerla al otro lado del puente del Cuaró y desde allí transportada a Artigas por ferrocarril. Este procedimiento debe interrumpirse al intensificarse las lluvia.
- 30 May 1925 El servicio postal ha sido restablecido en Artigas; la correspondencia a la Capital y estaciones intermedias se recibe con regularidad.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V15: indica 4 cartas y 2 fragmentos conocidos

24-08-1925 Emisión sellos Correo Aéreo – Conmemorativos Recomendados “Garcitas”

Esta emisión fue realizada exclusivamente para franqueo recomendado de la correspondencia aérea en vuelo especial conmemorativo del 25 de Agosto. Son sellos de tamaño pequeño, 20 x 11 mms, impresos por la Imprenta Nacional por sistema litográfico, en papel mediano con filigrana de hoja “REPUBLICA O. DEL URUGUAY”; hojas de 100 sellos (5 x 20), perforados 12 ½. El autor del diseño, como en varios casos anteriores, fue el dibujante-litógrafo Guillermo Schoeder quién también diseño los matasellos especiales.



La tirada fue muy restringida con solamente 8.000 ejemplares de cada tipo. La letra “R” en los mismos es por RECOMENDADO y es el único sello emitido por Uruguay con la finalidad específica de cumplir el servicio de certificación.

Se pusieron en circularon el día 24 de agosto, vendiéndose en la ventanilla del correo previa presentación de la carta con sellos por valor de 36 cts ya adheridos que podían ser tanto de correo terrestre como aéreo. Fue el único día en que circularon ya que realizado el vuelo fueron retirados los sobrantes.

La emisión de este sello fue dispuesta por acta 2160 del 11 de agosto de 1925 cuyos aspectos mas destacados son:

- 1) Que el 25 de agosto se remita correspondencia de ida y vuelta a Florida por vía aérea. El importe total del franqueo será de \$ 0.50 por cada 100 grs o fracción comprendiendo el derecho de recomendación con acuse de recibo. 2) Para el franqueo podrán emplearse tanto sellos aéreos como terrestres en circulación, pero el porte de la recomendación que se fija en \$ 0.14 deberá abonarse con la estampilla especial que se emite al efecto. 3) Se autoriza emitir

16.000 ejemplares de una estampilla especial de \$ 0.14 que se utilizara exclusivamente en el servicio a que se refiere; 8.000 con la inscripción Montevideo y 8.000 con la inscripción Florida. 4) Autoriza la confección de dos matasellos (sellos de goma) especiales, con la inscripción pertinente, para cancelar “las estampillas adheridas a la correspondencia”.

Como queda claro en esta resolución, especialmente en el numeral 2, estos sellos no son aéreos sino de certificación con lo que adquieren una categoría única en las emisiones de la filatelia de Uruguay.



No se catalogan variedades de este sello por Ciardi o en otros catálogos especializados aunque existen varias ocasionales: dentado movido, colores desplazados, etc.

Existen falsos peligrosos en papel sin filigrana, dentado 11 y diferente tonalidad de color (azul grisáceo); la línea que separa las dos plumas del ala derecha es apenas visible. Fueron impresos en hojas de 32 (8 x 4), la mitad derecha “Florida” y la izquierda “Montevideo”.

El diseño de ambos sellos es una garza en vuelo. Peso a lo esquemático del mismo parece tratarse de la conocida como Garza Mora que es natural de América del Sur y América Central. Es la especie más grande en su familia con aproximadamente 75 centímetros pudiendo llegar a 1 mt en los ejemplares adultos. Los colores básicos de esta ave son blanco, gris y negro se caracteriza por un vuelo lento y acompasado, aunque puede desarrollar grandes velocidades cuando se siente amenazada. Se alimenta de peces, ranas e insectos acuáticos. Pesca parada en la orilla. Es activa durante las 24 horas del día. Se destacan por pescar de un picotazo y arreglárselas para tragar de un bocado a su presa.



25-08-1925 Vuelo Conmemorativo “25 de Agosto” Mdeo – Florida (Crash Cover)

Vuelo conmemorativo por el Centenario de la Declaratoria de la Independencia planificado MONTEVIDEO - FLORIDA y FLORIDA - MONTEVIDEO llevado a cabo el 25 de agosto de 1925. Realizado por el Centro Nacional de Aviación partió desde el aeródromo de Melilla (Villa Colon) a las 07.30 con los aviones Avro Nro.1 (piloteado por Julio Zerbino debió efectuar un aterrizaje de emergencia “al entrar en tirabuzón por perdida de velocidad” cerca de la ciudad de Canelones quedando seriamente dañado) y el Avro Nro.2 (piloteado por Ulises Barreiro el cual también tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por falta de visibilidad en la localidad de Aguas Corrientes – cerca de Santa Lucia - averiándose el aparato al tocar un alambrado con el ala). Ninguno de los 2 llegó a la ciudad de Florida terminando la



correspondencia su transporte por vía terrestre (en automóvil). Debido a ello este vuelo se puede considerar de “CRASH COVER”.

Toda la correspondencia fue como correo CERTIFICADO y para cubrir esta certificación se emitieron especialmente los sellos A7 y A8 (“Garcitas” de 14 cts.). El porte se complementó con sellos de correo terrestre por valor

de 36 cts. generalmente de la serie 298-300, 301-302 o incluso los sellos aéreos A4-A6

(“Ravioles”). En algunos casos también se utilizaron los sellos sobrecargados “Correo Aéreo” de 1921, pero siempre con el de 14 cts.

Se cancelo con un matasello gomígrafo conmemorativo de doble ovalo superpuesto con texto “CORREO AEREO” arriba, la fecha en el medio y el destino “FLORIDA” o “MONTEVIDEO” en la parte inferior. Estos matasellos se aplicaron con tinta rojo fuerte.



De Montevideo a Florida circularon 3.369 piezas y de Florida a Montevideo 3.241 (estos



últimos no volaron sino que fueron por ferrocarril todo el recorrido); existe información que indica que dentro de los 36 cts del franqueo se habrían utilizado 11 sellos aéreos con la sobrecarga en rojo invertida; 6 con el resello verde amarillento y 6 con el resello en negro. Unos 400 sobres llevan la serie “Ravioles” completa: 6, 10 y 20 cts. Se confeccionaron varios tipos de sobres especiales para este vuelo con diferentes tamaños y hasta en 2 colores; en general tienen el mapa de Uruguay, un aeroplano y leyendas alusivas; uno de los modelos tiene el puente metálico de la

“Piedra Alta” (fueron alrededor de 250) y también existen del “Centro N. de Aviación”.

Como curiosidad existen unos 20 sobres que volaron a Florida y regresaron a Montevideo llevando en consecuencia los dos tipos de sellos “garcitas”, el doble del franqueo normal y la cancelación con los dos gomígrafos utilizados (R15). Otra curiosidad es algún sobre que carece del sello “garcitas” estimándose que el mismo fue retirado para evadir la disposición del Correo de vender los sellos únicamente aplicados y cancelados sobre la carta (R68).



En este vuelo también existe un sobre oficial del Dr. Gral. de Correos Telégrafos y Teléfonos dirigido al sr. Ajax Miranda en Florida que esta franqueado con la correspondiente “garcita” y 6 sellos “ravioles” de 6 cts (o sea 36 cts) de los cuales 4 están en un bloque y otros 2 en pareja horizontal, el de la izquierda con borde izquierdo sin dentar.

Ciardi cataloga 5 diferentes tipos de correspondencia para el vuelo Mdeo-Florida:

- 01 - Cartas Montevideo - Florida
- 02 - Cartas Montevideo - Florida - Montevideo
- 03 - Cartas Montevideo - Florida con sellos A1, A2, A3
- 04 - Cartas Montevideo - Florida con sellos A2a (sc invertida)
- 05 - Cartas Montevideo - Florida con sellos A3 con variedad

Los vuelos de retorno no se realizaron por los accidentes sufridos y la correspondencia que había sido preparada para ello fue transportada vía terrestre (automóvil). En la certificación se uso el sello de 14 cts que dice “MONTEVIDEO” y el porte terrestre por valor de 36 cts. generalmente con la serie 298-300, 301-302 o incluso los sellos aéreos A4-A6. La cancelación es como en el caso anterior y la recepción la corriente del destino.

Ciardi cataloga 6 diferentes tipos de correspondencia para el vuelo Florida – Mdeo :

- 01 - Cartas Florida - Montevideo -
- 02 - Cartas Florida - Montevideo con sellos A1, A2, A3
- 03 - Cartas Florida - Montevideo con sellos A1a (sc negra)

- 04 - Cartas Florida - Montevideo con sellos A3 con variedad
- 05 - Cartas Florida - Montevideo con sellos A3 verde-amarillo
- 06 - Cartas Florida - Montevideo con otros destinos finales

He observado 2 sobres con sc verde amarilla; uno de Mdeo a Florida dirigido a J. Félix Castillo y el otro de Florida a Mdeo a también dirigido a J. Félix Castillo pero a Casilla 145. Muy similar otros sobre con sc verde claro dirigido de Florida a Mdeo nuevamente a J. Félix Castillo Casilla 145 pero mecanografiado “Para entregar al Dr. Paez Formoso”.

Nota: Vuelos catalogado en Ciardi como V16A (Mdeo-Flda - ida) / 16B (Flda – Mdeo - retorno)

Aspectos históricos destacables

Para la conmemoración del centenario de la Independencia el 25 de Agosto estaban muy divididas las opiniones de los historiadores y del cuerpo político a tal punto que las Cámaras se dividieron y el Pdte José Serrato no concurrió a los actos en Florida por considerar que la fecha de la independencia era el 18 de Julio de 1830. El correo que había previsto emitir una serie conmemorativa de 2, 5 y 12 cts no lo hizo y solamente previó la realización del vuelo postal en cuestión.

Ante estos acontecimientos el Comité Popular Pro-Centenario de Florida renunció en pleno y se integro urgentemente un Comité Municipal.

A la fecha no existe una posición única para esta fecha y aunque la mayoría de los historiadores consideran como tal el 28 de agosto de 1828 ya que con la firma de la “Convención preliminar de Paz” nuestro país adquiere su independencia, la población en general considera como fecha de la Independencia el 25 de agosto de 1825.

24-09-1925 Emisión sellos Correo Aéreo – Conmemorativo “Batalla de Rincón”

La emisión de estos sellos fue dispuesta, junto con los conmemorativos por la Batalla de Sarandí, por acta del Correo nro 2173 del 2 de septiembre de 1925 cuyos aspectos básicos son. 1) Emitir 200.000 estampillas de correo común con el retrato del Gral. Fructuoso Rivera. 2) Realizar el 24 de septiembre un servicio postal aéreo entre Mdeo y Rincón de las Gallinas. 3) Imprimir 16.000 estampillas especiales de 45 cts solo validas para este vuelo. 4) Solo se admite franqueo recomendado con una tasa de 50 cts por cada 25 grs o fracción no pudiendo usarse para este servicio mas que la estampilla especial de 45 cts y la conmemorativa de Rincón de 5 cts (de correo terrestre).



Los sellos se imprimieron en la Imprenta Nacional por procedimiento foto litográfico en planchas de 25 sellos, 16.000 ejemplares, color verde claro, valor de 45 cts, dentado 11, formato rectangular de 38.5 x 28.5, sobre papel mediano blanco con filigrana de hoja REPUBLICA O. DEL URUGUAY (la misma que en los sellos “Ravioles”) estampada en 4 líneas. Teóricamente la filigrana puede ser hallada en 8 posiciones distintas.

No se conocen ejemplares nuevos y son muy escasas las piezas múltiples o planchas completas (solo se conocen dos) ya que los ejemplares no se entregaban al público sino que se adherían directamente en el sobre y se obliteraban de inmediato.

El diseño del sello (A-9) fue encomendado al artista uruguayo Carlos Castells (basado en un cuadro de Carlos Castellanos) quien se tomó una importante licencia cronológica incluyendo en el diseño un jinete (gaucho) ataviado y armado a la usanza de 1825 contemplando un biplano modelo 1920. Con este diseño se realizó un grupo de 10 reproducciones fotográficas y este grupo fue transportado sobre la plancha de impresión formada por dos composiciones que tenían 25 ejemplares c/u.

Plancha A					Plancha B				
1	2	1	2	1	2	2	1	2	1
3	4	3	4	3	4	4	3	4	3
5	6	5	6	5	6	6	5	6	5
7	8	7	8	7	8	8	7	8	7
9	10	9	10	9	10	10	9	10	9

No existe información de la cantidad impresa de c/u de estas dos planchas; la opinión mas generalizada es que fueron cantidades iguales o sea 160 de c/u.

Cada uno de los 10 tipos básicos que componen el grupo de transporte especial tienen sus características particulares y marcas que permiten identificarlos con precisión; además es posible ubicar los mismos en las 50 posiciones que ocupan en la plancha ya que existen otros signos de identificación que permiten hacerlos. Para interesados en reconstrucción de planchas o ver signos identificatorios de cada tipo recomiendo el trabajo de A. Fita publicado en Uruguay Filatélico Nro 57/62 - Dic 1947 (R-17). Los tipos mas característicos que han sido catalogados por Ciardi como variedades son: A-9a "DFL" (Plancha B - Posic. 7); A-9b "RFPÚBLICA" (Plancha B - Posic. 15); A-9c "5" prolongado a la derecha (Plancha B - Posic. 21 y 23); A-9d "5" cuadrado (Plancha A - Posic. 25). Como otra variedad se conocen con borde superior sin dentar que son escasos; papel plegado dos veces antes de imprimir (provenientes de una plancha tipo "A" existirían por lo menos 5 ejemplares – pos 4, 9, 14, 19 y 24 - de los cuales se conocen actualmente dos ejemplares sobre cartas – Ref 18)

No existe actualmente ninguna plancha completa de dos panes y se conocen solamente cinco panes de 25 sellos matasellados. En alguna oportunidad han aparecido algunos ejemplares sin matasellar, inclusive un cuadro "minit" (R-21), pero se trata de falsificaciones o manipulaciones donde se ha eliminado la cancelación mediante procedimientos químicos y adherido sellos sueltos para confeccionar bloques.

Batalla de Rincón 24 de Septiembre de 1825 – Hazaña militar del Gral. Fructuoso Rivera.

Los brasileños, que estaban ocupando la en ese momento llamada Provincia Cisplatina, habían reunido un ejército de algo mas de 700 soldados, comandados por los coroneles Mena Barreto y Jardim, y se dirigían al encuentro del grupo comandado por Lavalleja, el cual se encontraba acampado en la ciudad de Durazno, aproximadamente en el centro del territorio.

Para el ejército brasileño resultaba de enorme importancia disponer de una gran cantidad de caballos que estaban concentrados en la estancia situada en la confluencia de los ríos Negro y Uruguay, hacia el sur, en la zona llamada "Rincón de Haedo" - que era el nombre de quien había sido su propietario - o también "Rincón de las gallinas", debido a que abundaba una especie autóctona de aves, las pavas de monte.



Rivera se propuso el objetivo de apoderarse de esas caballadas, con tal propósito, llevó a cabo diversas operaciones de distracción del ejército brasileño y logró atravesar con sus 250 hombres el río Negro - utilizando unas pocas canoas -en el llamado "paso de Vera"; ocultándose en los montes aledaños al río durante toda la jornada del 23 de septiembre.

Mientras el grueso del ejército brasileño había sido alejado del lugar, en la madrugada del 24 de septiembre los combatientes de Rivera sorprendieron al pequeño grupo de centinelas que cuidaba de los caballos, a los que hizo prisioneros; y se aprestó a retirarse hacia el campamento de Lavalleja. Sin embargo, pasadas las ocho de la mañana recibió aviso de que tres divisiones del ejército brasileño - desconociendo esas circunstancias - se aproximaban al Rincón con el propósito de tomar posesión de las caballadas.

Mientras el grueso del ejército brasileño había sido alejado del lugar, en la madrugada del 24 de septiembre los combatientes de Rivera sorprendieron al pequeño grupo de centinelas que cuidaba de los caballos, a los que hizo prisioneros; y se aprestó a retirarse hacia el campamento de Lavalleja. Sin embargo, pasadas las ocho de la mañana recibió aviso de que tres divisiones del ejército brasileño - desconociendo esas circunstancias - se aproximaban al Rincón con el propósito de tomar posesión de las caballadas.

Rivera organizó sus fuerzas en tres frentes, una al centro constituida por las fuerzas provenientes de Durazno que comandaba el Cnel. Julián Laguna, a la izquierda las milicias provenientes del Depto. de Soriano al mando del Cap. Miguel Sáenz, y a la derecha el propio Rivera comandaba sus dragones. Destacó además una pequeña fuerza de 40 fusileros, al mando de los Caps. Gregorio Más y Manuel Benavídez, con la misión de adelantarse sobre la columna brasileña simulando ser un pequeño piquete de guerrilleros.

Conocedor preciso del terreno, Rivera logró que las tres columnas brasileñas se concentraran y debieran replegarse para caer en un terreno pantanoso donde les era extremadamente dificultoso desplazarse. En esa posición fueron atacados por el ejército de Rivera en pleno, que pese a su inferioridad numérica y de armamento, aprovechando la sorpresa y en medio de la confusión e inmovilidad que enfrentaron los brasileños, les infligió una grave derrota.

Los soldados brasileños se replegaron en total desorden, siendo perseguidos por los orientales, quienes hicieron cientos de prisioneros incluyendo una veintena de oficiales y capturaron un importante parque militar, comprendiendo armas y municiones que fueron valioso aporte al ejército oriental; además de la caballada inicialmente capturada. Entre las bajas brasileñas se contaron más de cien muertos, incluso el Cnel. Mena Barreto y más de quince de sus oficiales.

La batalla del Rincón constituyó un hecho de suma importancia en el desenvolvimiento de la campaña militar de Lavalleja y sus Treinta y Tres. Además de su significado estrictamente militar, que permitió al ejército oriental colocarse en excelentes condiciones para presentar batalla en Sarandí, fue notable por la evidencia de la importancia de la habilidad militar de Rivera en base a su profundo conocimiento del territorio.

Concomitantemente otorgó a Rivera un crédito cuya importancia para la causa de la independencia oriental pudo ser el germen de las profundas rivalidades con Lavalleja, que reaparecieron en los meses posteriores; y que finalmente pautaron de manera decisiva la vida política de la República Oriental del Uruguay luego de su independencia, apenas un lustro después.

24-09-1925 Vuelo Conmemorativo “Batalla del Rincón” Mdeo – Rincón de las Gallinas

Doble vuelo conmemorativo del Centenario de la Batalla de Rincón realizado el 24 de septiembre de 1925 entre MONTEVIDEO y RINCON DE LAS GALLINAS y que regreso al día siguiente. El vuelo fue realizado con dos aviones militares. Uno de los aviones se accidento al regreso (el S.V.A. 1 piloteado por el Tte.Cnel. C. Berisso con mecánico Banzi) como consecuencia de un aterrizaje forzoso cerca de la estación de ferrocarril de Palmitas - Soriano. Por este motivo parte de la correspondencia se considera como "Crash cover" aunque la misma no fue individualizada y no esta determinado si fue transferida al otro avión (Breguet 14 Nro 4 piloteado por el Cap.



G. Larre Borges y el Tte. 1 S. Castillos con el mecánico J. Rigoli) o culmino su recorrido por vía terrestre.

Se utilizaron sobres especialmente emitidos (de origen privado) con motivos alusivos y un mapa con el recorrido previsto para el vuelo y también sobres comunes.

El franqueo fue de 50 cts por cada 25 grs o fracción para envíos solamente recomendados que debían ser cubiertos con los sellos conmemorativos (terrestre de 5 cts y aéreo de 45 cts) especialmente emitido para la ocasión.



Se cancelo con un matasello gomígrafo conmemorativo de doble ovalo superpuesto en color azul-verdoso con texto “CORREO AEREO” arriba, la fecha en el medio y el destino



“RINCON” o “MONTEVIDEO” en la parte inferior. Al envío se aplicó el que dice MONTEVIDEO y a la recepción se aplicó el de RINCON. También pueden encontrarse estas cancelaciones en color negro y rojo pero son raras. En algunos sobres aparece un

gomógrafo aplicado con tinta violeta “AVION” de 40 x 10 mms sobre uno de los ángulos superiores, seguramente es de origen privado.

Este vuelo, y la aplicación de los sellos, fue muy controlado por el correo, a tal punto que los sellos aéreos de 45 cts (A-9) solamente se vendían en la Oficina de Recomendadas y eran aplicados por los propios empleados del correo en los sobres que el público les entregaba, algo que estaba expresamente prohibido. Sin embargo hay algunos sobres que presentan características particulares; existe por lo menos un sobre que circulo sin el sello A-9 lo que da lugar a elucubraciones de lo que



paso con dicho sello ¿se retiró sin matasellar acaso? (R68). Varios sobres tienen la marca de cancelación de la bandeleta de recomendación parcialmente cubierta por los sellos lo que demuestra que primero se aplicó la recomendación y luego el sello alterando el orden normal de los controles (R-19).

Los 500 sellos reservados para el archivo del Correo también fueron inutilizados con estos matasellos así como los de expedientes administrativos y las 4 piezas retiradas que se detallan más adelante.

Ciardi cataloga 4 diferentes tipos de correspondencia para el vuelo Florida – Mdeo :

- 01 - Cartas corrientes con sellos 305 y A9 normales
- 02 - Cartas corrientes con sellos 305 y A9 con variedades
- 03 - Cartas con sobres especiales y sellos 305 y A9 normales
- 04 - Cartas con sobres especiales y sellos 305 y A9 con variedades

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V17

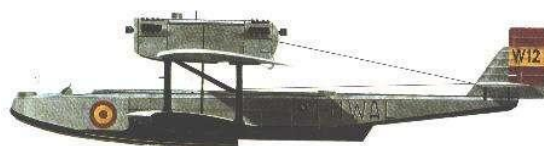
En artículo de A.Fita (R15) existe una distribución de los sellos de Correo Aéreo que indica:

Cantidad total de sellos impresos en la Imprenta Nacional	16.000
Usados en las cartas transportadas (uno en cada carta)	14.820
Matasellados sobre cartas retiradas antes del vuelo	00.004
Anulados sobre Expedientes Administrativos	00.004
Reservados para el archivo (matasellados)	00.500
Sellos sobrantes incinerados el 7 de octubre de 1925	00.672
Sumas iguales	16.000

La destrucción de los 672 sellos sobrantes está registrada en acta del Correo labrada el 7 de octubre de 1925 donde consta la firma de varios testigos. Por otra parte el matasellos especial fue destruido el 26 de octubre de 1925 labrándose también el acta correspondiente que indica que se inutilizó un matasellos que “*presenta tres cortes hechos con lima, imprimiéndose al margen antes y después de haber sido inutilizado*”.

01-03-1926 Vuelo Especial del Plus-Ultra Mdeo - Bs.As

El 10 de febrero de 1926 arribó al puerto de Bs.As un avión Dornier Wall de origen alemán bautizado “Plus-Ultra “ con el cual el cdte. Ramón Franco y su tripulación cumplían un raid iniciado el 22 de enero desde Palos de Moguer, en el golfo de Cádiz-España; este vuelo es el primero en atravesar el Atlántico uniendo los continentes Europeo y Sudamericano.





En el vuelo no trae correo propiamente dicho pero si cuatro cartas (o mensajes sin intervención postal), tres de ellos dirigidos por el Rey de España a los presidentes de Brasil, Uruguay y Argentina y otra del admin. de Correos de las Islas Canarias dirigido a su contraparte del Correo Argentino.

Existe además información de que el Cdte. Franco trajo otra carta privada dirigida a un destinatario en Bs.As; dicha carta tiene un doble franqueo con sellos de España y de Argentina y la cancelación de re-envío de Bs.As del día 11 de febrero, es decir del día siguiente de a llegada del Plus Ultra a dicha ciudad. Esta pieza constituye así la primera de Correo Aéreo en atravesar el Atlántico (Ref 09).

El correo Argentino conmemoro este acontecimiento aplicando durante varios días tres diferentes matasellos parlantes que con leves diferencias tenían el texto “EL COMANDANTE FRANCO CUBRIO VIA AEREA 10120 Kms EN 61 HORAS 44 MINUTOS”.

Unos días después R. Franco y su tripulación se trasladaron a Montevideo para ser agasajados por las autoridades y pueblo Oriental. Al regresar a Bs.As, el 1 de marzo de 1926 el Dr. de Correos de Uruguay, Dr. Cesar Miranda, le entrego a Franco un paquete con 14 piezas postales. Todas estas piezas fueron recomendadas franqueándose ya sea con el sello de Correo Aéreo “Raviol” de 10 cts, (A5) complementadas con un “tero” de 10 cts, o con teros de 2 y 8 cts o con el sello de 12 cts del Palacio Legislativo.



Los sobres utilizados corresponden al propio Dr. de Correos, al Centro Nacional de Aviación (7 sobres con el logotipo y gomígrafo ovalado del mismo) y al Sr. Ángel S. Adami (tienen publicidad de la empresa “El Hogar” revista de la cual Adami era representante).

Las cartas del Dr. Nacional de Correos tienen anotado “Por avión Plus Ultra” y debajo, en color rojo, “Gentileza del heroico aviador Comandante Franco”. Al dorso tienen un cierre oficial en color verde.

Para cancelarlos se aplico el mismo matasello que se utilizara en enero de 1924 en correspondencia transportada en el vuelo inaugural de la Cia. Rioplatense de Aviación con la fecha 1 de marzo de 1926, hora 13 y texto “REPUBLICA O. DEL URUGUAY - CORREOS - SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO



BUENOS AIRES” dispuesto entre 5 líneas paralelas horizontales. Esta misma marca volvió a aplicarse en el vuelo inaugural de la Misión Junkers llevado a cabo el mismo día.

Todas las piezas llevan la firma de Ramón Franco aplicada sobre el franqueo.

Con respecto al avión “Plus Ultra” este fue obsequiado por el Rey de España al pueblo Argentino – con gran disgusto del Cdte. Franco - a la culminación del raíd y desde entonces descansa en el “Museo del Transporte” de la ciudad de Lujan (R.A.).



Cuando se cumplieron los 50 años de este histórico vuelo, el 10 de mayo de 1976, Uruguay emitió un sello conmemorativo (de correo terrestre) con su correspondiente matasello 1er día, y se realizó un vuelo conmemorativo el mismo día y otro el 10 de mayo de 1976.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V18 : indica 14 piezas conocidas

Para el año 1926 aparece en uso el fechador de "EXTERIOR" circular con barras aplicado en piezas de correo aéreo tanto para cancelar los sellos como en otras partes del sobre. Los fechadores con barras venían utilizándose por lo menos desde 1920



en todo el país y para diferentes tipos Oficinas y de Servicios (Correo común, Recomendados, Última hora, Oficial y prensa, Agente marítimo, Administrativas, etc.). Existen variedad en el tamaño del matasello y en la cantidad y tamaño de las barras verticales de relleno.



01-03-1926 Inauguración Servicio Aéreo Misión Junkers: Mdeo – Bs Aires.

Procedente de Alemania, con el objeto de promocionar la aeronáutica comercial de posguerra y estimular la creación de líneas aéreas regionales en enero de 1923 la *Misión Junkers* llegó a la Habana y, luego de recorrer diferentes puntos de Sudamérica llegó a Bs.As el 2 de febrero de 1925 encabezada por el comerciante de 37 años Eberhard Von Jagwitz.



Trajo un excelente material de vuelo instalándose en "El Palomar" y las oficinas

comerciales en Bs. Aires ; la representación quedó luego en manos de la Casa Orbis.

Realizó una intensa y relevante actividad de vuelo en la vecina orilla realizando inclusive algunos raids sobre diferentes ciudades de Latinoamérica incluyendo Montevideo (sin transporte de correo).

Sus modelos F-13 y G-24 fueron los primeros en hacer el derrotero Buenos Aires-Colonia-Montevideo. La confiabilidad de las máquinas, el buen servicio y la puntualidad de los vuelos, hicieron que la demanda rápidamente desbordara su capacidad operativa. Dos años más tarde aparecieron los Ju-52; e stos tenían estructura íntegramente metálica, tres motores, comunicación con tierra por radio en forma

JUNKERS - AVIONES PANMETALICOS - MOTORES PARA AVIACION

Estos tipos están volando en servicio regular con pasajeros y correo en la República Argentina, en las líneas de El Aero-Club Córdoba, y en el B. Aires-Montevideo en Bolivia en las de El Lloyd Aéreo Boliviano, y en Colombia en las de la Sociedad Colombiana. Alemania de Tráfico Aéreo en Europa presta servicio en casi todas las líneas de tráfico aéreo regular, así como también en Asia y la América del Norte.

MISION JUNKERS en SUDAMERICA

SARMIENTO 385 L. E. El Reino 2248
 INGENIERO GERENTE: JUNKERS BUENOS AIRES

JUNKERS HIDROAVION EN TRAFICO TIPO F-13



permanente y capacidad para 24 pasajeros. Cesó sus servicios en 1934 por cambios políticos en Alemania.

El 22 de enero de 1926, por acta nro 2.264, la Adm. Gral. de Correos resuelve tomando en consideración lo solicitado por dicha empresa, utilizar los hidroaviones de la "Misión Junkers en Sudamérica" para el envío de correspondencia entre Mdeo y Bs. As. fijando como única retribución para la empresa el importe de franqueo extra que pagara cada pieza de correspondencia que transporte.

El franqueo fijado por cada pieza (carta, impreso, etc) fue el normal correspondiente a la categoría y peso (de 5cts para cartas francas o 10 cts para recomendadas) mas la siguiente sobretasa aérea: (a) por los primeros 20 grs \$ 0.06 ; (b) por mas de 20 grs hasta 50 grs \$ 0.10; (c) por mas de 50 grs hasta 100 grs \$ 0.20; (d) por cada 100 grs de excedente o fracción menor de 100 grs \$ 0.20.

El peso de los envíos por vía aérea no podrá exceder de un kilogramo y las dimensiones serán las ordinarias. Se habilito únicamente a la oficina de franqueo de la Casa Central para la recepción al publico de la correspondencia a transportarse por vía aérea y que esta debía llevar la indicación “**Por vía aérea**”, “**Por Avión**” o leyenda análoga puesta por los remitentes.

En la misma acta, a efectos de cubrir la sobretasa aérea, se dispone la emisión de los sellos “Albatros sin dentar” de 6, 10 y 20 cts.

Considerando las posibilidades que ofrecía el trafico Rioplatense la Misión estableció, a partir del 1 de marzo de 1926, un servicio regular tri-semanal entre Bs.Aires y Mdeo para el transporte de correspondencia y pasajeros. En este servicio se utilizaron monoplanos hidroavión Junkers F 13L de 185 HP con pontones.

Por problemas económicos al no percibir los subsidios acordados con el Correo de la R.A. debió suspender el servicio el 7 de octubre de 1927. Durante su operativa realizo un total de 436 viajes transportando 1.420 pasajeros, 6.153 kilos de equipaje y 3.512 kgs de correspondencia.

El 1º de Marzo de 1926 se realizo el vuelo inaugural que reinicio el servicio aéreo entre las 2 capitales platenses a cargo del piloto Rodolfo Grundke y del mecánico Arturo Gildwald. El hidroavión partió a las 12.00 y a las 16.00 estaba de regreso en Bs.As.; a las 18.35 la correspondencia traída desde Uruguay ya estaba en el correo central y siendo repartida inmediatamente (R51).



Como dijimos para este servicio se había dispuesto la emisión de tres de los “Albatros sin dentar” y se estableció por decreto que los sellos emitidos anteriormente quedaban sin valor. Sin embargo, los nuevos sellos “Albatros” no llegaron al correo hasta el día miércoles 3 de Marzo (donde aproximadamente a las 10 de la mañana se pusieron en venta) por lo cual hubo que utilizar nuevamente la serie de 1924 (“Ravioles” A4 al A6, que ya estaban desmonetizados) pero solamente por 2 días; inclusive algunas cartas fueron franqueadas con estos sellos posteriormente al día 3 por error de los empleados.

Es por este motivo que las piezas voladas en el año 1926 con sellos “Ravioles” son muy escasas y de particular interés. El comerciante filatelista C. Tardaguila tuvo en estas circunstancias la oportunidad de franquear cartas con las dos emisiones simultáneamente; se

❖ **POR AVION** ❖
Primer vuelo
por aeroplano
MONTEV. B. AIRES

conocen 5 sobres con este doble franqueo de “Ravioles” y “Albatros” (R-26). En algunas piezas (lo he visto en sobres comerciales membreados “A.DEVERCELLI”) se aplico un gomígrafo “POR AVION – PRIMER VUELO – POR AEROPLANO – MONTEV. – B. AIRES”, seguramente de origen privado.

El matasellos utilizado fue el mismo que en 1924 “REPUBLICA O. DEL URUGUAY - CORREOS - SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO BUENOS AIRES” entre 5 líneas paralelas horizontales, diferenciándose únicamente por la fecha. Sin embargo para la correspondencia recomendada se aplico un matasellos consistente en una marca rectangular en color Rojo de 21 x 77 mms. con el texto “SERVICIO POSTAL AEREO - MONTEVIDEO BUENOS AIRES”.

SERVICIO POSTAL AEREO
MONTEVIDEO – BUENOS AIRES



En algunas piezas se aplico una viñeta sin valor postal que la empresa puso a la venta como contribución voluntaria y que se podían adherir tanto a los sobres despachados de Montevideo como de Bs.Aires. Su carácter de contribución voluntaria hace que sean muy escasas.

En el vuelo inaugural fueron despachados 327 piezas desde Buenos Aires a las cuales se aplico un fechador circular “VIA AEREA – 1-MAR.26 – BUENOS AIRES” que también se aplico como constancia de recepción en el reverso de las piezas recibidas desde Montevideo que fueron alrededor de 500. En los vuelos posteriores se aplico comúnmente el fechador de barras “EXTERIOR – MONTEVIDEO ” para cancelar los sellos.



Según los datos de la Administración de Correos de la R.O.U. fueron cursados desde Montevideo a Buenos Aires un total de 5.956 piezas ordinarias y 2.617 recomendadas, según el siguiente detalle:

Fecha	Pzs Ords	Pzs Recs
1926 - Marzo	1.483	1.094
1926 - Abril	574	183
1926 - Mayo	556	309
1926 - Junio	252	172
1926 - Julio	237	167
1926 - Agosto	222	104
1926 - Sept	250	187
1926 - Octubre	337	73
1926 - Novi	390	54
1926 - Dici	448	43
1927 - Enero	394	56
1927 - Febrero	187	18
1927 - Marzo	207	25
1927 - Abril	234	32
1927 - Mayo	185	100
Total	5.956	2.617



Ciardi cataloga 8 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Pzas del 1 al 3 de Marzo – Francas con sellos A4/A6, uno o todos
- 02 - Pzas del 1 al 3 de Marzo – Recomendadas con sellos A4/A6, uno o todos
- 03 - Pzas del 1 al 3 de Marzo – C/gomigrafo privado “Por Avión/Primer vuelo/por hidropilano/Montev-B.Aires”
- 04 - Pzas desde el 3 de Marzo – Francas con sellos A5/A8
- 05 - Pzas desde el 3 de Marzo – Francas con sellos A10/A12, todos o algunos

06 - Pzas desde el 3 de Marzo – Francas con sellos A4 y A10 del 3 de marzo de 1926
07 - Pzas desde el 3 de Marzo – Recomendadas con sellos A10/A12, todos o algunos
08 - Pzas desde el 3 de Marzo – Vuelos de otras fechas hasta el fin del servicio en octubre de 1927.
Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V19

Ref. Aeronaves: Junkers F13 y G-24

El Junkers F 13, derivado del Junkers J 10 de la época de la I G.M. fue el primer monoplano comercial enteramente metálico en entrar en servicio en todo el mundo.

El Junkers F13 fue construido en Alemania en 1918, y especialmente diseñado con fines comerciales para el transporte de pasajeros y carga . Mas de 350 de ellos fueron construidos en varias versiones, descapotados o con cabina para los aviadores y con diferentes tipos de motores y distribuidos en muchísimos países. Su funcionalidad para acuatizar en el mar, lagos y ríos en flotadores y para aterrizar en campos muy cortos en ruedas, lo hizo muy famoso alrededor del mundo.



En su forma original, tal como voló por primera vez el 25 de junio de 1919, la tripulación de dos hombres se acomodaba en una cabina abierta frontal, mientras que los cuatro pasajeros se alojaban en una cabina cerrada detrás de la primera; en fecha posterior también se dotó a la tripulación de una cabina cerrada. El primer F 13 estaba propulsado por un motor Mercedes D.IIIa de 160 cv, que fue sustituido en los primeros aparatos de serie por el B.M.W. IIIa de 185 cv. La producción se prolongó hasta 1932 y la gran mayoría de los aparatos (más de 320 en unas 60 variantes) estuvieron propulsados por el motor

Junkers L-5 de 210 cv. Entre 40 y 50 ejemplares fueron suministrados a la Deutsche Luft Hansa, y los restantes distribuidos por todo el mundo para usos tanto civiles como militares.

En el año 1920 llegó a Colombia y fue el precursor del éxito de la Scadta (Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo), por su rendimiento y fortaleza en todo tipo de condiciones. La Fuerza Aérea Colombiana utilizó varios F-13 acondicionados como bombarderos en la Guerra colombo-peruana entre 1932 y 1933.

El Junkers G 24 entro en servicio en 1925, tenía una tripulación de tres hombres, podía acomodar hasta nueve pasajeros, siendo propulsado por varios tipos de motores.

03-03-1926 Emisión sellos Correo Aéreo – Albatros sin dentar (6 – 10 –20 cts)

El 22 de enero de 1926, por acta nro 2.264, la Adm.Gral. de Correos dispone la impresión de estos sellos a efectos de cubrir la sobretasa aérea que se deberá aplicar a los envíos a Bs.Aires transportados por la “Misión Junkers”

El trabajo fue realizado por la Imp. Nacional en hojas de 25 sellos (5 x 5) sobre papel blanco con filigrana de hoja “Republica O. Del Uruguay”; sin perforar, medidas 29.5 x 19 mms. El diseño es del arquitecto Juan A. Scasso (su nombre aparece en el pie de imprenta; entre muchas otras obras fue el responsable del Estadio Centenario de Montevideo), es un albatros estilizado. Con el mismo diseño se emitió mas adelante (12-3-1926) un valor de 25 cts violeta. 500 ejemplares de c/u de estos valores fueron retirados para stock por el correo.



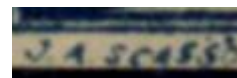
El acta del correo establece que el 3 de marzo se pondrán en circulación los sellos destinados al franqueo de la sobretasa adicional para la correspondencia entre Mdeo y Bs.As de \$0.06 en azul – 50.000, \$0.10 en rojo - 30.000 y \$0.20 en verde - 20.000. Desde la fecha quedan sin valor para franqueo todos los sellos emitidos hasta la fecha para el servicio por vía aérea.

El 5 de agosto de 1930 fueron incinerados: 6cts – 22.550; 10 cts. -10.700 y 20 cts -13.484

Ciardi presenta variaciones del tono de color para c/u de los tres ejemplares de la serie y además algunas variedades de impresión: 6 cts “O” de “AEREO” rota (pos. 20); 6 cts Calco al dorso; 10 cts 2da “E” de “AEREO” con cabeza blanca (pos. 18); 20 cts Calco al dorso.

Existen dos tipos de falsos peligrosos de todos los valores. Tipo “A”: papel sin filigrana mas fino que en los reales; no existe el punto de color entre las dos “SS” de “SCASSO”; pie de imprenta borroso y mal dibujado; los colores son de matices distintos; el diseño no responde a un tipo o subtipo alguno; imitación del tipo 4 en el 20 y 25 cts. sin línea en el cuello del albatros, la que aparece grosera en el 10 cts.; luz de las letras de “AEREO” muy grande, la “A” tiene los extremos redondeados y las dos “E” son distintas a las originales; en el 25 cts hay un punto grueso dentro del “5”.

El falso tipo “B” es muy similar aunque el pie de imprenta es mas nítido y los colores mas próximos a los originales; además los extremos de la letra “A” de “AEREO” están cortados en ángulos rectos como los originales en vez de ser redondeados como en los falsos tipo “A”. En los legítimos siempre existe un punto de color entre las dos “SS” de “SCASSO”, un poco arriba de ellas, que no se encuentra en los falsos.



1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4
5	5	5	5	5

Las planchas de estos valores y el 25 cts emitido posteriormente constan de 5 tipos dispuestos en filas, acorde al esquema que aquí se presenta.

Evidentemente cada una de las planchas tiene 5 tipos distintos pero todos ellos son fácilmente identificables. Por una descripción de los mismos

puede consultarse la obra de Lee o el catalogo de Hormaeche publicado por el CFU en 1948.

Los albatros (*Diomedidae*) - son una familia de aves marinas de grandes dimensiones que se distribuyen por casi toda la extensión del océano Antártico, el océano Pacífico, y el océano Atlántico Sur. Están entre las aves voladoras de mayores dimensiones. Los grandes albatros tienen la mayor envergadura alar de cualquier especie existente en la actualidad. Se distribuyen tradicionalmente en cuatro géneros, aunque existe desacuerdo en cuanto al número de especies.

Los albatros se mueven de forma muy eficiente en el aire y utilizando el planeo dinámico cubren grandes distancias con poco esfuerzo. Se alimentan de calamares, peces y krill, bien recogiendo animales muertos o capturando su alimento vivo en la superficie del agua o buceando. Son aves coloniales y la mayoría nidifica en islas oceánicas remotas, a menudo compartiendo su territorio de nidificación con otras especies. Establecen una relación monogámica que dura toda su vida. De las veintidós especies reconocidas por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), ocho son vulnerables, seis corren peligro de extinción y tres se encuentran en peligro crítico de extinción.



12-03-1926 Emisión sellos Correo Aéreo – Albatros sin dentar 25 cts violeta

Se emitió exclusivamente para ser utilizado en el correo aéreo de Montevideo a Rocha. Con las mismas características que los valores anteriores; fueron emitidos 20.000 sellos. A partir de 16 de julio del mismo año la Administración de Correos autorizo su uso para Buenos Aires. 500 ejemplares fueron retirados para stock por el correo. En los catalogos se consideran como un valor mas de la serie anterior.



Cardi presenta como variedad de impresión: Pie de imprenta “OLACIONAL”(tipo 2 - pos. 9). Existen falsos peligrosos con las mismas características que los tres valores precedentes. Esta variedad no es constante. Al parecer para e 25 cts se utilizo la misma plancha que para el tipo 20 cambiando solamente los faciales ya que los 5 tipos son muy similares.

El 5 de agosto de 1930 fueron incinerados: 5.175

15-03-1926 Inauguración Servicio Postal Montevideo - Rocha

El 15 de marzo de 1926 se inaugura el servicio aéreo postal entre MONTEVIDEO y ROCHA a cargo de Glauco Larre Borges y Adami piloteando un avión “Breda” italiano; este servicio se cumplió con irregularidad hasta por lo menos abril de 1926. Recordemos que ya el 22 de marzo de 1921 se había realizado el 1er vuelo de ensayo con transporte de correspondencia por el mismo Adami.

El vuelo de regreso Rocha – Montevideo se realizo en el mismo día 15 de marzo a la hora 10.40 pero al poco tiempo los pilotos se vieron obligados a realizar un aterrizaje forzoso en “Mosquitos”. La correspondencia siguió por vía ordinaria a Montevideo donde se recepciono el día 16 a la hora 7; el avión reparado llego a Mdeo el mismo día 16 pero a la hora 19.00.



Las cartas se franquearon con sello Albatros de 25 cts. violeta (A13) emitido especialmente para este servicio como sobretasa aérea complementado con sellos de superficie por 5 cts para cartas francas y 15 cts para recomendadas que era el franqueo común en la época.

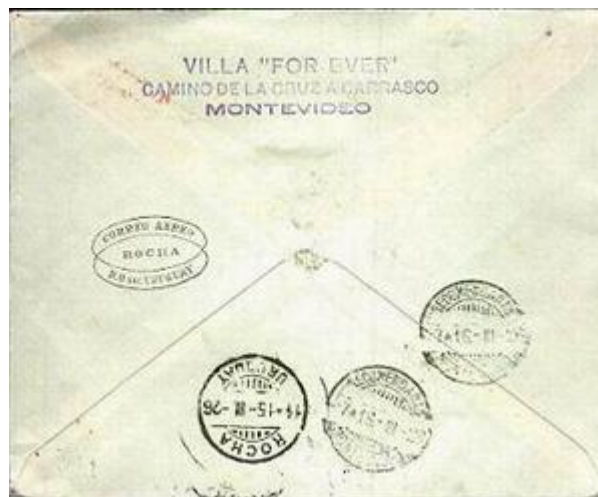


La cancelación fue realizada con matasellos del tipo doble ovalo superpuesto con texto “CORREO AEREO – MONTEVIDEO o ROCHA – R. O. DEL URUGUAY” en color rojo para el destino a Rocha y en color Negro para el regreso a Montevideo.



En los sobres se aplicó también un gomígrafo triangular en rojo para Montevideo y violeta para Rocha con la leyenda "CENTRO NACIONAL DE AVIACION / SERVICIO AEREO / MONTEVIDEO ROCHA (o Rocha - Montevideo) / MCMXXVI". Son algo mas escasos las piezas de Rocha a Montevideo que los de “venida”. Las cartas recomendadas en algunos casos aparecen con gomígrafos CERTIFICADO, RECOMENDADO o RECOMENDADA en rectángulo.

Las cartas recomendadas en algunos casos aparecen con gomígrafos CERTIFICADO, RECOMENDADO o RECOMENDADA en rectángulo.



El 2do vuelo se llevo a cabo el 17 de marzo por el aviador G. Larre Borges, fueron despachadas 151 cartas recomendadas desde Montevideo.

En el 3er vuelo se llevo a cabo el 19 de marzo por el aviador G. Larre Borges, fueron despachadas únicamente 30 cartas francas desde Montevideo. En este vuelo, por problemas técnicos, el piloto se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en la localidad de "Piedras de Afilar"; la correspondencia fue recepcionada recién el día 21 en Rocha.

Cuarto vuelo Montevideo – Rocha el 29 de marzo; se transportaron 89 cartas recomendadas. Existe un vuelo de regreso Rocha – Montevideo del día 31 de Marzo en el cual se transportaron 52 cartas francas (probablemente el avión estuvo un par de días en Rocha por algún problema técnico o inclemencia de tiempo).

Ultimo vuelo conocido – fue llevado a cabo el 16 de abril de 1926



Ciardi cataloga 3 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Cartas Francas del primer vuelo
- 02 - Cartas Recomendadas del primer vuelo
- 03 - Cartas Francas y Recomendadas de los restantes vuelos

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V20 (Montevideo-Rocha) y V21 (Rocha-Montevideo)

Ref. Aeronaves: Breda

La empresa italiana Societa Italiana Ernesto Breda, era un compañía de ingeniería industrial que tenía su sede en Milán. Ingresó en el campo de la aviación en el año 1917.

Después de fabricar el bombardero Caproni Ca 5 bajo licencia, y mientras fabricaba una conversión de transporte civil de pasajeros, Breda dirigió su atención hacia diseños originales.

Así por el año 1920 diseño el Breda A.2 que fue un monomotor con una configuración de monoplano de ala baja, diseñado para entrenamiento y reconocimiento. La propulsión era con un motor posicionado adelante con una hélice bipala de madera. Efectuo su primer vuelo en el año 1924.



Para su época el prototipo de reconocimiento A.2 fue un aparato avanzado, de configuración monoplano cantilever, con el sistema de escape de los motores íntegramente carenado por encima del lado de estribor del morro y enfriado por un radiador suspendido bajo el fuselaje. Tenia dos puestos en tandem para instructor y acompañante.

13-08-1926 Vuelo Nueva York – Mdeo – Bs.Aires de Duggan, Olivero y Campanelli

El 24 de mayo de 1926 despegó de la base militar de Miller Field (EE.UU) un hidroavión Savoia Marchetti S.59 bautizado “Buenos Aires”, que con los pilotos Bernardo Duggan, Eduardo Olivero y Ernesto Campanelli intentaban llegar a Buenos Aires por la ruta del Atlántico. Recién el 13 de agosto de 1926 arriban a Montevideo y Bs.Aires.

Esta máquina transportó desde EE.UU. 30 cartas que fueron mataselladas en Nueva York con fecha 23 de mayo de 1926. Desde Brasil también se cursó correspondencia dirigida a Montevideo y Bs.Aires; 10 cartas se despacharon a Mdeo. ,todas ellas a nombre del dr. Miguel A. Paez Formoso, y otras 10 a Bs.Aires dirigidas al sr. Fernando de Toro para entregar al mencionado Paez Formoso. Las 20 piezas llevan matasello fechador y otro especial rectangular de 6.3 x 2.2 con texto en tinta color negro “AVIAO BUENOS AIRES – RAID NUEVA YORK – RIO DE JANEIRO”



Además se cursaron piezas de Montevideo a Buenos Aires de las cuales existen por lo menos dos conocidas; una es un sobre del Centro Nacional de Aviación, dirigida al sr Ángel S. Adami – Revista “El Hogar” con fechador circular de Montevideo el 13 de agosto de 1926 franqueado con un Albatros sin dentar de 6 cts (A-10) y un tero de 15 cts, ambos obliterados con el matasello rectangular en rojo “SERVICIO POSTAL AEREO – MONTEVIDEO – BUENOS AIRES” que se venía aplicando desde 1924. La pieza tiene la firma de los tres pilotos. La otra pieza conocida se trata también de un sobre recomendado con igual franqueo y matasellos dirigida al sr, Fernando del Toro para entregar al dr. M.A. Paez Formoso y como la anterior firmada por los tres pilotos.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V22 – Indica 5 piezas voladas

El raíd “Duggan, Olivero y Campanelli” en el “Buenos Aires”

Este raíd,extraordinario para la época, fue una iniciativa privada financiada por la familia Duggan de Buenos Aires. La tripulación fue: Piloto, Eduardo Olivero – Copiloto, Bernardo Duggan – Mecánico, Julio Campanelli (dos argentinos y un italiano).

El aparato a utilizar fue un Hidroavión S 59 Savoia, diseñado por el ingeniero Marchetti con motor Lorraine Dietrich de 450 hp, Velocidad máxima de 176 km/hy una autonomía aproximada de 1 390 km con una carga total de 900 litros de combustible. El Savoia es pintado de azul y blanco, desarmado, embalado y despachado de Italia con destino a N.York.

Al llegar la tripulación a los EE.UU. son declarados Huéspedes de Honor de Nueva York y de inmediato se abocan a la preparación de los últimos detalles del vuelo. Bautizan el hidroavión con el nombre de "BUENOS AIRES" y sobre él flamean tres banderas: la argentina, la norteamericana y la italiana.



Transportan alguna correspondencia con el sello obliterado con otro que dice: "Servicio Aéreo Nueva York - Buenos Aires, Hidroplano Buenos Aires al cuidado de los señores Duggan y Olivero". Es el primer correo aéreo panamericano.

El 24 de Mayo de 1926 despegaron de la base militar Miller Field en la costa de New Jersey frente a la isla de Manhattan. Cumplen numerosas etapas sorteando diversos problemas hasta

que el 13 de junio deben realizar un amarizaje forzoso en aguas del Atlántico con condiciones climáticas desfavorables; cuando ya casi no quedaban esperanzas aparece un pequeño buque de pesca llamado “Juruma” que los remolca hasta un refugio en la costa. Dejan el avión a resguardo y navegan por el Amazonas hasta que el 20 de junio son localizados en “Vigía” y transportados hasta Belén, capital del estado de Pará. Se localiza el hidroavión, se remolca hasta allí y es puesto a punto para continuar el viaje hasta Rio de Janeiro donde son recibidos por el Pdte de Brasil.

El 2 de julio continúan el vuelo que prosigue hacia Belén primero y luego las siguientes etapas del itinerario donde finalmente arriba a Montevideo y Bs.Aires el 13 de agosto de 1926. Cargados de gloria cumplieron con el objetivo que se habían propuesto, ser los



primeros aviadores en unir NUEVA YORK con BUENOS AIRES; han recorrido 14.570 km en 109 horas y 54 minutos de vuelo efectivo a una velocidad promedio de 132 km/h, cumpliendo 40 escalas en 50 días. El viaje que había sido planificado para tres semanas finalmente implicó 82 días lo que demuestra las dificultades que existían en la época para esta ruta.

Luego del raid, decidieron, de común acuerdo, donar el avión al Presidente de la Nación para que le fijara destino; el mismo es aceptado y pasado a operar como avión de reconocimiento en la Base Aeronaval Puerto Belgrano.

Allí se le adjudica la matrícula HR-5 ; vuela por primera vez el 20 de julio de 1927. Luego de su incorporación y ante las pruebas de operación en aguas abiertas que habían resultado poco satisfactorias, se resolvió asignarle tareas como hidro de entrenamiento de la Escuela de Aviación Naval, para lo cual se lo rematriculó como E-17, sigla que conservó hasta el fin de su vida útil. Resulto destruido durante un vuelo de adiestramiento sobre la Ría de Puerto Belgrano el sábado 16 de febrero de 1935 falleciendo dos de sus tres tripulantes. Durante su vida operativa alcanzó 450 hs de vuelo sobre el mar.

Ref. Aeronaves: Savoia Marchetti S.59

Savoia-Marchetti fue una compañía de aviación italiana fundada en 1915, originalmente llamada SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia) adoptaría el nombre Savoia luego de la Primera Guerra Mundial al adquirir la Società Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia, otra compañía italiana de aviación fundada por Umberto Savoia. El nombre de Marchetti se agrega en razón de su diseñador en jefe, Alessandro Marchetti, quien se uniría a la empresa en 1922, tras lo cual comenzaría el desarrollo de una bien ganada reputación por la fabricación de aviones de excelente performance.

Con el desarrollo del exitoso bote volador S-55, Savoia-Marchetti ingresa en la escena de la aviación como un fabricante dominante; serían sus series de famosos hidroaviones los que batirían numerosos records de velocidad y resistencia.

En ese contexto nace en 1923 el S-57 como un bote volador biplano monomotor, pensado como avión de reconocimiento aéreo. Monocasco y dotado de un motor Isotta Fraschini V6 de 250Hp, podía acomodar a un piloto y a un observador / artillero en tándem a proa.

Por su parte el S-59 cobra vida en 1925 como una versión mejorada del S-57, pero de dimensiones algo mayores bi-triplaza con casco de duraluminio y una motorización de mayor potencia. Dotado con un Lorraine-Dietrich de 450 Hp se mejoraría la prestación de potencia pero no la optimizaría del todo, dando posteriormente paso a la variante S-59Bis, que con el fin de mejorar esta característica entra en producción con un motor Isotta-Fraschini Asso 500 de 510 Hp de potencia.



15-03-1927 Raíd Internacional del “Santa Maria” – Etapa Montevideo - Asunción

Vuelo entre MONTEVIDEO y ASUNCION DEL PARAGUAY llevado a cabo el 15 de marzo de 1927 por el aviador Italiano De Pinedo en el avión "Santa Maria" como parte del raíd internacional que venia llevando a cabo. Las cartas fueron franqueadas con sellos de superficie tipo Tero de 5 cts cancelados con los fechadores comunes de la época (todos los que he visto son con circular de barras de la sucursal A-2) y tienen una bandeleta recortada en forma recta o triangular con los colores de la bandera Italiana. Todos los sobres fueron autografiados por los miembros de la tripulación Zachetti y Del Prete.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V23 – Indica 7 piezas conocidas (Por Ref 27 se indican 25 piezas).

El raíd “De Pinedo” en el “Santa Maria”

El 2 de marzo de 1927, el Conde Francisco de Pinedo unía Cagliari (Italia) con Buenos Aires con un hidroavión Savoia-Marchetti SM-55, después de una travesía de 17 días.

El 13 de febrero de 1927 desde Cagliari, capital de la isla de Cerdeña en Italia, había zarpado la nave que en muchos lugares sería conocida luego como “la carabela italiana”, y que le dio a la ITALIA de entonces, el orgullo de ser una de las naciones del globo que conquistara las rutas del aire, al unir por primera vez ese país con la Argentina.

Lo bautizaron el “SANTA MARIA”. Su piloto el Conde Francisco De Pinedo, famoso piloto napolitano, aviador militar con origen en la Armada Italiana, que en años anteriores (1925) ya había concretado con éxito el raíd ROMA-SYDNEY-TOKIO.

Componían su tu tripulación dos hombres más, el Teniente Carlos del Prete, copiloto y navegante y como mecánico y motorista el señor Vitale Zachetti.

El SANTA MARIA era un hidroavión doble casco del modelo Savoia-Marchetti SM-55,



concebido como avión torpedero, poseía una gran autonomía y prestaciones muy aceptables en cuanto a carga útil y velocidad de crucero. Sus motores eran dos de la casa “ISOTTA FRASCHINI” del tipo ASSO 500 (12 cilindros en V y una potencia de 500 hp c/u). Fue bautizado en la fábrica SAVOIA en Sesto Calende, el 30 de enero de 1927.

El viaje fue realizado en 14 etapas tocando Kenitra, Villa Cinneros, Bolama,

Dakar, Porto Praia, Fernando de Noroña, Natal, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, San Pablo, Santos, Porto Alegre, arribaron a Buenos Aires el 02 de marzo.

Buenos Aires era el destino elegido como final de la primera etapa de este “doble cruce del Atlántico”, que De Pinedo pretendía completar luego de cruzar toda la América del Sur por el Amazonas para luego llegar a los EE.UU. y desde allí cruzar el Atlántico Norte de regreso a

su punto de partida. Allí se instaló una base logística donde se realizaría una revisión completa del fuselaje y el cambio de ambos motores, como medida precautoria antes de intentar el cruce de la selva amazónica.

Con todo finalizado, el “Santa María” abandonó Buenos Aires, rumbo a Montevideo y Asunción el 15 de marzo, prácticamente un mes después de haber iniciado el raid desde Italia.

Fue una fatalidad inesperada, la que casi de manera violenta le impuso una pausa a esta larga travesía, al llegar a los EE.UU., en una de las etapas por el interior de ese país, el avión acuatizó en el Dique Roosevelt donde se lo debía reabastecer de combustible y un joven que observaba la maniobra en un descuido arrojó una colilla de cigarillo aún encendida el agua,



que para desgracia estaba contaminada con combustible que se había recién derramado, ocasionando un incendio que consumió al SANTA MARIA por completo.

Esta situación catastrófica fue resuelta enviando a NUEVA YORK un avión SM-55 de repuesto que se denominó SANTA MARIA II y con él De Pinedo finalizó su raid de regreso en ITALIA el 16 de junio de 1927.

De Pinedo regresó a la Argentina como Agregado Aeronáutico de su Embajada entre 1930 y 1932, preparando su próxima aventura, el intento de romper el record de distancia en vuelo solitario en 1933, uniendo NUEVA YORK y BAGDAD.

El 02 de septiembre de 1933 otra vez un evento fortuito, precipitó su avión al final de la pista de despegue y este cargado con 4000 lts de combustible de alto octanaje, capotó y se incendió. De Pinedo no pudo ser rescatado.

El 16 de junio de 1927 la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos realiza un contrato con la “**Compañía General de Empresas Aeronáuticas – Líneas Latecoere**” (que en diciembre de 1927 pasa a llamarse “Aereopostale”) para establecer un **Servicio de transporte de correspondencia aérea con destino a Brasil, África y Europa.**

Los aspectos principales de las bases del convenio son los siguientes: (1) Establecer un servicio aerpostal entre la ROU y Europa transportando la correspondencia que reciba de la Administración de Correos con destino a Brasil, África y Europa. (2) Efectuar por lo menos un vuelo semanal de ida y vuelta entre la ROU y Europa. Inicialmente la duración de estos viajes no excederá de 7 días y medio debiendo reducirse progresivamente hasta llegar a los cuatro días dentro de los primeros tres años de funcionamiento de la línea. (3) Dentro de los 6 meses a partir de que la línea comience a operar se establecerá, de acuerdo con la Admin de Correos, un horario fijo para el tpte de la correspondencia. (4) Como única retribución la admin. de Correos abonará a la Cia Aérea la suma de 30 cts oro por cada 4 grs de peso total de la correspondencia para Europa y África y 8 cts oro por cada 4 grs del peso total de la destinada a Brasil o para alcance de los vapores en puertos Brasileños. (5) además del franqueo y tasa que correspondieren la Admin de Correos percibirá de los remitentes que deseen utilizar el servicio aéreo, una sobretasa que no exceda, por cada 4 grs o fracción, de 30 cts oro para las piezas destinadas a Europa y África y 8 cts para las destinadas a Brasil o al alcance de vapores en puertos brasileños. (6) Mientras no se entregue para su transporte a la Cia. el 25 % del total de la correspondencia para Brasil, África y Europa la Adm. Gral. de Correos no podrá conceder a otras empresas el transporte aéreo de correspondencia a esos destinos “*sin perjuicio el derecho del remitente de elegir la vía, de acuerdo con las disposiciones de la legislación postal internacional*”. (7) La Cia no podrá transportar ninguna correspondencia que no halla sido despachada por la DGcyT. (8) El contrato será válido por el término de cuatro años.

31-10-1927 Creacion de la “Aeroposta Uruguay S.A.”

El 5 de septiembre de 1927 se crea la Sociedad Anónima “AEROPOSTA ARGENTINA” y el 31 de octubre la “AEROPOSTA URUGUAYA” que eran las sociedades encargadas de explotar los servicios de transporte y especialmente de correspondencia que se establecieran con las líneas de la C.G.A. La sede se encontraba en la Avda. 18 de julio 968.

En el año 1928, la “Aeroposta Uruguay Sociedad Anónima”, subsidiaria de la “Compagnie Générale Aéropostale”, construye su campo de aviación en lo que actualmente es la sede de la Escuela Militar de Aeronáutica en el Dpto. de Canelones sobre la ruta 101 kmt 31.500 en las cercanías de Pando.

Esta empresa llegaría a su quiebra el 31 de marzo de 1931 y sus actividades y líneas desarrolladas en Sudamérica, serían retomadas en el año 1933 por la entonces recién creada “Air France”.

En setiembre de 1937 el aeródromo de Canelones sería expropiado y adquirido por el Estado, por la cantidad de ciento setenta mil pesos, quedando comprendidos el campo en sí y todas las facilidades e infraestructura que allí existían.

Actualmente, frente al gimnasio utilizado por el Cuerpo de Alumnos, antiguo hangar de la otrora infraestructura de la Aeroposta Uruguay, se encuentra una placa recordatoria colocada por Air France.



1-11-1927 Vuelo ensayo Cia Generale Aeropostale – Tramo Montevideo – Bs. Aires

El 1 de noviembre de 1927 Georges Pivot y Paul Vachet inauguran la línea Natal - Rio - Montevideo - Buenos Aires a bordo del Latécoère 25 matrícula F-AIOZ. Según otras fuentes (incluso catalogo Ciardi) es el 15 de noviembre que se inician los vuelos desde Natal a Bs.Aires



Se trata del primer vuelo de la Aeropostale de Montevideo a Buenos Aires. Los sobres, sellos y marcas aplicadas son los comunes en esa época. Se conocen unas pocas cartas francas o recomendadas.

Debe tenerse en cuenta que el servicio aéreo con la R.A. había sido suspendido el 7 de octubre de 1927 por la “Misión Junkers”.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V24

22-11-1927 Inauguración Servicio Oficial Aeropostale . Mdeo – Brasil y enlaces



El 8 de febrero de 1927 el representante en Bs.As de la Cia Generale Aeropostale suscribe un contrato con la Direc. Gral de Correos de la Rep. Argentina para el transporte de correspondencia a Europa; este contrato es aprobado el 10 de junio de 1927.

El primer servicio experimental oficial de correo aéreo fue llevado a cabo el 22 de noviembre de 1927 desde el aeródromo de Gral. Pacheco hasta Natal (4.569 kmts) con escalas intermedias en Montevideo, Porto Alegre, Florianópolis, Río de Janeiro, Victoria, Carabelas, Bahía y Maceio. Para este vuelo se utilizó un monoplano Late 25-Renault de 450 HP; el piloto fue Henri Rocés.

Las piezas despachadas desde Montevideo, fueron franqueadas con los sellos A10 al A13 (albatros s/d) complementados con sellos de



superficie; se les aplico un matasellos cuadrangular de 27.5 mms de lado con el texto “SERVIO POSTAL AEREO” en 3 líneas en color negro para las piezas francas y en color rojo para las recomendadas. Se utilizaron sobres comunes y algunos membreados de la Cia aérea Latécoère. La tarifa fue de 6 cts de porte aéreo y 15 cts de franqueo común o 35 cts para certificado.



Debido a fuertes vientos el avión debió aterrizar de emergencia en una playa inaccesible al norte de Santos (Brasil) mojándose muchos sobres y retrasándose el vuelo; se pidió auxilio por radio y vino otro

avión de la Cia. (según otras fuentes la correspondencia, junto al piloto y su acompañante fue enviada a Río en el primer tren con dicho destino). En algunos casos la correspondencia sufrió deterioros debido a la mojadura de la saca que la contenía; no tiene marca alguna que justifique el retraso debido al accidente. Este vuelo es considerado “Crash Cover” por al catalogo Eisendrath de la American Airmail Society (R45).

Ciardi cataloga 14 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Pzas de Mdeo a Pelotas (1er día)
- 02 - Pzas de Mdeo a Porto Alegre (1er día)
- 03 - Pzas de Mdeo a Florianópolis (1er día)
- 04 - Pzas de Mdeo a Santos (1er día)
- 05 - Pzas de Mdeo a Río de Janeiro (1er día)
- 06 - Pzas de Mdeo a Vitoria (1er día)
- 07 - Pzas de Mdeo a Bahía (1er día)
- 08 - Pzas de Mdeo a Maceio (1er día)
- 09 - Pzas de Mdeo a Recife (1er día)
- 10 - Pzas de Mdeo a Natal (1er día)
- 11 - Pzas de Mdeo a EE.UU. (1er día)
- 12 - Pzas de Mdeo a Europa (1er día)
- 13 - Pzas de Mdeo a diversas ciudades de Brasil (vuelos de otras fechas)
- 14 - Pzas de Mdeo a Norteamérica o Europa (vuelos de otras fechas)



De los vuelos tipo 5 al 12 hay numerosos sobres mojados los cuales deben ser considerados correo accidentado (crash cover). Las piezas del 1er vuelo destinadas a EE.UU. se despacharon en el vapor “Southern Cross” y las destinadas a Europa en el “Flandria”.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V25: indica 90 piezas conocidas

Ref. Aeronaves: Late 25

El Latécoère 25 fue un avión de transporte postal y de pasajeros construido en 1925 para uso de la línea aérea propia de Latécoère y sus subsidiarias. Era esencialmente una versión refinada del Latécoère 17 con una envergadura mayor, al que suplantó en la producción y en el servicio que fue usado ampliamente en el establecimiento de las líneas en Sudamérica.



Fue concebido como sustituto del poco apropiado Laté 17 mediante la conversión del segundo ejemplar de dicho modelo, realizando su primer vuelo en 1926. Al igual que el Latécoère 17, era un monoplano con ala parasol pero, con una envergadura y superficies de las alas incrementadas. Estaba propulsado por un motor Renault de 12 cilindros en V, tenía unos pequeños compartimentos para la carga o sacas postales, y

podía transportar hasta cuatro pasajeros en una cabina cerrada y en la parte superior una cabina abierta para el piloto.

Este modelo del que se fabricaron 61 ejemplares de diferentes versiones, fue utilizado por las Lignes Aériennes Latécoère en las rutas que enlazaban Casablanca con Dakar; posteriormente se abrieron nuevas rutas a Sudamérica y 16 ejemplares fueron adquiridos para su uso en Argentina y otros cuatro para Brasil.

Un Latécoère 25 estuvo envuelto en un célebre incidente cuando se realizó un aterrizaje forzoso en los Andes, a gran altura. Hasta ese momento, los vuelos entre Buenos Aires y Santiago hacían un rodeo de 1.000 km para evitar las montañas. El 2 de marzo de 1929, mientras buscaba una ruta segura, un Latécoère 25 pilotado por Jean Mermoz fue capturado por una corriente descendente y forzado a aterrizar en una meseta de 300 m de ancho a una altitud de 4.000 m. Con su mecánico Alexandre Collenot y el pasajero, el conde Henry de La Vaulx, Mermoz pasó los siguientes cuatro días reparando y aligerando el avión, y haciendo un camino libre hasta al borde del precipicio. Luego, carreteó hasta el borde, picando el avión para ganar velocidad y llegar con éxito a Santiago.



22-11-1927 Raíd Costes y Le Brix - Etapa Montevideo – Buenos Aires

El 10 de octubre de 1927 los aviadores franceses Dieudonne Costes y Joseph Le Brix inicia su raíd mundial desde el aeropuerto de Le Bourget con un avión Breguet XIX bautizada “Nungesser et Coli” y sin escalas intermedias, luego de recorrer 4.000 kms, aterrizan en San

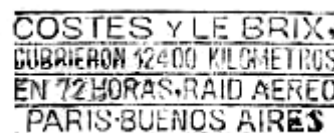


Luis en Senegal. El día 14 parten del continente Africano y luego de 18 horas y 5 mts y otros 3170 kms arriban a Natal en Sudamérica. Logran así la hazaña de cruzar por primera vez en vuelo directo el Atlántico Sur.

El 20 de octubre llegan al campo “El Palomar” en la Republica Argentina. Despachadas por el correo de Francia llevan 17 cartas simples franqueadas con sellos franceses cancelados con fechador circular “Bourget Aviation Seine, 10 Octobre 1927”; a todas estas cartas el correo de Bs.As. les aplico como recepción un matasello parlante con el texto “COSTES Y LE BRIX - CUBRIERON 12.400 KILOMETROS - EN 72 HORAS, RAID AEREO, PARIS - BUENOS AIRES”.

El 21 de noviembre vuelan a Montevideo en un viaje experimental transportando un reducido numero de piezas postales algunas de las cuales llevan las firmas de Costes y Le Brix.

En el viaje de retorno, el día 22 de noviembre, también transportan correo aéreo despachado en Montevideo; de este vuelo hay 10 cartas numeradas del 1 al 10 en forma manuscrita y llevan las firmas de Costes y Le Brix.

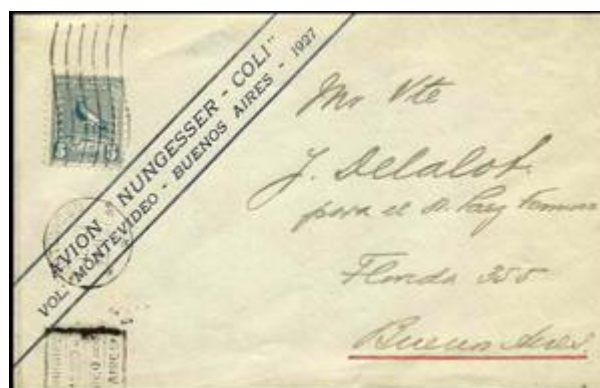


Estas piezas fueron franqueadas con 5 cts utilizándose sellos Teros ya sea en uno o mas valores que fueron cancelados con un fechador tipo “triplex” en tinta negra que tiene un rectángulo con texto “REP. O. Del URUGUAY – CORREO AEREO – MONTEVIDEO – BUENOS AIRES” , fechador circular MONTEVIDEO 12-13 – 22.11.27 c/3 estrellas y una “banderola” de 6 líneas onduladas. A la recepción en Bs Ares también se aplico el mismo

franqueo parlante con la leyenda “COSTES Y LEBRIX CUBRIERON 12.400 KILOMETROS EN 72 HORAS, RAID AEREO, PARIS - BUENOS AIRES”.

Además existen otros 15 sobres que carecen del duplex mencionando al raíd, no están firmados por los pilotos y tienen recepción de Bs.As. al dorso de fecha 23.11.27 y hora 9, estando numerados del 11 al 25.

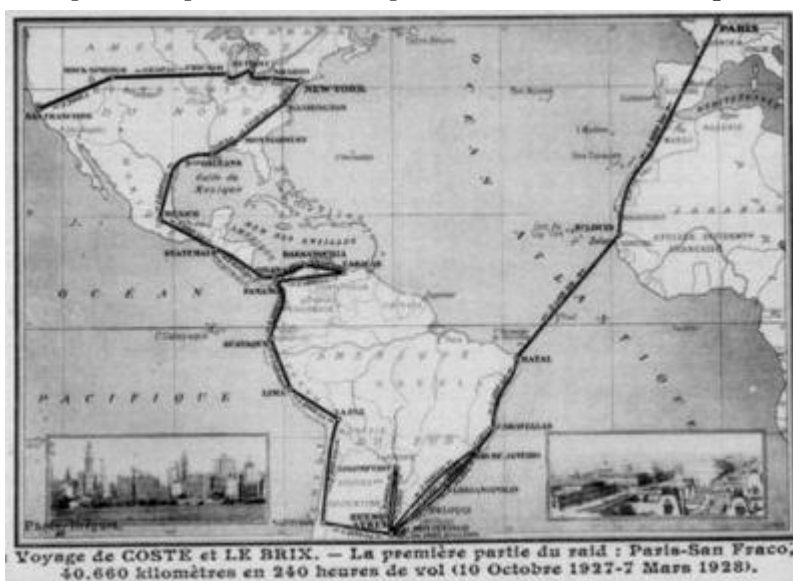
Todos estos sobres llevan impresa en forma diagonal la leyenda: “AVION "NUNGESSER - COLI" - VUELO MONTEVIDEO BUENOS AIRES - 1927”.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V26: indica 25 piezas conocidas; solo 10 firmadas por los pilotos

El nombre “**Nungesser et Coli**” dado al avión *es en homenaje a los pilotos franceses Charles Nungesser y François Coli que desaparecieron junto con su avion Oiseau Blanc (“Pájaro blanco”) el 8 de mayo de 1927 durante el primer intento de realizar el vuelo entre París y Nueva York sin escalas. Menos de dos semanas después de su desaparición el estadounidense Charles Lindbergh se convirtió en la primera persona en completar esta travesía, aunque en sentido contrario, a bordo del Spirit of Saint Louis.*

La desaparición del Oiseau blanc es considerada como uno de los mayores misterios de la historia de la aviación y numerosas hipótesis han circulado entorno al paradero tanto del avión como el de sus dos tripulantes. Según diversas investigaciones el avión se habría estrellado en el Océano Atlántico, sin embargo durante los años 1980 surgieron otros estudios que sostienen que el Oiseau blanc podría haber llegado hasta Terranova, en el continente americano, y se habría estrellado cerca de esta isla.



30-12-1927 Vuelo Cia Generale Aeropostale – Montevideo – Bs. Aires

El 30 de diciembre de 1927 se realizó un vuelo especial de fin de año de la “Compagnie Generale Aeropostale” en que se utilizaron sobres especiales. Los cartas fueron franqueadas con la serie A-10 al A-13 complementados con sellos de superficie que se cancelaron con el matasello cuadrangulo con el texto “SERVICIO POSTAL AEREO” que se venía utilizando; se aplicaron en color negro para las piezas francas y en color rojo para las recomendadas

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V27: Indica 10 piezas circuladas.

01-03-1928 Continuación Servicio Cia Générale Aéropostale Inauguración de la línea completa con el cruce del Océano Atlántico

Continuando las planificaciones iniciales y combinando las etapas ya desarrolladas, el 1 de marzo de 1928 se realiza la inauguración oficial de la línea completa entre América del Sur-Natal, África-Dakar, Francia (y desde allí toda Europa) que era una de las más extensas del mundo. En Sudamérica el tramo se extendía desde Bs.As. hasta la isla Fernando de Noroña (Brasil); el cruce del Atlántico (Natal – Dakar) se efectuaba por medio de cruceros rápidos de la Armada Francesa (llamados “avisos”); el tramo Afro-Europeo continuaba aéreo desde Porto Praia (Islas de Cabo Verde) a Toulouse con aviones de la C.G.A. Con este recorrido el correo, que tenía una frecuencia semanal en ambos sentidos, demandaba una duración de siete días y medio.



Los nombres de los “avisos” franceses eran: Luneville, Espernay, Revigny, Peroni, y Belfort. El tiempo del cruce marítimo era de 90 hrs entre Recife y Praia.

El vuelo inicial partió de Buenos Aires desde donde trajo una saca de correo destinada a Montevideo junto con muchas otras a destinos varios de América y Europa. A su regreso de Toulouse se trajeron 175 kgs de correspondencia destinados a Sudamérica.

Los sobres utilizados fueron corrientes o comerciales franqueados con la serie A10 al A13 (Albatros s/d) complementados con sellos terrestres que fueron cancelados con matasellos cuadrangular de 27.5 mms de lado con el texto “SERVICIO POSTAL AEREO” en 3 líneas en color negro para las piezas francas y en color rojo para las recomendadas (igual al aplicado en vuelos de 1927). Algunos sobres tienen una viñeta de propaganda de la cia aeropostal en color azul sin valor; son raras.



Ciardi cataloga 5 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Tarjeta especial ilustrada con destinos varios
- 02 - Pzas dirigidas a Brasil (francas o recomendadas)
- 03 - Pzas dirigidas a África (francas o recomendadas)
- 04 - Pzas dirigidas a España (francas o recomendadas)
- 05 - Pzas dirigidas a otros países de Europa (francas o recomendadas)

Nota: Vuelos catalogados en Ciardi como V28 (1er vuelo del 1 de marzo), V29 (2do vuelo del 8 de marzo) y V30 (3er vuelo del 15 de marzo)



CORRESPONDANCES AÉRIENNES

Le poids maximum est fixé à 500 grammes pour les paquets d'échantillons ; 1.500 gr. pour les lettres et paquets cils ; 5 kilos pour les imprimés.

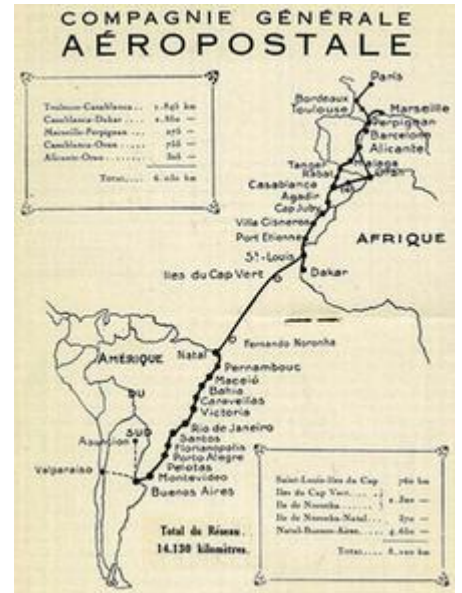
Les surtaxes sont applicables aux plus officiels et à toutes les correspondances bénéficiant de la franchise postale.

L'affranchissement (taxes et surtaxes dont le total est donné ci-dessous) est opéré en timbres-poste ordinaires.

Les objets à transporter par avion doivent porter d'une façon très apparente la mention : **PAR AVION.** (Écrire de préférence aux usages suivants.)

EXCEPTIONNELLEMENT FRANCE-PERNAMBUC ET NATAL
SERVIRE AÉRIENNE
6 FRANCS PAR 5 GRAMMES OU FRACTION DE 5 GRAMMES

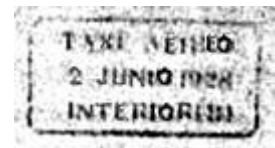
	FRANCE		MAROC		A.O.F.	
	BRÉSIL	ARGENTINE URUGUAY PARAGUAY CHILI	BRÉSIL	ARGENTINE URUGUAY PARAGUAY CHILI	BRÉSIL	ARGENTINE URUGUAY PARAGUAY CHILI
Sortaxe aérienne par 5 gr. en bas	7.0	9.0	7.0	8.50	6.50	3.0
Affranchissement global						
jusqu'à 5 gr.	9.0	10.50	8.50	10.0	8.0	9.50
de 5 à 10 "	16.50	19.50	15.50	18.50	14.50	17.50
10 à 15 "	24.0	28.50	22.50	27.0	21.0	25.50
15 à 20 "	31.50	37.50	29.50	35.50	27.50	33.50
20 à 25 "	39.90	47.40	37.40	44.90	34.90	42.40
25 à 30 "	47.40	56.40	44.40	52.40	41.40	50.40
30 à 35 "	54.90	65.40	51.40	61.90	47.90	58.40
35 à 40 "	62.40	74.40	58.40	70.40	54.40	66.40
40 à 45 "	70.80	84.30	66.30	79.80	61.80	75.30
45 à 50 "	78.30	93.30	73.30	88.30	68.30	83.30
50 à 55 "	85.80	102.30	80.30	95.80	74.80	91.30
55 à 60 "	93.30	111.30	87.30	104.30	81.30	99.30



12-03-1928 "Taxi aéreo" Colombo - Montevideo - Bs.Aires (R-47)

El 12 de marzo de 1928 el italiano Ernesto Colombo (ex Tte Cnel en la Real Fuerza Aérea Italiana) obtiene autorización del gobierno Argentino para la explotación de un servicio de transporte de pasajeros y correspondencia entre Bs.As y Mdeo con el nombre de "Taxi Aéreo". Utilizo un hidroavión Savoia Marchetti S 59bis que podía transportar cuatro pasajeros.

Se conoce correspondencia transportada por el mismo en el interior de la RA aunque es muy rara; llevan un gomígrafo cuadrangular en color violeta con el texto "TAXI AEREO - 2 Junio 1928 - INTERIOR(B)".



El 26 de junio de 1928 arribo por primera vez a Montevideo con un mecánico y dos pasajeros. El 15 de agosto dio comienzo a un servicio diario entre Bs.As y Mdeo., regresando por la tarde a Bs.As. luego de tocar Colonia. Había solicitado al Correo uruguayo la realización de un contrato de transporte de correspondencia y una subvención para ello pero sin éxito.

Para octubre de 1928 había transportado entre los márgenes del Plata 1.045 pasajeros; en marzo de 1929 se traslada con los 2 hidroaviones que tenía (había traído otro hidro Cant de Italia) a Asunción del Paraguay donde son contratados y Colombo es designado Director de la Aviación Militar.

No se tiene conocimiento de la existencia de piezas postales voladas entre Bs.As y Mdeo en ninguno de los dos sentidos.

17-03-1928 Apertura Oficial Escala Cia Générale Aéropostale - Mdeo - Bs.Aires

El 17 de marzo de 1928 con el primer vuelo Norte-Sur de la Cia Générale Aéropostale (C.G.A) se realiza la apertura oficial de la escala de Montevideo. Luego de anclar el aviso francés en Recife, el vuelo hacia el sur hizo escala en Bahía y Río para arribar a Montevideo el 17 de marzo en horas de la tarde. Inmediatamente partió a su destino final en Buenos Aires a las 18 horas.

Al igual que los vuelos anteriores, la correspondencia fue franqueada con la serie A10 al A13 (Albatros s/d) complementados con sellos terrestres que fueron cancelados con el matasellos cuadrangular de 27.5 mms de lado con el texto "SERVICIO POSTAL AEREO" en 3 líneas en color negro para las piezas francas y en color rojo para las



recomendadas. Se aplicaron los fechadores circulares de barras de RECOMENDADAS o EXTERIOR según correspondiese. La recepción es con fechador circular común o recomendado de Bs. Aires del 188 de marzo hora 09.00 o 10.00.

En algunas piezas aparece un fechador circular doble de 34 mms. de diámetro que es de la Agencia de la aerolínea. Tiene el texto "AEREOPOSTA URUGUAYA S.A". arriba y "MONTEVIDEO" abajo con la dirección del local de la empresa "18 DE JULIO 968" en letras pequeñas por encima.



Por el contrato realizado en junio de 1927 entre la Administración de Correos del Uruguay y la Compañía General Aeropostal (C.G.A.) la Admin de Correos estaba facultada a fijar sobretasas a compañías que establecieran línea postales en competencia con la C.G.A. con un incremento de hasta 50 %; la diferencia a favor de la Admin de Correos.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V31.

16-04-1928 Primer vuelo nocturno de la Aeropostale: Río de Jan. - Mdeo – Bs.Aires

Reducir el tiempo de entrega era vital para el correo aéreo. La ventaja que se ganaba por el día a barcos y trenes, se perdía por la noche; era necesario seguir volando tras la caída del Sol. Pero años antes de la invención del radar, volar a oscuras, sin más referencias que alguna luz perdida en la oscuridad del campo, era casi suicida. El piloto Jean Mermoz, fue el que tomo el reto. El 16 de abril de 1928, a bordo de un Laté 26 partió de Río de Janeiro rumbo a Buenos Aires. Llegó a Uruguay en plena noche. Como el campo de Melilla no tenía balizamiento, el pionero de la aviación uruguaya, Ángel S. Adami, prendió tres fuegos para que Mermoz pudiera aterrizar. Tres tanques llenos de trapos con combustible encendido formando un triángulo, le indicaron al piloto el ingreso a la pista y la dirección de la misma. El enlace es todo un éxito y Río-Buenos Aires se realiza en un solo día mientras que los barcos tardan cinco. Así comenzó el correo aéreo nocturno.

No existe información de que se halla transportado correspondencia en este vuelo aunque no se pueda descartar que exista la misma.

Nota: Vuelo NO catalogado por Ciardi

25-06-1928 Emisión sellos Correo Aéreo – Albatros dentados (12 valores) (Ref. 83)

Fotolitografiados e impresos por la Imp. Nacional en hojitas de 20 sellos (4 x 5) sobre papel blanco con filigrana de hoja "REPUBLICA O. DEL URUGUAY" en diferentes posiciones; perforados 11, medidas 30 x 19 mms. El diseño es del arquitecto Juan A. Scasso cuyo nombre aparece en el pie de imprenta.

El centrado y dentado de estos sellos es bastante defectuoso por lo que es difícil encontrar ejemplares perfectos. Existen algunas variaciones del dentado que no son muy significativas; en general de 10.75 - 11.25 – 11.75 (se encuentran en los valores de hasta 76 cts inclusive con diferentes grados de rareza). Los valores se adaptaron a las tarifas postales de las compañías aéreas y al cargo de 8 cts de la certificación; de ahí la aparición de valores fraccionados.

De los valores de 10 y 20 cts y del 3.80 \$ existen sin dentar en el margen derecho; todos ellos son escasos, especialmente el 10 cts. También se conoce con borde superior sin dentar del valor de 10 cts. Por lo menos se conoce una plancha con borde derecho sin dentar de los valores de 10 y 20 cts. (la nro 110). Como una rareza de perforación se conocen del 30 cts, de la fila superior de la hoja, con un margen superior de 5.5 mms; se supone que existen 16 ejemplares (4 hojas). Al parecer existe mas de una composición de plancha; en su obra Lee establece la existencia de 20 tipos en el valor de 10 cts aunque esto no es compartido por otros autores. No se conocen estudios de los otros valores de esta emisión.

Existe una variedad que consiste en la 1ª "O" de "CORREO" rota del lado izquierdo en los valores de 10, 20, 30, 38, 40 y 50 cts; todos ellos corresponden a la posición 2 de la plancha.



Las cantidades emitidas no fueron importantes y los totales se redujeron ya que el Correo retiro 500 ejemplares de cada valor para stock; además una buena cantidad fueron incinerados; en el siguiente cuadro se presentan los mismos:

Del valor de \$ 3.80 solo circularon 767 ejemplares lo que hace que sea uno de los sellos mas escasos de la filatelia Uruguaya. Ebbeler lo considera el sello comun de Correo Aéreo mas raro del mundo, a excepcion de los especiales de Terranova. Rarisimo sobre pieza completa; se conocen algunas piezas que en carácter filatélico circularon con la emisión completa.

Valor	Emitidos	Stock	Quemados	Saldo
10 cts	30.000	500	4.980	24.520
20 cts	30.000	500	10.300	19.200
30 cts	20.000	500	--	19.500
38 cts	30.000	500	26.244	3.256
40 cts	20.000	500	13.611	5.889
50 cts	10.000	500	4.618	4.882
76 cts	30.000	500	27.511	1.989
1 ps	10.000	500	5.511	3.989
1.14 ps	20.000	500	17.825	1.625
1.52 ps	20.000	500	18.094	1.406
1.90 ps	10.000	500	8.045	1.456
3.80 ps	10.000	500	8.733	767

Un valor suplementario de 4 cts fue emitido el 23 de agosto de 1929 en papel diferente y sin filigrana. No se conoce la fecha exacta de su retiro de circulación; Ebbeler estima que fue alrededor del 1 de julio de 1930 y da como último franqueo conocido el 27 de junio de 1930.

El 5 de agosto y 29 de septiembre de 1930 fueron incinerados las siguientes cantidades : 10 cts - 4.980; 20 cts - 10.300; 38 cts - 26.244; 40 cts - 13.611; 50 cts - 4.618; 76 cts - 27.511; 1 p. - 5.511; 1.14 p. - 17.825; 1.52 p. - 8.045; 3.80 p - 8.

28-06-1928 Apertura Oficial Escala C.G.A. - Montevideo - Río - Natal - Francia

Primer día de aceptación de correo uruguayo para Europa en la línea de la Aeropostale.

Ciardi cataloga 3 diferentes tipos de correspondencia que son los siguientes:

- 01 - Cartas de vuelo Montevideo - Río
- 02 - Cartas de vuelo Montevideo - Natal
- 03 - Cartas de vuelo Montevideo - Francia

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V32.

La pieza que aquí se presenta: Sobre especial de la C.G.A. circularado de Mdeo a Paris - Francia; franqueado con sello A34 (Pegaso 1ª emisión) complementado con sellos de correo común. Sellos cancelados con matasello fechador circular con barras "EXTERIOR - MONTEVIDEO" del 27 de septiembre de 1929. Tiene un gomígrafo cuadrangular con datos sobre el peso de la carta.

