

02-07-1928 Vuelo experimental Montevideo – Río de Janeiro (James H. Doolittle)

El aviador norteamericano James H. Doolittle, integrante de la delegación enviada a varios países de Sudamérica por la Curtiss Airplane Export Company, tenía la idea de realizar un corto vuelo de Buenos Aires a Montevideo y desde allí a Río de Janeiro. Sin embargo, a último momento, el recorrido se cambió y el vuelo fue realizado de Bs.As. – Asunción – Río de Janeiro.

A los efectos la empresa Curtiss confeccionó sobres especiales a los que aplicó un gomígrafo violeta o azul en forma de escudo con el texto “FIRST – EXPERIMENTAL – FLIGHT – BUENOS AIRES – MONTEVIDEO” o “..... MONTEVIDEO – RIO DE JANEIRO”.

No obstante haberse alterado el curso los sobres fueron utilizados. Las piezas remitidas



de Buenos Aires fueron franqueadas con un sello de 5 cvs de San Martín y obliteradas con fechador circular “VIA AEREA – 1.JUL.28-7 – BUENOS AIRES”; a la recepción en Asunción se aplicó un fechador en tinta violeta con texto “EXPEDICIÓN – 1 JUL.28 – ASUNCIÓN” y luego devueltas al piloto. Además se agregó un gomígrafo rectangular, en color violeta, con el texto “CORREO AEREO”.

También existen sobres que se utilizaron con el sello de superficie de Paraguay nro 272 cancelado con el fechador circular mencionado pero c/fecha 2 JUL. 28. La recepción del destino final se encuentra al dorso y consiste en un fechador circular de color negro “RIO DE JANEIRO – 21-22 – 2 VII – 2ª SECC.”



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V33. Piezas conocidas: 100 (solo cataloga pzas de Asunción a Río)

El 15 de octubre de 1928 el gobierno de la R.O.U. decreta una subvención de \$ 25.000 para la Dirección Gral de Correos a efectos de “*garantir el mantenimiento de un servicio de transporte aéreo y diario de correspondencia y pasajeros entre Montevideo y Bs.Aires.*”. También se especificaba que la subvención que otorgue el Correo por vuelo de “*doble travesía entre Mdeo y Bs.As.*” no podrá exceder a suma de \$ 150.

En el marco de esta ampliación de la utilización del medio aéreo para transporte del correo, el 21 de diciembre de 1928, por acta nro 2.963, la Adm.Gral. de Correos habilita una serie de oficinas para la recepción de correspondencia a seguir por servicio aéreo. Se debe tener presente que hasta la fecha la recepción de esta correspondencia estaba limitada a la Casa Central.

En **Montevideo** se habilitan las siguientes sucursales : 1, 2, 5, 11, 13, 14, 16, 18, 27, 31, 33, 34 y 48. Asimismo se habilitan una serie de Buzones en distintos puntos de la capital; estos son los nros: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11.

Se determinan además algunas normas para la operativa aérea entre las que se destacan: “*La aplicación de franqueo ordinario y derecho de recomendación y de aviso de recibo, se regirá por las tarifas vigentes, y en cuanto el valor de la sobretasa se oblara en sellos especiales de aviación y de acuerdo con las tarifas que se apliquen para este servicio. No se dará curso a ninguna pieza que no llene los requisitos establecidos en este artículo.*”.

Toda la correspondencia depositada en las Oficinas autorizadas debe ser expedida a Central, a la “Oficina de Recomendadas” las que tengan ese carácter y a la “Oficina de Expedición al Exterior”, la franca.

También se acepta la correspondencia para vía aérea que provenga de las oficinas del **interior del país** la cual debía ser derivada a las Administraciones Departamentales y desde las mismas ser remitida a Montevideo **por ferrocarril** en días y horas especificados en el decreto. En la imagen adjunta se presenta el cuadro que esta incluido en el decreto.

Además del franqueo ordinario y derecho de recomendación y aviso de retorno se determinan las siguientes tarifas especiales que se aplicaran exclusivamente con sellos de aviación:

- Brasil y alcance a vapores en puertos brasileños: Por cada 4 grs o fracción - \$ 0.08
- África, Europa, etc: Por cada 4 grs o fracción - \$ 0.30

ADMINISTRACIÓN	Por tren de hora	Llegada Est Central
1—Canelones	Miércoles 14.27	Miércoles 15.40
2—San José	” 13.10	” 15.40
3—Mercedes	” 7.20	” 15.40
4—F. Bentos (via Merced)	” 7.20	” 15.40
5—Melo	” 7.50	” 18.55
6—Minas	” 16.50	” 19.50
7—Maldonado	” 16.20	” 20.30
8—Rocha	” 13.50	” 20.30
9—Salto	Lunes 8.15	Martes 7.00
10—Paysandú	” 12.52	” 7.00
11—Rivera	” 14.30	” 7.00
12—Tacuarembó	” 17.58	” 7.00
13—Colonia	Martes 8.40	” 15.40
14—Treinta y Tres	” 9.40	” 18.55
15—Florida	” 17.50	” 20.45
16—Durazno	” 15.50	” 20.45
17—Flores	” 14.15	” 20.45
18—Atigás	Sábados 8.15	Domingos 11.00

30-12-1928 Raíd avión “Perú” (Pinillos y Zegarra), escala Mdeo – Río de Janeiro (R76)

Como parte del raíd arribaron a Montevideo (aeródromo de la Escuela Militar de Aviación), desde Bs. Aires, el 26 de diciembre de 1928 y el 30 de diciembre partieron de Montevideo a Río de Janeiro.

Desde Uruguay se enviaron unas pocas piezas de correo; se utilizaron sobres impresos por la Agencia Havas manuscritos con el texto “*Raíd aviadores peruanos Martínez Pinillos y Zegarra*” y las firmas de los pilotos. Las cartas fueron franqueadas con el sello Artigas de Blanes de 5 cts (nro 349) que fue cancelado con fechador circular de barras “EXTERIOR – 9 2.XII.29 – MONTEVIDEO”. La tarifa fue de 5 cts ya que no pago porte aéreo; a su llegada a Brasil se les agrego el sello de superficie nro 177 cancelado con fechador circular “3 – RIO DE JANEIRO – 3 – 3.1.29 14 4ª D. 2ª S”. Únicamente están documentadas 4 piezas de este vuelo.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V34. Piezas conocidas: 4 (según Jones: 5)

El raíd Pinillos y Zegarra en el “Perú”

En el año 1928, tras tomar conocimiento de los vuelos realizados por el estadounidense Charles Lindberg, los franceses Dieudenne Costes y José María Le Brix, y el español Ramón Franco, el experimentado piloto civil peruano Carlos Martínez de Pinillos proyectó la realización de un raíd internacional que serviría al doble propósito de llevar el nombre del Perú a las primeras páginas de los tabloides y colocar al país en un sitio destacado dentro del mundo de la aviación, así como obtener una aeronave con la cual mantenerse en el negocio.

La realización de tamaña empresa requeriría de grandes habilidades de navegación por lo que Martínez recurrió a la Marina de Guerra del Perú a fin de hallar un navegante experimentado que lo acompañase en el recorrido y le permitiese completar su vuelo panamericano de la manera más segura posible, hallándolo en la persona del Teniente Carlos Zegarra.

Se crea un comité pro-fondos para los costos la travesía, lo que incluía la compra de la aeronave. Martínez y Zegarra convinieron en que un hidroavión presentaba la alternativa más segura para la realización del vuelo; sin embargo la colecta realizada no rindió los frutos



esperados por lo que la tripulación debió conformarse con un Bellanca modelo CH-200 Peacemaker que tenía características más modestas que los modelos considerados y no podía ser equipado con flotadores, lo cual los obligó a replantear todo su plan de vuelo.

Arribada la aeronave, esta fue enviada a “Las Palmas” donde se inició su preparación para

la travesía realizando los primeros vuelos de prueba el 17 de noviembre de 1928. Fue durante este periodo de preparación que la aeronave fue bautizada con el nombre “Perú”, siendo decorada con el escudo de armas del estado peruano en su fuselaje.

Completadas las preparaciones y contando con la autorización del gobierno, a las 10:05 del 11 de diciembre la aeronave despegó de “Las Palmas”, dando inicio a su travesía panamericana.

La primera parada oficial fue Santiago de Chile, donde arribaron la noche siguiente y en donde permanecieron durante algunos días para continuar luego rumbo a Buenos Aires, arribando al aeropuerto de “El Palomar” el 19 del mismo mes. La ruta continuó con la visita a Montevideo, el 26, y Río de Janeiro, el 30. El 7 de enero de 1929 el vuelo prosiguió hacia Salvador de Bahía y el 8 rumbo a Natal donde permanecieron hasta el día 15 mientras la tripulación realizaba las coordinaciones necesarias para salvar la pierna más peligrosa de su trayecto, la etapa Natal – Caracas . El día 16 los aviadores se dirigieron a Belem do Pará, donde Pinillos y Zegarra constataron la ausencia de aeródromos alternos y cualquier clase de radioayuda en caso de emergencia. Esta situación determinó la decisión de suspender momentáneamente el raíd en aquel punto, embarcando la aeronave a bordo de un vapor con rumbo a Nueva York, a fin de que fuese reparada en la fábrica de Bellanca ubicada en dicha ciudad.

Meses después, en mayo los aviadores peruanos arribaron a la planta de Bellanca para reanudar su travesía el 27 de mayo, enrumbando a Washington y luego, el 30, a Nueva Orleans, aunque esta última etapa debió suspenderse a causa del mal tiempo, obligando a la tripulación a tocar tierra en Ritchmond, Virginia. Desde aquella ubicación retomaron el vuelo el día 31 con rumbo hacia Montgomery-Alabama e, inmediatamente después, continuaron a Nueva Orleans. El 3 de junio la aeronave abandonó territorio estadounidense aterrizando en Ciudad de México al día siguiente, permaneciendo en dicha ciudad hasta el día 7. En aquella fecha los aviadores peruanos enrumbaron hacia Guatemala. Sin embargo, problemas técnicos impidieron a la aeronave arribar a su destino al verse obligados a realizar paradas de emergencia tanto en Oaxaca como en San Jerónimo. Solucionados los problemas técnicos, el Perú partió el día 8 rumbo al aeropuerto “La Aurora” de la ciudad de Guatemala donde no pudo aterrizar debido a una densa neblina, la que ocasionó un aterrizaje de emergencia en una finca cercana a la ciudad. Recién el 9 de junio que la aeronave y sus ocupantes pudieron arribar a ciudad de Guatemala donde permanecieron hasta el día 12, cuando prosiguieron rumbo a El Salvador. De San Salvador prosiguieron hacia San José de Costa Rica y Ciudad de Panamá, donde arribaron el 15, permaneciendo en esta ultima hasta la madrugada del 21 de



junio. La penúltima etapa del viaje fue la ruta Panamá-Guayaquil, donde arribaron el 21 de junio, tocando tierra en el aeropuerto “El Cóndor” de Guayaquil. En ella permanecieron hasta el 25 de junio cuando Martínez y Zegarra emprendieron el retorno a la patria arribando a la ciudad de Lima a las 16:00, siendo recibidos como héroes por una gran multitud.

Durante su odisea alrededor de América, Martínez y Zegarra, enfrentando retos y toda clase de vicisitudes, lograron cubrir –en las dos partes de su recorrido – la distancia de 20,635 kilómetros durante 157 horas y 55 minutos de vuelo visitando 13 Países y 25 ciudades.

Ref. Aeronaves: Bellanca modelo CH-200

Se trata de un avión de uso civil diseñado y fabricado por Bellanca en el año 1926 que realizó su primer vuelo en el año 1928. Monoplano de ala alta equipado con motor Wright J-5 de 220 Hp, velocidad máxima de 185 kms hora. Con autonomía de vuelo de 25 horas que, en recorrido, equivale a 3,842 kms. Peso neto 851 kgs; capacidad para 6 personas. El tren de aterrizaje estaba reforzado y con frenos en las ruedas. Estaba equipado con luces reglamentarias para vuelos nocturnos. Instrumentos de navegación: compás magnético e inductor terrestre; indicador de viaje, de subida y bajada y altímetro corriente. El tablero tenía todo el instrumental para el control del motor.



5 de 220 Hp, velocidad máxima de 185 kms hora. Con autonomía de vuelo de 25 horas que, en recorrido, equivale a 3,842 kms. Peso neto 851 kgs; capacidad para 6 personas. El tren de aterrizaje estaba reforzado y con frenos en las ruedas. Estaba equipado con luces reglamentarias para vuelos nocturnos. Instrumentos de navegación: compás magnético e inductor terrestre; indicador de viaje, de subida y bajada y altímetro corriente. El tablero tenía todo el instrumental para el control del motor.

El tablero tenía todo el instrumental para el control del motor.

01-01-1929 Apertura línea Aeroposta Argentina (C.G.A .) – Bs Aires – Paraguay (Ref. P-4)

Este primer vuelo fue realizado por 2 monoplanos Late 25 – Renault 450 HP desde el aeródromo Gral. Pacheco (Bs.Aires), escala en Monte Caseros (Corrientes) y arribo al aeródromo de Campo Grande en Asunción del Paraguay.

Se transportó una pequeña cantidad de cartas y periódicos que se consideran “ensayos de correo aéreo” ya que no se contaba con la autorización del Correo Argentino para ello; por este motivo no existe ninguna pieza de procedencia Uruguay.

El Correo de Paraguay si realizó convenio y por lo tanto al regreso, realizado al día siguiente – 2 de enero, se transportaron 5 kgs de correspondencia. Entre las mismas se conocen algunas piezas dirigidas a Uruguay, vía Buenos Aires. Las mismas tienen los sellos cancelados con un fechador circular aplicado con tinta violeta con el texto “SCIO. AERO-POSTAL – 1 ENE 29 3 4 P – PARAGUAY” con distintas horas; algunas cartas



tienen además una marca rectangular de 5.3

x 2.7 cms, de bordes ondulados aplicada en color violeta con el texto “CORREO AEREO – REP. DEL PARAGUAY”. La recepción en Bs.Aires es con fechador circular negro “VIA AEREA – 2 ENE.29 – 17 – BUENOS AIRES” y la de Montevideo con fechador

circular pequeño “CARTEROS – 8 H – 3. ENE.29 – MONTEVIDEO”; pueden también tener fechador de Recomendadas si corresponde. El redespacho de estas cartas de Bs.Aires a Mdeo se efectuó por los vuelos regulares de la Cia Générale Aeropostale; existe por lo menos un a con la firma del piloto argentino Pedro Ficarelli.

Nota: a partir del 21 de febrero de 1929 la Aereoposta Argentina inicio sus vuelos regulares de transporte de pasajeros y encomiendas a Asunción del Paraguay con una frecuencia de 2 veces por semana; el 20 de marzo de 1929 obtuvo la autorización del Correo Argentino para el transporte de correspondencia por vías aérea entre Bs.Aires y Asunción del Paraguay con

escala en Monte Caseros (Corrientes). El 22 de marzo se realizó el 1er vuelo en estas condiciones; no se conoce ninguna pieza proveniente de Uruguay en el mismo. Estos vuelos continuaron hasta el 17 de abril 1931 en que fueron suspendidos por problemas económicos.

El 6 de mayo de 1931 la Admin Gral de Correos del Uruguay comunica que la “Compañía Génerele Aeropostal” ha suspendido momentáneamente el servicio postal aéreo de la línea Bs.Aires, Monte Caseros, Uruguayana, Posadas y Asunción.

Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi

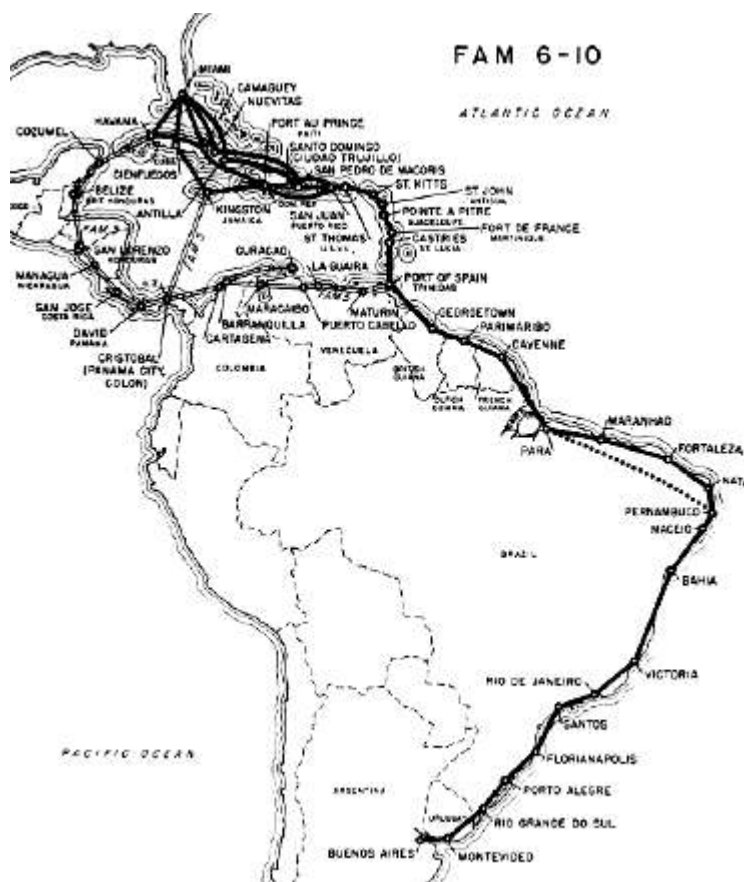
09-01-1929 Pan American Airways Inc. – Inaug. ruta Fam 6-10 – Miami – Bs-Aires

El 25 de enero de 1929 Pan American y Grace Airways Inc. se fusionaron dando lugar a la Pan American Grace Airways Inc. (Panagra). El servicio inaugural de las rutas 6-10 (conocida también como FAM 5-A) se llevó a cabo el 9 de enero de 1929 con escala en Montevideo. Partiendo de Miami recorría la costa del Atlántico con numerosas escalas intermedias y destino final Buenos Aires.



Se utilizaron trimotores Ford AT-5; estas dos rutas se consideraban una sola

a todos los efectos; solamente tenían denominaciones diferentes por aspectos técnicos y contractuales (Ref: The American Airmail Society. Albion, Pennsylvania. 1950. Volumen 2. Pág. 658 - 659.) - Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi



Aproximadamente por esta fecha aparece una marca privada de Pan American; la misma es circular doble con logo de la aerolínea al centro y texto “LINEAS AEREAS PAN AMERICAN AIRWAYS – MONTEVIDEO” aplicada con tinta azul. Solo la he visto en sellos de impuesto de encomiendas emitidos el 1 de junio de 1926.

04-04-1929 Raíd “Jesús del Gran Poder”, escala Mdeo – Bs.Aires

Luego del cruce del Atlántico arriban a Bahía y de allí a Río de Janeiro. Continúan el viaje el 2 de abril a Montevideo. Recorren 1.700 kilómetros en 10 horas y 58 minutos. Al entrar en territorio uruguayo son recibidos por una escuadrilla aérea del país, que les escolta hasta tomar tierra en el aeródromo de Pando (Montevideo). Allí, 20.000 uruguayos y españoles que ocupan el aeródromo y sus alrededores, les aclaman. Visitaron al Presidente de la República que les nombra huéspedes de honor. El 4 de abril reciben unas pocas cartas (seguramente entregadas por Miranda) y partieron hacia Buenos Aires donde con el avión en vuelo, Iglesias arrojaría miles de octavillas anunciando la Exposición Iberoamericana a celebrar ese mismo año en Sevilla. Continúan luego su recorrido con diversas etapas llegando finalmente a la

Habana el 17 de mayo de 1929. El raid se llevo a cabo en un avión Breguet XIX, monomotor, biplano con motor Hispano Suiza de 600 HP que fue construido en España y bautizado como “Jesús de gran poder”; pilotado por Francisco Iglesias e Ignacio Jiménez.

La cancelación es con matasello fechador circular de barras “EXTERIOR” de Montevideo “hora 20 / 3.IV.29”; la recepción en Buenos Aires es “VIA AEREA 7 4 ABR 29 19* / Buenos Aires” y además otro fechador circular “BUENOS AIRES 9-1 / 5 ABR 29 10* / ARGENTINA”. El franqueo es netamente filatélico combinando sellos terrestres y aéreos, inclusive algunos que ya estaba retirado de circulación mucho tiempo antes. El piloto Francisco Iglesias firmo las piezas con lápiz al dorso.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V35. Piezas conocidas: 4

El raid de Jiménez e Iglesias en el “Jesús del Gran Poder”

Con intención de batir el récord mundial de distancia y tras un intento fallido en 1928, el día 24 de marzo de 1929, despegó de la Base Aérea de Tablada (Sevilla) el Breguet GR-Bidón “Jesús del Gran Poder”. A sus mandos, los Capitanes Ignacio Jiménez Martín, promotor de la aventura, y Francisco Iglesias Brage, emprenden el cruce del Atlántico Sur, y ponen rumbo a Brasil, donde tras un vuelo de 43 horas y 50 minutos y recorrer 6.550 Km, aterrizan con éxito en el aeródromo de Cassamary (Bahía) el día 26 de marzo de 1929. Sin embargo, y debido a problemas con los vientos, no alcanzaron su objetivo pero si consiguieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo y la primera de permanencia en vuelo de un avión terrestre sobre el mar.

Tras revisar el avión y llenar los tanques de combustible, el Jesús del Gran Poder comenzaba la segunda parte del raid: un vuelo de regularidad de 15.000 km. de duración, por Sudamérica, pasando por Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Arica, Lima, Patía (Ecuador), Colón (Panamá), Managua, Guatemala y La Habana, donde llegaron el 17 de mayo de 1929. Este viaje incluyó el cruce de la cordillera de los Andes, hecho nunca efectuado por un avión español.

No se les autorizó a Jiménez e Iglesias continuar el raid hacia Washington ni hacia Nueva York, por lo que en La Habana embarcan con su fiel avión en el crucero ligero Almirante Cervera, el cual los trae a España el 7 de junio. Finalmente, el 8 alcanzan Tablada y horas más tarde aterrizan en el aeródromo de Getafe, donde son recibidos triunfalmente.

En cuanto al “Jesús del Gran Poder” quedó en estado de semiabandono hasta que en 1954, fue restaurado y actualmente se conserva en el Museo de Cuatro Vientos.



Ref. Aeronaves: Breguet XIX “Bidón”

Fue diseñado para sustituir al Breguet XIV. El Breguet 19 (también denominado como Breguet XIX, y/o abreviado Br.19 o Bre.19), fue un bombardero ligero y avión de reconocimiento, construido por la compañía francesa Breguet Aviation a comienzos de los años 1920. El avión, un monomotor biplaza de cabinas descubiertas, con estructura de duraluminio y revestimiento de tela, es una versión especial para grandes vuelos construida en la factoría CASA de Getafe (Madrid). Para aumentar su autonomía, estaba dotado de un enorme depósito cilíndrico de combustible que mejoraba la capacidad del mismo hasta los 4.100 litros surgiendo la versión TR "Bidón". Además fueron aumentados el tamaño de los timones así como su envergadura a fin de incrementar su superficie alar con respecto a los Breguet de serie. El motor seleccionado era el fiable y potente Hispano Suiza 12Lb refrigerado por agua y que desarrollaba 600 C.V. El avión, cargado y equipado de combustible, tripulación y víveres, alcanzaba los 5.000 kilos.

Para disminuir el peso de la nave no llevaron a bordo ningún equipo de radio, volando a la estima ayudados únicamente de brújula y sextante. La decoración que luce es obra de famosos dibujantes y pintores de la época, alusivos a Sevilla y los países visitados durante su viaje. Para arrancar los primeros aviones era preciso que los mecánicos dieran un fuerte impulso a la hélice para poner en marcha el motor. Cuando se construyó el Breguet XIX, la potencia del motor y la altura del aparato hacían imposible que pudiera hacerse de la forma convencional, por lo que se construyó una ingeniosa "puesta en marcha" consistente en un eje instalado en un coche Ford T que, accionado por una manivela, daba el impulso necesario. Una vez en marcha, el eje se soltaba automáticamente y el coche se retiraba hacia atrás rápidamente.



En febrero de 1929 la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos resuelve autorizar a la Cia “Trimotor Safety Airways” para establecer un Servicio Aéreo Expreso entre la ROU y los Estados Unidos de Norte América.

Nota: la “Trimotor Safety Airways” era una filial de la NYRBA; en realidad NYRBA tenía dos filiales de propiedad total, Trimotor Safety Airways, Inc. y NYRBA do Brasil, y juntos habían conseguido contratos de los gobiernos de Argentina, Brasil, Uruguay, Chile y Venezuela, para el transporte de correo de países fuera de los Estados Unidos.

Las bases de este acuerdo fueron las siguientes: (1) La TSA será responsable de los despachos (2) La TSA gestionara permisos para volar sobre territorios extranjeros (3) duración del viaje en principio no excederá de 7 días y en el termino de los 3 primeros años de funcionamiento reducirse a cuatro (4) Efectuar por lo menos un viaje por semana de ida y vuelta (5) En el termino de 6 meses establecer un horario fijo (6) Multas en caso de atrasos y/o viajes suspendidos (7) Como única retribución la Adm. Gral. de Correos abonara a la TSA \$ 0.02 por cada dos gramos o fracción del peso total de la correspondencia que se transporte hasta Argentina y Brasil y \$ 0.04 para la que se entregue para ser conducida a Centro América, Guayanas, Indias Occidentales y Estados Unidos (8) La Adm. Gral. de Correos se obliga a dar

curso por el servicio aéreo de la TSA hasta el 25 % de la correspondencia que reciba con destino a EE.UU. y países no comprendidos en el contrato con la Cia General Aeropostal (o sea puertos de Brasil hasta Natal). La Adm. Gral. de Correos no concederá permisos a otras empresas de transporte aéreo de correspondencia sin hallarse cubierto el mencionado porcentaje, “sin perjuicio el derecho del remitente de elegir la vía, de acuerdo con los reglamentos vigentes”. (9) La TSA no podrá transportar otra correspondencia que no sea la despachada por la Adm. Gral. de Correos (10) Serán escalas obligatorias para la TSA los puertos de Buenos Aires, Montevideo, Santos, Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco y se fiaba “para determinar mas adelante en acuerdo con la Adm. Gral. de Correos las otras escalas en ...”



especificándose varias posibilidades en territorio Brasileño y en otros países en la ruta a New York. (11) La presente autorización será valida por 5 años y entrara en vigor dentro de los 12 meses a partir el 27 de febrero de 1929 (12) Esta a cargo de la Adm. Gral. de Correos el transporte de la correspondencia hasta el punto de

arranque y llegada de los aviones a Montevideo. (13) Se fijan las siguientes sobretasas: \$ 0.02 por cada dos gramos o fracción por pieza que se transporte hasta Argentina y Brasil y \$ 0.04 para la que se entregue para ser conducida a Centro América, Guayanas, Indias Occidentales y EE:UU. Nota: Los representantes de la aerolínea en Mdeo eran los Sr. Bunge y Zavalía.

El 7 de Agosto de 1929 , por acta 3.111, se resuelve autorizar a la misma Cia Aérea para realizar el transporte de correspondencia por vía aérea entre Montevideo, Republica Argentina y Chile. Las bases principales de este acuerdo fueron las siguientes (1) Realizar por lo menos un viaje diario ente Mdeo y Bs.As. Respecto a Chile se deberá comunicar la frecuencia y horario antes de los 3 meses de la iniciación del servicio. (2) Como retribución por este servicio la Adm. Gral. de Correos abonara a la TSA \$ 0.01 por cada dos gramos o fracción del peso total de la correspondencia que se transporte hasta Argentina y \$ 0.02 para la destinada a Chile. (3) La Adm. Gral. de Correos entregara a la TSA, en carácter de consignación para la venta al publico, cinco mil pesos en timbres de sobretasa, debiendo rendir cuenta mensualmente (4) El contrato es valido por cuatro años debiendo iniciarse dentro de los próximos tres meses. Otras condiciones de este contrato son iguales a las del anteriormente establecido para el servicio con Estados Unidos.

20-08-1929 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (1ª Serie)

Impresos por Waterlow & Sons Ltda.. de Londres por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso (85 micrones); perforados 12.5. El 7 de junio de 1930 se emitieron dos valores complementarios de 24 y 60 cts. Todos los valores de esta serie (incluso los complementarios) fueron perforados para uso en el Servicio Oficial.

Para esta emisión existieron varios proyectos que fueron descartados antes de seleccionar el definitivo; todos ellos fueron relativos a la imagen de un “Pegaso”.



Con el diseño seleccionado Waterlow & Sons preparo planchas sin dentar de 50 ejemplares a efectos de realizar correcciones antes de la impresión definitiva; de estas planchas se conocen varios fragmentos, el mayor de 10 sellos (2 filas).



También se conocen numerosas pruebas y ensayos sin dentar y dentados que en muchos casos se encuentran perforados con un círculo o con una sobrecarga “Waterlow & Sons Londres” en color negro. Pueden encontrarse sueltos o en hojitas de 9 ejemplares con valores de \$ 1.50, \$ 3.00 y 90 cts en las filas 1, 2 y 3 respectivamente, de estas hojitas se realizaron 10 juegos con los colores rojo, verde, marrón negruzco, violeta y negro azulado . Los pruebas finales fueron realizadas con los colores definitivos y en sellos dentados anulados mediante un orificio de tamaño grande, de estas pruebas definitivas existen de los 12 valores.



Waterlow & Sons imprimió los 12 valores de la serie y los remitió al correo en donde quedaron en deposito. El 20 de agosto de 1929 se pusieron en circulación los primeros 10 valores de la serie: 8 cts naranja (20.000); 16 cts azul oscuro (20.000); 30 cts castaño (20.000); 40 cts marrón (10.000); 80 cts azul oscuro (10.000 – 2 tiradas de 5.000 c/u); 90 cts azul claro (10.000); 1.20 \$ oliva (5.000); 1.50 \$ castaño (10.000); 3.00 \$ rojo (5.000); 4.50 \$ negro (5.000). Los bloques grandes y hojas completas de estos sellos son escasos.



No se conocen variedades constantes de esta 1ª serie; solamente pueden existir algunas ocasionales. Al emitirse los sellos sus valores fueron dispuestos acorde a las tarifas acordadas y establecidas por contratos con la C.G.A (Aeropostale) y NYRBA para la sobretasa aérea:

04 grs	Argentina y Brasil	08 cts	40 grs	Argentina y Brasil	80 cts
08 grs	Argentina y Brasil	16 cts	12 grs	África, Francia resto Europa	90 cts
12 grs	Argentina y Brasil	24 cts	16 grs	África, Francia resto Europa	1.20\$
04 grs	África, Francia resto Europa	30 cts	20 grs	África, Francia resto Europa	1.50 \$
20 grs	Argentina y Brasil	40 cts	40 grs	África, Francia resto Europa	3.00 \$
08 grs	África, Francia resto Europa	60 cts	50 grs	África, Francia resto Europa	4.50 \$

El Pegaso es un motivo recurrente en sellos de Correo Aéreo, tanto de nuestro país como en otros; por ejemplo en España son varios los sellos que lo incluyen como motivo principal.

En la mitología griega, Pegaso era un caballo alado. Pegaso fue el primer caballo que llegó a estar entre los dioses; era el caballo de Zeus, dios del Cielo y de la Tierra. Pegaso nació del chorro de sangre que brotó cuando Perseo cortó la cabeza a Medusa. Ésta era una de las tres hermanas Gorgonas: las otras eran Esteno y Euríale. Suele representarse en blanco o negro y tiene dos alas que le permiten volar. Una característica de su vuelo es que cuando lo realiza, mueve las patas como si en realidad estuviera corriendo por el aire.



Según las fuentes clásicas, Perseo no llegó a volar montado en Pegaso, puesto que lo hacía gracias a unas sandalias aladas; sin embargo, muchos artistas renacentistas lo representaron volando en este caballo.

Pegaso aparece relacionado fundamentalmente con el héroe Belerofonte, quien a lomos del equino alado logró dar muerte a la Quimera, bestia de múltiples cabezas (entre ellas una de león y otra de cabra) que asolaba los territorios de Licia. Gracias a este corcel Belerofonte pudo obtener igualmente una victoria sobre las Amazonas. Belerofonte encarna el "defecto" de la "excesiva" ambición. Cuando por fin consigue montar a Pegaso, no contento con esto le obliga a llevarlo al Olimpo para convertirse en un dios, pero Zeus, molesto por su osadía, envía a un insignificante mosquito que pica el lomo de Pegaso y precipita al vacío a Belerofonte sin matarlo, quedando lisiado y condenado a vagar apartado del resto del mundo toda su vida recordando su gloria pasada.

20-08-1929 Vuelo Inaugural Mdeo – Bs. Aires de Nyrba Line Inc.

La Trimotor Safety Airways Inc (NYRBA Line - New York, Rio & Buenos Aires Line) era una empresa norteamericana que estableció en Argentina la NYRBA Line en marzo de 1929, con hangares en San Fernando y presidida por Ralph O'Neill.

En julio de 1929 comenzaron las tratativas de representantes de la Nyrba Line de EE.UU. para establecer un servicio de transporte de pasajeros y correspondencia entre Nueva York y Buenos Aires con escalas en Miami,



Habana, Puerto Príncipe, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Guadalupe, Martinica, Trinidad, Paramaribo, Georgetown, Cayena, Natal, Pernambuco, Río de Janeiro, Porto Alegre y Montevideo.

Solucionados aspectos administrativos el 19 de agosto de 1929 se inaugura el tramo Buenos Aires – Montevideo con

el avión bimotor anfíbio Sikorsky S-38 "Washington" pilotado por el aviador Malcom M. Gloukey llevando a bordo 8 pasajeros; el viaje de regreso se efectuó en el mismo día por la tarde. En la línea se utilizaron 4 de estos hidroaviones Sikorsky realizando dos viajes diarios. Durante su permanencia en Mdeo el representante de Nyrba Line suscribió un convenio con el

Dr. de Correos del Uruguay para el transporte de correspondencia entre ambas capitales rioplatenses.

En el siguiente vuelo del día 20 ya se inicia el transporte de correspondencia aunque la mayoría de las cancelaciones son del día 19 y unas pocas del día 20.

Las cartas se franquearon con sellos A14 (Albatros dentado de 10 cts) o con sellos "Pegaso" 1er día emis. complementados con sellos de superficie; la cancelación es con fechador circular común de "EXTERIOR (hora) 19/19.VIII.29 / MONTEVIDEO". En algunos sobres se aplicó también un gomígrafo rectangular en color azulado con texto "VIA NYRBA / CORRESPONDENCIA AEREA". La recepción en Bs.As. es con un duplex "BUENOS AIRES C / Ago 21 / (hora) 10 / 1929" y entre líneas horizontales dobles "VIA AEREA". En vuelos posteriores se realizaban anotaciones manuscritas o mecanografiadas en los sobres de tipo "vía Nyrba", "por vía aérea Nyrba", etc.



Como resultado de este convenio, el 26 de agosto de 1929, la Nyrba concreta el primer despacho oficial de correspondencia desde Bs.Aires a Montevideo que consistió en 32 piezas simples. Dichas cartas llevan un matasellos circular "VIA AEREA – BUENOS AIRES" con fechas que varían del 22 al 26 de Agosto. El convenio con Montevideo fue ratificado por el gobierno Argentino recién el 28 de septiembre de 1929. La línea Bs.As. – Mdeo cumplió inicialmente dos vuelos de ida y vuelta todos los días excepto domingos y feriados. A partir del 13 de diciembre de 1929 los servicios se elevaron a tres por día.

El 29 de agosto el servicio se amplió con un vuelo desde Buenos Aires a Santiago de Chile, vía Rosario-Córdoba-Mendoza con cuatro Ford 5-AT Trimotor, inaugurando la 1er ruta transcontinental en América del Sur. También opera rutas a Rosario-Córdoba-Tucumán-Salta-Yacuiba y a Mar del Plata desde el 21 de diciembre de 1929.

En noviembre, O'Neill obtuvo los permisos de aterrizaje en Brasil, con lo cual abrió otra ruta desde Buenos Aires a Río de Janeiro, vía Asunción de Paraguay.

El primer servicio regular a Estados Unidos de la NYRBA, transportando correo y comandado por Ralph O'Neill, salió de Santiago de Chile el 18 de febrero de 1930 y de Buenos Aires al día siguiente, arribando a Miami el 26 del mismo mes. El vuelo de sentido inverso salió de Miami el 18 de febrero de 1930. Esta ruta se operaba con 10 hidroaviones Consolidated 16 Commodore (el 28 de Septiembre de 1929 entró en

servicio para la NYRBA el primer Commodore que fue bautizado con el nombre de "Buenos Aires")

NYRBA no era la única aerolínea que intentaba controlar los vuelos hacia el sur; su principal competidora era Panagra, una subsidiaria de Pan American, dirigida ésta por Juan Terry Trippe, un agresivo hombre de negocios y antiguo patrón de Ralph O'Neill. La competencia se convirtió pronto en guerra declarada, y cada una de las compañías hizo uso de todo medio —legal e ilegal— para eliminar a la otra. A O'Neill le fue imposible resistir la presión y optó por aceptar el ofrecimiento de Trippe de adquirir su compañía, en agosto de 1930; es así que el 21 de agosto de 1930 la Nyrba solicita la cancelación de sus contratos informando que todo el material de vuelo afectado a sus servicios sería transferido a Pan American Airways Inc. (PANAIR); esta empresa poco después reanuda los servicios postales con otras rutas.



A izquierda pieza circular de Montevideo a Bs.Aires el 18 de febrero de 1930. Franqueada solo con sellos de correo terrestre debido a la escasez de sellos aéreos que había en ese momento. Con gomígrafo "vía Nyrba".

A la derecha pieza circular de Montevideo a Rosemont – EE.UU fechada 11 de marzo de 1930; franqueada con Pegaso de 8 cts (cubre la sobretasa aérea de 4 cts c/2 grs) y dos sellos Artigas de 5 cts (5 cts por franqueo de superficie de hasta 20 grs y 5 cts por recomendada).



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V36. Se diferencian sobres del vuelo inaugural de los de cualquier otra fecha hasta cancelación el servicio a fines de sept. de 1930. Los de 1er vuelo cotizan triple valor que los demás.

Ref. Aeronaves: bimotor anfíbio Sikorsky S-38

El Sikorsky S-38 fue la lógica evolución del S-36, y fue mucho más exitoso, con 101 ejemplares construidos. Impulsado por dos motores radiales Pratt & Whitney R-1340 de 400 caballos de fuerza cada uno, fue muy popular en su época entre los aventureros y las personalidades, por lo que fue apodado «El Yate Aéreo de los Exploradores».

Con capacidad para ocho a catorce personas, el S-38 fue fabricado originalmente en la planta de Long Island, New York, de la Sikorsky Manufacturing Corporation, y luego en Bridgeport, Connecticut, sede de la Sikorsky Aviation Corporation. Voló por primera vez el 25 de marzo de 1928, y además de los pedidos del que sería su principal operador, Pan American



Airways, la Marina de los Estados Unidos se apresuró a ordenar algunos ejemplares.



Pan American Airways fue la principal usuaria del S-38, con un total de 38 aparatos, entre el prototipo S-38 y los S-38B. y esto no es raro si se tiene en cuenta que el aparato había sido especialmente diseñado sobre especificaciones formuladas por PAA y por la NYRBA.

23-08-1929 Emisión sellos Correo Aéreo – Albatros dentado de 4 cts (P3)

Litografiados e impresos por la Imprenta Nacional en papel mediano, sin filigrana, en hojas de 20 sellos (4 x 5), dentado 11, dimensiones 29.5 x 19 mms, pie de imprenta “J.A.SCASO”, color marrón oliva, filigrana de hoja tipo “B”. Emitidos 50.000 sellos de los que se retiraron 500 ejes. para stock del correo; el 5 de agosto de 1930 fueron incinerados 25.900.



El valor de \$ 0.04 corresponde al contrato realizado en febrero de 1929 con la Nyrba para la tasa complementaria básica de la correspondencia a ser transportada a Centro América, Guayanas, Indias Occidentales y EE:UU. No existió valor de 4 cts en emisiones anteriores de otros sellos aéreos.

Varietades según Ciardi: (a) Color sepia oscuro (b) Guión en el ala izquierda (c) Borde derecho sin dentar. Se conoce por lo menos la existencia de 2 planchas completas con el borde derecho sin dentar, las nros 018 y 019.

1	2	1	2
3	4	3	4
5	6	5	6
7	8	7	8
9	10	9	10

Existen 10 tipos pero la posición de los 20 sellos es identificable en todas las posiciones de la plancha; existen 2 tipos de planchas “A” y “B”. El estudio de la plancha “A” fue realizado por E. Hormaeche y C. Rubio (publicado en Uruguay Filatélico de Octubre de 1966 - R82) y el estudio de la plancha “B” por Roberto Fontaina (publicado en boletín del

GAFU); en ambos estudios están claramente descritos los caracteres identificatorios y con numerosas imágenes. Se conocen por lo menos 5 planchas completas del tipo “A” (nros 025, 059, 091, 293 y 344) y 2 del tipo “B” (Nros 092 y 137).



Vuelos en que se conoce aplicado este sello:
 02-09-1929 - Primer vuelo Cia Gral. Aeropostal - Montevideo – Bs.Aires – Santiago (3 pzas)
 16-10-1929 - Primer vuelo de NYRBA - Montevideo – Santiago (muy escasas)
 30-11-1929 - Inauguración de la ruta FAM 9 de la Pan American – Grace Airways Inc.
 25-05-1930 - 1er vuelo del LZ-127 GRAF ZEPPELÍN a Sudamérica (único cuadro s/carta).

Esta pequeña marca cuadrangular de 20 x 21 mms. comenzó a ser aplicada por lo menos desde agosto de 1929 con la finalidad de establecer el porte por servicio aéreo. Los recuadros tienen el texto "CORREO AEREO - PESO - A/R - PORTE"; en PESO se establece en grs el peso de la pieza o el porte normal correspondiente a una pieza “no aérea” según su peso; en A/R se indica la tasa de recomendación o aviso de recepción y en PORTE el correspondiente a la sobretasa aérea que se debería cubrir con sellos de Correo Aéreo. Aparece aplicada en tinta negra o azul verdosa. Se aplicó por lo menos hasta 1935. Existen por lo menos 2 de estas marcas; una con los ángulos rectos y otra más redondeados.



02-09-1929 Primer vuelo de C.G.A. - Montevideo – Bs.Aires – Santiago

Primer vuelo de la Aeropostale conectando Buenos Aires con Santiago de Chile que fue combinado con correspondencia despachada desde Montevideo por Vía Aérea. El vuelo Bs.Aires – Santiago con el cruce de los Andes fue piloteado por Henri Guillaumet partiendo de dicha ciudad el día 3.

Correspondencia franqueada con el sello A26 (Albatros de 4 cts) complementado c/sellos de superficie; las cancelaciones fueron realizadas con fechadores corrientes de la época.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V37. Indica 3 piezas conocidas.

16-10-1929 Primer vuelo de NYRBA - Montevideo – Santiago

Primer vuelo de Nyrba conectando Montevideo con Santiago de Chile que fue combinado con correspondencia despachada de Montevideo a Buenos Aires y de allí vía Rosario - Córdoba - Mendoza - Santiago de Chile, en la línea se utilizaron cuatro Ford 5-AT-C Trimotor.



La correspondencia fue franqueada con el sello A26 (Albatros dentado de 4 cts marrón) complementado con sellos de superficie que fueron cancelados con matasellos duplex tipo banderola del 15.10.29 con seis líneas onduladas. Al igual que el vuelo anterior las piezas son muy escasas.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V38.

Ref. Aeronaves: Trimotor Ford 5-AT-C metálico

El Tri-Motor Ford fue el primer avión de pasajeros hecho totalmente de metal. Era capaz de despegar y aterrizar a una velocidad de entre 65 y 80 k/h, y hasta a 50 si lo ayudaba un viento de frente, y podía hacerlo con doce pasajeros o una tonelada de carga. El Tri-Motor permaneció en activo durante más de 40 años como un eficaz transporte, y fue la fiel representación del avión de pasajeros clásico de finales de los veinte.

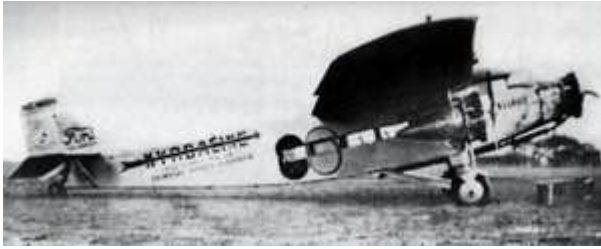
Para 1922 William Bushnell Stout había creado la Stout Metal Airplane Company, con la que empezó a producir una serie de fiables aviones de transporte, Stout había fabricado un primer modelo denominado Maiden Dearborn I, un avión hecho totalmente de metal e impulsado por un motor Liberty fabricado por la Ford. A éste habían seguido otros, algunos de los cuales estaban en posesión de la propia Ford. Henry, conociendo su fiabilidad, quedó convencido de que este era el proyecto que andaba buscando y, sumando a otros inversores, en agosto de 1925 adquirió la Stout Metal Airplane Company.



Luego de una interesante evolución se llegó al Ford 5-AT, que, gracias al empleo de tres motores Pratt & Whitney, se convirtió en un avión mucho más capaz que los anteriores. Habiendo realizado sus vuelos de prueba ya a mediados de 1928, presentaba un ala de mayores dimensiones, unida a un fuselaje más amplio. Los motores alares fueron provistos ahora de capós Townend (y en ocasiones también el motor de nariz), y la estructura fue reforzada para soportar un mayor peso bruto. Entre 1929 y 1931 se construyeron al menos 117 ejemplares, muchos con flotadores o esquís, o con bodegas para equipaje debajo de las alas. La cabina de pasajeros pasó a alojar 17 asientos, con ocho a estribor y nueve a babor.

Numerosos clientes y compañías aéreas adquirieron este aparato, entre otros Nyrba y Pan American que compró 17 aparatos nuevos de fábrica. También el ejército de EE.UU utilizó algunos de ellos,y

fue también adquirido por las Fuerzas Aéreas de Australia, las Reales Fuerzas Aéreas de Canadá, y la Fuerza Aérea Colombiana. Otro triunfo del Ford fue el vuelo del Almirante Byrd al Polo Sur.



Uno de los hechos más destacados de este avión ocurrió en los aciagos días de 1942, cuando un Tri-Motor Ford —por entonces con 15 años a sus espaldas— fue utilizado para evacuar el elemento civil de la península de Bataan, en Filipinas. Aunque se le había diseñado para transportar a 14 personas a una distancia de 400 kilómetros, el aparato debió remontarse dos

veces al día y llevar 24 pasajeros a una distancia de 800 kilómetros. Finalmente cayó abatido por la metralla japonesa y la Fuerza Aérea cortó parte de su cola para acompañar un mensaje de agradecimiento a Stout, que éste recibió en su oficina.

Del modelo 5-AT se construyeron siete versiones y hubo, por otra parte, varias versiones surgidas a partir de la modificación de los ejemplares originales. Se hicieron también muy populares entre las pequeñas aerolíneas sudamericanas, como TACA (por entonces de Honduras), que llegó a disponer de 30 aparatos, Avensa de Venezuela, Varig de Brasil, Lan Chile, Aeroposta (Argentina) y Aeroperú.

El 22 de noviembre de 1929 por acta 3.185, la Administración General de Correos, Telégrafos y Teléfonos autoriza a la Cia “Panamerican Grace Airways Inc.” para establecer un **Servicio regular de transporte de correspondencia aérea vía Pacífico** aceptándose las

Art. 7.º Fijase la siguiente sobretasa, que abonará el público por la correspondencia expedida por esta vía:

PAIS DE DESTINO	Sobretasa por cada dos gramos de cartas y tarjetas postales o fracción
Uruguay	\$ 0.01 c.u.
Argentina	" 0.025 "
Chile	" 0.03 "
Perú	" 0.045 "
Ecuador, Costa Oeste de Colombia.....	" 0.065 "
Guayana Británica, Guayana Holandesa y Costa Norte de Colombia	" 0.105 "
Zona del Canal, Panamá y Curazao	" 0.105 "
Islas de Barlovento, Haití, Puerto Rico y República Dominicana, Nicaragua y Honduras Británicas	" 0.115 "
Cuba y Estados Unidos de Norte América. "	0.150 "

bases propuestas y autorizando a iniciarse el servicio el sábado 30 de noviembre. Los aspectos principales de las bases del convenio son los siguientes: (1) Establecer una red de comunicaciones regulares y rápidas que cubra América del Sur, Central (inclusive Islas del Mar Caribe que son atendidas por la Cia. filial “Panamerican Airways Inc.”) y del Norte. (2) En el periodo inicial son escalas obligatorias: Bs.Aires y Mendoza (Argentina), Santiago, Antofagasta y Arica (Chile), Mollendo, Lima, Talara y Paíta (Perú), Guayaquil (Ecuador), Tumaco y Buenaventura (Ecuador), Colón y David (Panamá), Cristóbal (Zona del Canal), Punta Arenas (Costa Rica), Managua (Nicaragua), Belice (Honduras Británicas), Habana (Cuba) y Miami (EE.UU.) (3) La Cia tendrá derecho a utilizar Compañías afiliadas y otros servicios de transporte ferroviarios, marítimos o fluviales sin alterar las tarifas (4) Dentro de los 6 meses desde la fecha de inicio del servicio se deberá confeccionar el horario fijo de su funcionamiento. (5) Transitoriamente se deberá efectuar por lo menos un vuelo semanal a los EE.UU. de ida y vuelta. En el periodo inicial el recorrido entre Mdeo y Miami deberá ser cubierto en 10 días como máximo debiendo reducirse progresivamente. (6) Conducción gratuita de la correspondencia Oficial que le sea entregada por la Dirección Gral de Correos así como la que recibiese en su trayecto de las Embajadas, Legaciones o Consulados uruguayos y dirigida a autoridades uruguayas y con destino a todos los países servidos por la Cia “Panamerican Grace Airways Inc.” directamente o por sus Compañías aliadas, y siempre que el peso total de dicha correspondencia no exceda de 100 grs por cada país de tránsito y de 1.5 kgs en lo que respecta a la entregada directamente por la Administración Postal. Nota: este aspecto será modificado poco después, el 21 de mayo de 1930, en una nueva resolución debido a las dificultades de su implementación. (7) La Cia no podrá transportar ninguna correspondencia que no halla sido

despachada por la AGCTyT a excepción de su propia correspondencia oficial y siempre que se refiera a sus propios servicios. La que trajese al país originaria del exterior deberá ser entregada al Correo Nacional inmediatamente después de la llegada del avión al aeródromo uruguayo. Será por cuenta del Correo el llevar y traer la correspondencia del aeródromo. (8) El contrato será válido por el término de cuatro años.(9) Se utilizara como abreviatura de su nombre, para designar la vía “**Panagra**”. (10) Se fijan los importes a abonar “como única retribución” por el Correo a la Cia; este importe será variable en función de “cada kilo neto de cartas y tarjetas postales transportadas” a los diversos destinos. El 21 de mayo de 1930 por acta 3.300 se modifican estos montos (11) Las tasas indicadas para los EE.UU. son validas para combinar con todas las líneas de la red aereopostal interna de dicho país, de modo que la correspondencia no estará sujeta a ningún otro recargo hasta su entrega en el punto de destino. (12) Se establecen las sobretasas que deberá abonar el público por la correspondencia expedida por esta vía dejándose constancia expresa que la AGCTyT podrá otorgar concesiones semejantes que sean similares o mas ventajosas. En los cuadros siguientes se presentan dichas tasas:

Art. 8.º Fijase para el público la siguiente sobretasa por la correspondencia expedida por esta vía con destino a los países con los cuales se prevé la eventualidad de ejecutar en breve el servicio, según lo expresado en la parte final del artículo 3.º del presente contrato, a saber:

PAIS DE DESTINO	Sobretasa por cada dos gramos de cartas y tarjetas postales o fracción
Paraguay	\$ 0.03 c/u.
Bolivia	" 0.045 "
Venezuela, Guayana Francesa	" 0.105 "
Martinica, Guadalupe, Trinidad, Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras ..	" 0.115 "
Méjico	" 0.15 "
Bahamas	" 0.18 "

Posteriormente, el 21 de mayo de 1930 por acta 3.300 de la AGCTyT se modifican las tarifas de las sobretasas sustituyéndolas por las condiciones que allí se establecen.

30-11-1929 Inauguración ruta FAM 9 de la Pan American – Grace Airways Inc. (R60)

La ruta llamada por el correo de EE.UU FAM 9 (Foreign Air Mail 9) fue un acuerdo entre las Cias. Pan American Airways Inc. y la W.R. Grace & Co. (conocida como PANAGRA); dicha ruta se extendió desde Panamá (ciudad de Cristóbal Colon en las costas del Pacifico) a Montevideo. Desde Cristóbal combinaba a Miami con la FAM 5 de Pan American. En la época era el servicio regular aeropostal mas largo del mundo. En algunas piezas



remitidas a Uruguay se aplico un gomígrafo rectangular de 50 x 34 mms con tinta violeta con un texto alusivo y el Escudo Nacional.

El primer viaje desde Montevideo fue realizado el 30 de Noviembre de

1929 en un avión Ford Tri-Motor 5-AT-C llamado “San Cristóbal” pilotado por Raymond Williams. Este avión fue entregado a Pan American Airways el 11 de julio de 1929 y asignado a Panagra con el nombre de San Cristóbal; se estrelló en Ovalle, Chile, el 1 de abril de 1931 al despegar sin que existieran fallecimientos pero resultando el aparato destruido.





Se utilizaron sobres de varios tipos con o sin inscripciones y gomígrafos c/ agregados manuscritos o de gomígrafos “Por avión San Cristóbal” , “Vía Panagra” o “Correspondencia Aeropostal” tanto para francas como recomendadas; también se utilizaron los sobre del “primer centenario en el año 1930” con imágenes y texto preimpreso. Franqueados con los sellos A27 / A38 (Pegasos 1ª serie) complementados con sellos de superficie que fueron cancelados con fechador circular “EXTERIOR – MONTEVIDEO” a distintas horas del 29 de noviembre.

A los sobres se aplico un gomígrafo triangular isósceles, color verde de 53 mm de base por 37 mm de lado con el texto “PRIMER VUELO POSTAL – URUGUAY – ESTADOS UNIDOS”

En algunos sobres (escasos) se aplico también un gomígrafo oval, al parecer



privado, rojo-lila de 50 x 32 mm. y solo para los vuelos de Colombia que tiene una fecha errónea de 29 de Noviembre y la leyenda “PRIMER CORREO AEREO – URUGUAY – COLOMBIA” con el dibujo de un hidroavión al centro (se conocen 18 piezas voladas a Buenaventura).



El franqueo fue de 6 cts para las francas, 10 cts para las recomendadas y 16 cts de porte aéreo sobre la base de 4 gramos. Muchas veces no parece seguir una tarifa lógica y se ajusta mas o menos a lo escrito en el gomígrafo cuadrangular de la tarifa.

Se encuentran sobres circulados a Argentina (Buenos Aires, Mendoza), Chile (Santiago, Chañaral), Perú (Arica, Mollendo, Lima, Trujillo, Talara), Ecuador (Guayaquil, Esmeralda), Colombia (Tumaco, Buenaventura), Panamá (Cristóbal), Costa Rica (Punta Arenas), Nicaragua (Managua), Honduras (San Lorenzo), Honduras Británicas (Belice), México (Cozumel), Cuba (La Habana), EE.UU. (Miami, otras ciudades) y diversas localidades no servidas por la FAM 9 o la FAM 5.



A partir del 30 de noviembre la correspondencia enviada a ciudades del interior de Colombia no servidas por PANAGRA debieron llevar una sobretasa Colombiana con sellos aéreos A43/A47, A49/A50, A52/A55 y A57 vendidos por los consulados (por ello se les llama sobrecargas consulares) y sobreimpresos a mano “A-U” (Argentina – Uruguay) por lo que se da la posibilidad de



la existencia de sobres con doble franqueo. De este tipo de piezas Ciardi nos indica: 65 Pzas conocidas.

El 5 de diciembre de 1919 es fundada en Barraquilla – Colombia la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA); en junio de 1928 su servicio se extiende a Ecuador. Desde 1920 hasta 1931 el servicio de Correo Aéreo en Colombia estuvo enteramente en manos de la Cia Aérea Alemana “Scadta”. Esta corporación fue oficialmente autorizada a realizar emisiones especiales para el correo aéreo. En los 11 años que opero realizo 7 emisiones.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V39. Especifica 25 categorías distintas de las piezas según su destino

19-02-1930 Vuelo Inaug. NYRBA Line Inc. Mdeo-Florianópolis-Miami (Costa Atlántica)

El 19 de febrero de 1930 NYRBA inicia el primer servicio aerpostal desde Santiago de Chile (sin correspondencia) y Bs.Aires – Montevideo (con correspondencia desde Bs.Aires) a



Miami con el avión anfibia “Río de Janeiro” comandado por el piloto W.S.Groch que cumplió la etapa hasta Florianópolis en donde las sacas de correo fueron transportadas por otras maquinas de la empresa según los itinerarios preestablecidos.

El viaje se realizo en 7 días, itinerario y duración que se mantuvo en un 99 % hasta la absorción de sus servicios por la Cia. Pan American Airways Inc. (Panagra) en septiembre de 1930.

Pan American crea con este material la PANAIR DO BRASIL cambiando el trayecto que partía de Buenos Aires con escalas hasta Paramaribo (Guayana Holandesa) en donde la correspondencia era recogida por el servicio FAM 6 hasta Miami.



Las piezas postales despachas desde Bs.Aires llevan una marca especial alusiva

en tinta color violeta o rojo; son particularmente escasas las piezas destinadas a Montevideo en este servicio inaugural aunque son algo mas faciles de encontrar las de vuelos subsiguientes; se aplicaron distintos gomigrafos en las mismas. No existe información oficial de las piezas transportadas en los vuelos de retorno de Montevideo a Bs.Aires pero si se sabe que son muy escasas.

Para la correspondencia remitida desde Montevideo se utilizaron sobres de tipo corriente y franqueados con los sellos de la serie A27-A38 (pegasos de la 1ª serie) complementados con sellos de superficie o franqueados solo con sellos de superficie debido a la escasez de sellos aéreos que había en ese momento (debido a ello unos



meses después, el 25 de julio de 1930, se emitieron 4 valores de sellos Pegasos). A las cartas se aplico un gomígrafo rectangular de 4 x 5 cms con tinta azul que contienen el escudo de



Uruguay y el de EE.UU. con la leyenda “PRIMER – CORREO AEREO – URUGUAY-ESTADOS UNIDOS – VIA ATLÁNTICO”. Las cancelaciones tanto para cartas francas como recomendadas son principalmente del 18.02.1930 con diferentes horas aunque existen algunas de fechas anteriores. Las recepciones de Miami son del 26 de febrero de 1930 y en distintos puntos de los EE.UU. de uno a tres días después.



No se conocen sobres de Uruguay a escalas intermedias. (R62)

En vuelos sucesivos se aplico un pequeño gomígrafo rectangular común a diferentes líneas con el texto "VIA NYRBA - CORRESPONDENCIA AEREA" en 2 líneas



Vuelo de NYRBA de Montevideo a Nueva York. Se utilizo un sobre especial de la Cia. con un grafico en la esquina superior izquierda compuesto por el texto "VIA AEREA" cruzado con una flecha gruesa en cuyo interior se lee "NYRBA". Franqueado con sellos de serie Albatros (A14/A25) complementado con sello de correo común; cancelados con fechador circular con barras de Montevideo. Posee además un gomígrafo rectangular en color azulado con el texto "VIA NYRBA / CORRESPONDENCIA AEREA".

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

- 01 - Vuelo inaugural Montevideo - Miami
- 02 - Sobres de otras fechas a diferentes destinos con diversos gomígrafos de Nyrba
- 03 - Sobres de otras fechas a diferentes destinos sin gomígrafos de Nyrba

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V40. Piezas conocidas: 18

17-03-1930 Apertura línea Aeroposta Argentina (C.G.A.) – Bs Aires – Patagonia (Ref.P-4)

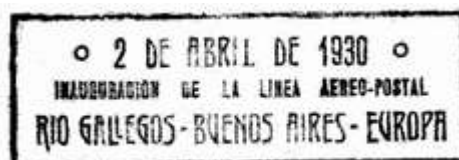
A partir de agosto de 1928 la Aeroposta Argentina comenzó el estudio de la apertura de la línea hacia el Sur del continente teniendo como punto terminal la ciudad de Comodoro Rivadavia (Chubut). En 1928 se realizaron vuelos de estudio y en septiembre de 1929 un primer ensayo de transporte de correspondencia de Bs.Aires a Bahía Blanca. El 31 de octubre de 1929 se inicio el transporte oficial de correspondencia en la línea patagónica que rápidamente se fue extendiendo hasta llegar a Punta Arenas.



La primera pieza que se conoce dirigida a Uruguay es del 17 de marzo de 1930; la misma fue despachada desde Santa Cruz y la recepción es de Montevideo con fechador "RECOMENDADAS - 9. 22.III.30 - MONTEVIDEO". Fue

transportada en vuelo de retorno desde Puerto Deseado que se cumplió el 17 de marzo con un avión Late 25 pilotado por A. De Saint-Euxpery.

El 2 de abril de 1930 se inauguró la línea Aeropostal de Río Gallegos a Bs.Aires con extensión a Europa vía la C.G.A. De este 1er vuelo también se conocen piezas dirigidas a Montevideo desde Río Gallegos; se caracterizan por tener un gomígrafo rectangular de 7.3 x 2.4 cms, aplicado en color violeta, con el texto "2 DE ABRIL DE 1930 - INAUGURACION DE LA LINEA AEREO-POSTAL - RIO GALLEGOS - BUENOS AIRES - EUROPA".



Según comunicado de la Admin. de Correos del Uruguay el 15 de octubre de 1931 se reanuda el servicio aéreo con el Sur de la Republica Argentina con las siguientes frecuencias:

San Antonio Oeste, Trelew y Comodoro Rivadavia: Martes y sábados

Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos: Martes

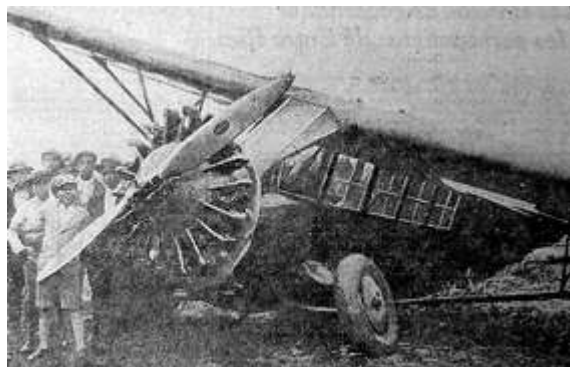
Las sobretasa aérea era de 6 cts c/5 grs para cartas y tarjetas

Nota: Vuelo No catalogado en Ciardi

23-03-1930 Vuelo accidentado de PANAGRA : Montevideo – Chile (colecc. G-Martínez)

El vuelo partió de Montevideo siguiendo la ruta FAM-9 el 23 de marzo de 1930 H 0600 arribando a Buenos Aires a las 0650 en el aeropuerto de “Puerto Nuevo” que había comenzado a operar el 29 de diciembre de 1929). Sucedió que a las 6:50 de esa mañana los soldados Victoriano Rodríguez y Miguel Paladini Peluso, pertenecientes al Cuerpo de Guardacostas, se dirigían a tomar sus turnos de servicio y para ello “debían caminar a través de un gran descampado que era usado de vez en cuando por los aviones”. Aunque no lo tenían claro, ese “descampado” era precisamente la pista del aeródromo provisional de Puerto Nuevo, lo que puede dar una idea de la extensión y ausencia de señalización que caracterizaban al predio.

En su trayecto los soldados fueron detenidos por Blima M. de Walmann, una pobre inmigrante que pretendía preguntarles acerca del lugar donde podía instalar una churrasquera ambulante ya autorizada por la Aduana. El trío nunca advirtió que exactamente en esos instantes se encontraba efectuando su aproximación para aterrizar en Puerto Nuevo el Fairchild FC-2W2 matrícula NC8039 (serial 529) de PANAGRA, que venía con sacas postales de Montevideo. El vuelo había partido a las 6:00 de la mañana y, luego de una breve escala en el “apeadero”, debía proseguir a Santiago de Chile. A los mandos del avión



Estado en que quedó el Fairchild FC-2W2 matr. NC8039 de PANAGRA tras el accidente. El avión sería recuperado y volvería a volar poco tiempo después. (Diario La Nación).

se encontraba el piloto Raymond Williams, quien ya tenía numerosos aterrizajes en Puerto Nuevo y que, por la hora, jamás imaginó que la pista estaría ocupada por tres personas que charlaban distendidamente. Tampoco lo advirtió su esposa (Emilia Jabsen Williams) ni el mecánico de la aeronave (Daryld Farnur), que volaban como pasajeros. Al ver la cabecera ocupada, Williams intentó una brusca maniobra evasiva de último momento, pero no pudo

evitar la tragedia.

El avión embistió de lleno a Walmann y Rodríguez quienes murieron en el acto. Sus cuerpos fueron arrastrados bajo el tren de aterrizaje por más de 50 metros, hasta que el avión se detuvo aplastándose sobre ellos. El soldado Paladini alcanzó a esquivar el golpe en el último segundo y salvó su vida por milagro.

El aeroplano resultó severamente dañado y el correo, que no sufrió daños, debió ser transportado al Sikorsky S-38B que continuó hasta Santiago de Chile.

La pieza en cuestión está dirigida a Villa Alemana – Chile; franqueada con combinación



de sellos Pegaso y Albatros complementado con terrestre, cancelados con fechador EXTERIOR del 18 de marzo de 1930. No se aplicaron marcas especiales a la correspondencia (crash – cover).

16-04-1930 Apertura línea Bs.Aires - Mdeo – Río de Aeroposta Argent. (CGA) (Ref. P-4)

Para competir con la NYRBA la C.G.A., a través de su filial Aeroposta Argentina S.A. resolvió implantar un nuevo servicio de transporte de correspondencia y pasajeros en la ruta Bs.Aires – Mdeo – Río de Janeiro.

La misma fue inaugurada el 16 de abril de 1930 enlazando las ciudades de Bs.Aires – Mdeo – Porto Alegre – Santos y Río. El vuelo inicial partió del aeródromo de Gral Pacheco en monoplano Late Renault 25 pilotado por A. De Saint-Euxpery. El regreso se produjo el jueves 17 de abril. Se realizaba un vuelo semanal partiendo los miércoles y regreso el jueves. El 2do vuelo de este servicio se llevo a cabo el miércoles 23 de abril.

Solo duro hasta el jueves 15 de mayo de 1930 en que se suspendió definitivamente.

No tengo referencia de piezas remitidas desde o hacia Uruguay.

Nota: Vuelo No catalogado en Ciardi

Abril de 1930 Sobres “Por VIA AEREA” – Centenario Independ. – Mundial de Football

Sin que se tenga una fecha exacta pero con seguridad a partir de abril de 1930 fueron puestos en circulación unos sobres para Correo Aéreo Internacional donde se promocionaban dos importantes hechos que tendrían lugar en el transcurso del año 1930; el Centenario de la Independencia y la realización del Campeonato Mundial de fútbol en nuestro país.

Ignoro si se trato de una emisión realizada por el Correo, una iniciativa privada o creación de alguna de las comisiones creadas en apoyo a estos eventos.

Lo que es seguro es que fueron utilizados en diversas oportunidades y que no son muy comunes; algunos de ellos pueden encontrarse incluso con las renombradas cancelaciones parlantes (4 textos diferentes) referidas al mundial de fútbol de 1930.

Estos sobres tienen en la parte superior el texto “POR VIA AEREA – SOBRETASA AEREA – FRANQUEO ORDINARIO” y en la parte inferior “MONTEVIDEO, 1930 – CAMPEONATO MUNDIAL DE FOOTBALL”. Sobre el lado izquierdo tiene impresa una alegoría con un avión volando con el sol poniéndose detrás del cerro de Montevideo y la palabra URUGUAY; por debajo en tres líneas el texto “1830 – 1930 – PRIMER CENTENARIO - DE SU INDEPENDENCIA”.

Por la misma poca (desde un poco antes – por lo menos agosto de 1929) se utilizaron otros sobres, en este caso privados de tipo Suevia, que tenían un texto “CORRESPONDENCIA AEROPOSTAL – EL URUGUAY CELEBRARA SU PRIMER CENTENARIO EN EL AÑO 1930” y una composición con un avión volando, una bandera nacional, una rama de laurel y un gran sobre cerrado; abajo el escudo de la marca “Suevia”.



Nota: Como se aprecia nuevamente el 25 de agosto de 1825 no se considera la fecha de la Independencia sino el año 1830 pasra festejar el centenario.

10-05-1930 Vuelo accidentado C.G.A. (Aeropostale) Bs.Aires - Mdeo – Natal – Europa

El 10 de mayo de 1930 se produce un accidente en el Río de la Plata con el aeroplano Latécoère 28 – F-AJPD de la Aeropostale en la ruta Buenos Aires – Montevideo – Natal – Recife – Dakar – Casablanca – Alicante – Barcelona – Perpignan – Toulouse; con 2 tripulantes y 2 pasajeros solamente sobrevive un pasajero. El accidente se produce debido a la niebla; el piloto resuelve descender para mantener contacto visual con el agua y el aeroplano es alcanzado por una ola que precipita la tragedia a poca distancia de la costa Uruguaya.

Se recuperaron 1.842 cartas del accidente; las dirigidas a Europa fueron encaminadas vía Toulouse – Francia donde se les colocó una marca violeta (normalmente al dorso) indicativa del accidente. No se conocen cartas remitidas desde o dirigidas a Uruguay; son numerosas desde Argentina. (R93 - www.crashmail.dk)



13-05-1930 Primer vuelo del LZ-127 “GRAF ZEPPELÍN” a Sudamérica

Nota: Por ser este el 1er arribo de un vuelo Zeppelin a Sudamérica y en el cual existió correspondencia franqueada en Uruguay se incluye aquí una corta referencia del mismo. Por información completa sobre este y otros vuelos Zeppelin consultar el cap. “09-04a Vuelos del GRAF ZEPPELÍN” referente a marcofilia de Uruguay.

Entre los días 18 de mayo y 6 de junio de 1930 el “Graf Zeppelin” realizó su primer viaje a Sudamérica al mando del cde. Hugo Eckener. Este viaje se conoce en términos filatélicos como “First Europa – Pan América Round Flight” y en el mismo se transportó un importante volumen de correspondencia incluyendo de Uruguay.

Para este viaje, al igual que en los posteriores, la correspondencia remitida desde Uruguay para ser transportada por Zeppelin fue trasladada a Brasil por el “Syndicato Cóndor”. En este caso fue a RECIFE donde se transfirió al LZ-127 que desde allí voló directamente a LAKEHURST donde se dejaron las piezas destinadas a EE.UU. y otros países de América donde posteriormente fueron llevadas en avión. Otro grupo de piezas siguió con destino a Europa (Sevilla y desde allí algunas a Francia) y la mayoría a FRIEDRICHSHAFEN con un número reducido a otros países Europeos.



Fueron remitidos un reducido número de sobres aéreos comunes y tarjetas y sobres especialmente confeccionados, impresos en azul, con dibujo de la aeronave, la anotación “POR ZEPPELIN” y un texto “PRIMER VUELO ZEPPELÍN” – “AMERICA DEL SUD – NORTE AMERICA – EUROPA”. Fueron remitidas 4116 tarjetas y cartas.

El franqueo regular fue de 58 cts. conformándose con varios tipos de sellos siendo los más comunes Pegasos, Albatros dentado y Artigas de Blanes. Existen con sub franqueo y con sobre franqueo como por ej. con el Albatros dentado de 1 peso.

Si bien son muy escasas existieron algunas piezas con **franqueo mixto** con sellos de Argentina ya que a través de la “casa Pardo” de Buenos Aires (calle Sarmiento 563) coleccionistas de Chile, Paraguay y URUGUAY pudieron cursar correspondencia a dicha firma comercial para que esta la reexpidiera a Brasil para ser transportada por el Graf Zeppelin. Estas piezas poseen franqueo con sellos del país desde donde se remitió la carta y de Argentina. En el caso de Uruguay esta documentada la existencia de por lo menos 5 piezas.



En todos los sobres, con excepción de los franqueos mixtos, se aplicó un gomígrafo verde claro, triangular doble de 40 x 20 mm con el texto “PRIMER VUELO SUDAMERICANO – ZEPPELIN” entre los bordes y al centro “URUGUAY”. La cancelación de los sellos se realizó con fechador circular con barras de 27 mm “EXTERIOR – MONTEVIDEO” con los días 18, 19, 20 y 21 de Mayo. El día 20 además se aplicó el matasello parlante “EN 1930 EUROPA Y AMERICA – DISPUTARON SUPREMACIA – EN FOOTBALL”. Las piezas dirigidas a RECIFE o EE.UU. no llevan otras marcas mientras que a las dirigidas a otros países de América y Europa se les aplicó el gomígrafo romboidal lila con rectángulo “FIRST ROUND FLIGHT” de EE.UU. y en algunos casos, especialmente en piezas dirigidas a Alemania, el gomígrafo circular rojo con el Graf Zeppelin sobrevolando el “Pan de Azúcar”.

Esta correspondencia oficial deberá ser entregada por separado al representante de la Cia. antes de a salida del avión. Nota: este aspecto se aplica también al contrato anterior por haber resultado impracticable la metodología que especificaba en el mismo. (7) La Cia no podrá transportar ninguna correspondencia que no halla sido despachada por la DGCyT a excepción de su propia correspondencia oficial y siempre que se refiera a sus propios servicios. La que trajese al país originaria del exterior deberá ser entregada al Correo Nacional inmediatamente después de la llegada del avión al aeródromo uruguayo. Será por cuenta del Correo el llevar y traer la correspondencia del aeródromo. (8) El contrato será valido por el termino de cuatro años.(9) Se utilizara como abreviatura de su nombre, para designar la vía “Panair”. (10) Se fijan los importes a abonar “como única retribución” por el Correo a la Cia; este importe será variable en función de “cada kilo neto de cartas y tarjetas postales transportadas” a los diversos destinos. (11) Las tasas indicadas para los EE.UU. son validas para combinar con todas las líneas de la red aerpostal interna de dicho país, de modo que la correspondencia no estará sujeta a ningún otro recargo hasta su entrega en el punto de destino. (12) Se establece que la Admin. Gral. de Correos Telégrafos y Teléfonos fijara las tarifas para este servicio de modo que el franqueo cubra el costo del transporte mas el recargo de los sacos o cubiertas; no se especifican en este documento cual es dicho franqueo.

Dichas tarifas aparecen publicadas a inicios de febrero de 1931 y son las que aquí se presentan.

Sobretasas aéreas—Modificaciones

Aplicables a la correspondencia transportada por las Compañías Panamerican Grace Airways Inc. (Panagra) y Panamerican Airways Inc. (Panair) a partir del 28 de Febrero al 31 de Agosto de 1931

PAISES	Unidad de peso en gramos	Tarifas	
		Anterior	Aumentada el 30 o/o
Argentina y Paraguay - - - - -	2	\$ 0.02	\$ 0.025
Chile - - - - -	2	" 0.04	" 0.05
Brasil, Perú y Bolivia - - - - -	2	" 0.06	" 0.08
Colombia (litoral) Curaçao, Ecuador, Guayana Francesa, Guayana Inglesa, Guayana Holandesa, Isla de Barlovento, Islas Vírgenes, Panamá, Trinidad, Venezuela y Zona del Canal de Panamá - - - - -	2	" 0.075	" 0.095
Costa Rica - - - - -	2	" 0.085	" 0.10
Colombia (Interior) - - - - -	2	" 0.09	" 0.12
Guadalupe, Puerto Rico y Martinica - Cuba, Guatemala, Haití, Honduras, Honduras Británicas, Nicaragua, República Dominicana y El Salvador - - - - -	2	" 0.09	" 0.115
EE. UU. de Norte América y Méjico - - - - -	2	" 0.11	" 0.14
Bahamas y Canadá - - - - -	2	" 0.11	" 0.155
- - - - -	2	" 0.12	" 0.16

07-06-1930 Emisión sellos Correo Aéreo – Valores comp. de Pegasos (1ª Serie)

El 7 de junio de 1930 se emitieron valores complementarios de 24 y 60 cts. con las mismas características que los emitidos en agosto de 1929:



Impresos por Waterlow & Sons Ltda. de Londres por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso; perforados 12.5. Las cantidades emitidas fueron: 24 cts lila rosa (20.000

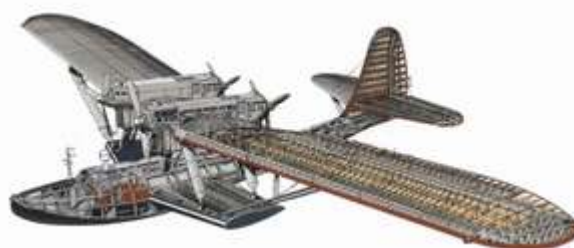


en 3 tiradas de 10.000 c/u) – 60 cts verde azulada (20.000).

No se catalogan variedades para estos sellos; ambos valores fueron perforados para uso en el Servicio Oficial.

08-06-1930 1er intento Cruce Atlántico Sur por C.G.A. - Mdeo – Natal – África – Europa

Primer intento de cruce del Atlántico Sur de la Cia Générale Aéropostale con el hidroplano Latécoère 28 llamado “Comte de la Vaulx” piloteado por Jean Mermoz. Este vuelo es el regreso del cruce inicial desde Saint Louis (Senegal) a Natal (Brasil) realizado el 12 de mayo de 1930. La correspondencia transportada por Mermoz en este cruce de “venida” llego a Montevideo traída en otro avión por el piloto Reine el 14 de mayo de 1930.



El viaje de regreso debió cumplirse el 8 de junio de 1930 con correspondencia de Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil. Esta fue conducida hasta Natal, donde esperaba Mermoz; sin embargo no pudo completarse el despegue desde Natal para efectuar el cruce oceánico por fallas mecánicas. La correspondencia fue despachada por vía marítima a través de los avisos franceses hasta África, desde continuo por avión a Europa, arribando a Paris el 18 de junio de 1930.



La correspondencia fue franqueada con sellos diversos tanto de correo aéreo como terrestre, entre ellos el A16 (Albatros dentado de 30 cts índigo); las cancelaciones fueron especiales en color verde, rojo, negro y violeta (en algunos casos combinando dos o tres colores) con la leyenda "AEROPOSTAL – PRIMER CORREO AEREO DIRECTO – AMERICA EUROPA – AVIADOR MERMOZ – 7 de Junio de 1930". La cancelación de Montevideo es con fechador circular con barras EXTERIOR de fecha 06.VI.1930. Se conocen sobres francos y recomendados siendo los últimos mas escasos.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V41.



En algunos sobres de este vuelo se aplicaron algunos de los fechadores parlantes referidos al mundial de fútbol de 1930 jugado y ganado en nuestro país. Estas piezas tienen un grado de rareza importante siendo de mucho interés tanto para la aereofilatelia como para la temática. La pieza que se observa tiene la cancelación "EN 1930 - EUROPA Y AMERICA DISPUTARAN SUPREMANCIAS EN FOOTBALL" .

05-07-1930 2do intento Cruce Atlántico Sur por C.G.A. - Mdeo – Natal – África – Europa

Segundo intento de cruce del Atlántico Sur hacia África de la Cia Générale Aéropostale por el aviador Jean Mermoz en el aeroplano "Compte de la Vaulx". En este caso el avión se vio demorado en Brasil por mal tiempo y recién el 8 de julio partió de una laguna cerca de Natal; faltando unos 400 kms para llegar a Dakar envía un S.O.S y debió amarizar de emergencia siendo socorrido por el aviso franceses "Phocéé". Se salvo la tripulación y la correspondencia pero no así el aparato que se hundió con el oleaje. La correspondencia llevo a Dakar el 14 de julio y a Paris el 16 de julio de 1930. No hay marcas especiales



aplicadas a la correspondencia justificando su retraso. Este vuelo es considerado “Crash Cover” por el catalogo Eisendrath de la American Airmail Society (R45).

La correspondencia tiene las mismas características que en el vuelo anterior excepto que el gomígrafo especial es violeta y su leyenda es “AEROPOSAL – PRIMER CORREO AEREO DIRECTO – AMERICA EUROPA – AVIADOR MERMOZ – 5 de Julio de 1930”.

A lo largo del tiempo se utilizaron diversos formatos de sobres especiales de la Aéropostale, siempre con textos alusivos y alguna inscripción “Vía Aérea” o “Por Avión”; también se utilizaron sobres comunes con inscripciones mecanografiadas o manuscritas.

La crisis económica mundial de los años treinta y los grandes gastos para mantener en vuelo a los aviones llevaron a la empresa a la quiebra. En 1931 la Compagnie Générale Aéropostale fue traspasada al Estado Francés, con la que se creó Air France.

Incluyendo este 2do intento se realizaron de Montevideo a Europa 256 cruces aeropostales del Océano Atlántico en la dirección Sur – Norte por la Cia Generale Aéropostale y su continuadora Air France siendo el ultimo vuelo realizado el 2 de junio de 1940 en que cesaron debido a la 2GM.



Carta de Montevideo a Paris; franqueo con Pegaso de 30 cts y Artigas de 8 cts correspondientes a la tasa de hasta 20 grs; cancelador con fechador EXTERIOR del 25-IX-1930.



Carta de Montevideo a Brunswick; franqueo c/Pegaso de 80 cts y Artigas por 16 cts correspondientes a tasa de certificado hasta 20 grs; cancel. c/fechador RECOMENDADAS del 15-XI-1931.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V42.

25-07-1930 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (2ª Serie)

A partir del 25 de julio de 1930 se comenzó a emitir la catalogada (A39-A55) como “2da serie” de Pegasos; la misma esta compuesta de 18 valores que fueron emitidos desde dicha fecha hasta el 24 de agosto de 1931. Impresos por Waterlow & Sons Ltda. de Londres por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso (85 micrones); perforados 12.5. Algunos de estos valores (60, 80, 90 cts y 1.00 \$) fueron perforados para uso en el Servicio Oficial.

Se conocen pruebas sin dentar y dentadas con perforación circular o resello “Waterlow & Sons Ltda. – Specimen”, en los colores definitivos. No se conocen variedades para ninguno de los valores de esta serie.

Al emitirse estos sellos sus valores fueron dispuestos acorde a las tarifas establecidas en el contrato con NYRBA para la sobretasa aérea; los valores emitidos el 25 de julio fueron: 1 cts lila (100.000); 2 cts amarillo (100.000); 4 cts azul verdoso (50.000) y 6 cts malva (50.000).



Tarifas - Bs.As, Rio, N.York: 2 grs - 1 cts; 4 grs - 4 cts; 6 grs - 4 cts; 8 grs - 6 cts.

21 de Agosto 1930 – Pan American (Panagra) absorbe Nyrba

NYRBA no era la única aerolínea que intentaba controlar los vuelos hacia el sur. Su principal competidora era Panagra, una subsidiaria de Pan American, dirigida ésta por Juan Terry Trippe, antiguo patrón de Ralph O'Neill. La competencia se convirtió pronto en guerra declarada, y cada una de las compañías hizo uso de todo medio para eliminar a la otra.

Trippe hizo uso de sus influencias en los círculos políticos de Washington para que se le negara a NYRBA el servicio de correos a lo largo de la costa Este, hasta Buenos Aires, lo que puso en serios aprietos a la compañía, sobre todo en aquellos tiempos de la Gran Depresión.

A O'Neill le fue imposible resistir la presión y optó por aceptar el ofrecimiento de Trippe de adquirir su compañía; es así que el 21 de agosto de 1930 la Nyrba solicita la cancelación de sus contratos informando que todo el material de vuelo afectado a sus servicios sería transferido a Pan American Airways Inc.; esta empresa poco después reanuda los servicios postales con otras rutas.

Es interesante hacer notar que mientras las negociaciones de la compra se realizaban - en el mayor secreto -, un avión de prospección de Pan American se quedó sin combustible y debió efectuar un amarizaje de emergencia en el lago Montenegro, donde había una estación de la NYRBA. La tripulación de Pan American fue recibida violentamente, y se le negó el uso de la radio para pedir auxilio. La asustada tripulación no tuvo más remedio que recorrer durante cuatro días la selva hasta llegar a la ciudad, donde se enteraron de que ambas compañías eran ahora una sola.

Con la absorción la Pan American se transforma en la más poderosa del mundo para explotar una red comercial; su flota aérea también pasa a ser la mayor del mundo. En el siguiente cuadro se aprecian los servicios que prestaban ambas compañías al momento de su unión.

Con la absorción la Pan American se transforma en la más poderosa del mundo para explotar una red comercial; su flota aérea también pasa a ser la mayor del mundo. En el siguiente cuadro se aprecian los servicios que prestaban ambas compañías al momento de su unión.

LINEAS	Distancia Kms.	Viajes semanales	
		Numero	Recorrido Kms.
PAN-AMERICAN.			
Miami-Nasau.....	320	1	640
Miami-Habana.....	420	14	11.800
Miami-Camaguey.....	900	3	5.400
Camaguey-San Juan.....	1.200	3	8.100
San Juan-Puerto España.....	1.200	1	2.400
Puerto España-Paramaribo.....	950	1	1.900
Paramaribo-Rio Janeiro.....	5.300	1	10.600
Miami-Cristóbal.....	2.250	2	9.000
Miami-Tela.....	1.650	2	6.500
Tela-San Salvador.....	400	2	1.600
Brownsville-Cristóbal.....	3.500	3	21.000
Brownsville-Méjico.....	800	7	11.200
Vera Cruz-Mérida.....	830	3	5.160
San José-Punta Arenas.....	145	6	860
Cristóbal-Puerto Cabello.....	1.750	1	3.500
Cristóbal-Santiago.....	6.000	2	24.000
Santiago-Montevidéo.....	1.370	2	5.500
TOTAL.....	39.145		129.360
NYRBA.			
Miami-Habana.....	420	7	5.900
Miami-San Juan.....	2.300	1	4.600
Santiago-Buenos Aires.....	1.200	1	2.400
Buenos Aires-Montevidéo.....	220	21	9.200
San Juan-Pará.....	3.300	1	6.600
Pará-Fortaleza.....	1.100	1	2.200
Fortaleza-Rio Janeiro.....	2.700	1	5.400
Rio Janeiro-Buenos Aires.....	1.950	1	3.900
Buenos Aires-Yacuiba.....	1.710	1	3.420
Buenos Aires-Mar del Plata.....	390	1	780
TOTAL.....	15.290		44.400

22-08-1930 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegaso (2ª Serie) \$ 1.00 Carmín

El sello Pegaso de 1 \$ carmín (A-51) fue emitido especialmente para el vuelo conmemorativo del Centenario de la República. Se imprimieron 25.000 sellos de los que se vendieron 5.000 al público; de ellos 1.850 fueron utilizados en los sobres "Correo Aéreo del Centenario – 1830 – 1930" especialmente confeccionados por la Administración de Correos (finalmente se vendieron 1350). Se utilizaron 5.000 de estos sellos; 1.850 en los sobres especiales para el vuelo conmemorativo y 3.150 sellos sueltos. En 1957 fueron incinerados 7.354 sellos. Fueron perforados para Correo Oficial alrededor de 7.000 ejemplares.



25-08-1930 Vuelo Conmem. "Declaratoria de la Independencia" – Mdeo – 18 capitales

Vuelo especial conmemorativo por el centenario de la República llevado a cabo el 25 de agosto de 1930 desde Montevideo a las capitales de los 18 departamentos del interior (y viceversa). Fue un vuelo múltiple, es decir llevado a cabo por varios aviones y pilotos simultáneamente. Organizado por la Comisión General de Aeronáutica se utilizaron tres aeroplanos biplano Airco DH4 Moth que partieron del aeropuerto de Melilla siguiendo tres diferentes rutas:

- a) Ruta Oeste – San José, Colonia, Mercedes, Fray Bentos, Paysandú, Salto y retorno. Pilotos : Lorenzo y Zabaleta.
- b) Ruta Central – Canelones, Florida, Durazno, Trinidad, Tacuarembó, Rivera, Artigas y retorno. Pilotos : Polero y Rodríguez.
- c) Ruta Este – Minas, Maldonado, Rocha, Treinta y Tres, Cerro Largo y retorno. Pilotos : Adami y Tarino.



Se utilizaron sobres vendidos especialmente por la Administración de Correos con la bandera de Artigas en colores, un avión en dorado y la inscripción “Correo Aéreo del Centenario – 1830 – 1930” sobre



el lado izquierdo. En la parte inferior un texto “Valor Total \$ 1.00 – Comisión G. de Aeronáutica del Centenario” en rojo con diversos tipos de letra; fueron vendidos 1.350 de estos sobres con el sello ya adherido. También se vendieron 3.150 sellos sueltos.

El sello utilizado para el franqueo fue un Pegaso de \$1 carmín (A-51) emitido especialmente el mismo día y solo utilizados en este vuelo con tasa especial.

Todas las piezas son recomendadas con etiquetas de control para todas las remitidas desde Montevideo y canceladas con fechador circular con barras “RECOMENDADAS - HORA 8 - 25.VIII.1930”; las remitidas desde las capitales del interior tienen fechadores de uso común en la época y distintas marcas o etiquetas de control de recomendación. La recepción es a distintas horas en las diferentes capitales con fechadores del mismo día. Las piezas remitidas desde las capitales departamentales hacia Montevideo son menos comunes (en el orden del 50 %). Sobres muy parecidos fueron utilizados posteriormente con un franqueo de 60 cts. en el vuelo especial del año nuevo el 1 de enero de 1931.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V43. Indica total de sobres volados: 1350

21-09-1930 Inauguración Servicio PANAIR Montevideo - Miami

El 21 de septiembre de 1930 se inaugura el servicio de Montevideo a Miami por “Via Panair FAM 10”. Vuelo de la PANAIR do Brasil hasta Belem y desde allí por la Pan American Airways por la ruta FAM-6 hasta Miami. Posteriormente Pan American Airways resuelve sus contratos con Argentina, Brasil y Uruguay y vuela directamente desde el Río de la Plata a

Miami. Las escalas en República Dominicana, Haití y Cuba no pertenecieron a la FAM-6 de modo que la última etapa del vuelo era San Juan de Puerto Rico – Miami (R-25). La ruta FAM-10 se inauguró hacia el Sur el 26 de octubre de 1931 y desde Mdeo el 8 de noviembre de 1931.



Los sobres utilizados son de tipo corriente, con un gomígrafo azul de 43.50 x 50.00 mms con el escudo de

Uruguay y de EE.UU. con la leyenda “PRIMER VUELO – URUGUAY ESTADOS-UNIDOS – VIA PANAIR – F.A.M. 10”; franqueados con la serie A39/A55 (pegasos 2da serie) complementados con sellos de superficie cancelados con fechador del 21.IX.1930. Los sobres del vuelo inaugural son escasos. En este ejemplo podemos observar el **primer aerograma oficial emitido por el Correo Uruguayo** con un valor de 2 cts.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V44.

22-12-1930 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (2ª Serie) – Nuevos valores

El 22 de diciembre de 1930 se emitieron 11 nuevos valores de la “2da serie” de Pegasos; con las mismas características de los anteriores. Impresos por Waterlow & Sons Ltda. de Londres por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso (85 micrones); perforados 12.5. Los valores de 80 y 90 cts fueron perforados para uso en el Servicio Oficial.

Como en la primer serie fueron impresas planchas sin dentar de 50 ejemplares a efectos de realizar correcciones antes de la impresión definitiva; de estas planchas se conocen varios fragmentos, el mayor de 10 sellos (2 filas). También se conocen pruebas sin dentar y dentadas c/perforación circular o resello “Waterlow & Sons Ltda. – Specimen”, en colores definitivos.



Los nuevos valores emitidos fueron: 8 cts gris (20.000); 16 cts rosa Carmín (20.000); 24 cts violeta (10.000); 30 cts verde oscuro (20.000 y en 2da tirada del 30/12/1931 otros 50.000); 40 cts naranja claro (20.000); 80 cts verde (10.000); 90 cts oliva (10.000); 1.20 \$ carmín (5.000); 1.50 \$ marrón oscuro (5.000) ; 3.00 \$ ultramar (5.000) y 4.50 \$ lila (5.000).

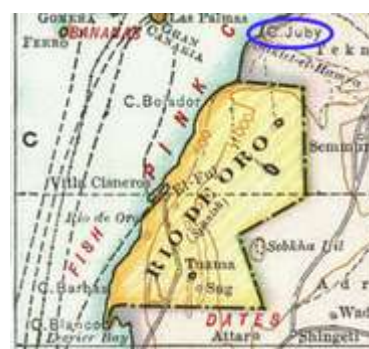


Las tasas corresponden a:

04 grs Argentina y Brasil	08 cts	12 grs Europa y África	90 cts
08 grs Argentina y Brasil	16 cts	16 grs Europa y África	1.20 \$
12 grs Argentina y Brasil	24 cts	20 grs Europa y África	1.50 \$
04 grs Europa y África	30 cts	40 grs Europa y África	3.00 \$
08 grs Europa y África	60 cts	60 grs Europa y África	4.50 \$
40 grs Argentina y Brasil	80 cts		

27-12-1930 Cruce Atlántico Sur de C.G.A. Accidentado - Mdeo–Natal–África–Europa

Aeroplano de la Cia Générale Aéropostale pilotado por el aviador Albert Pinot. Accidentado en la costa Africana, Cabo Juby (donde se encontraba una de las bases de la Aéropostale) del tramo Dakar–Casablanca. La correspondencia fue recuperada el 30 de diciembre de 1930 continuando en avión pilotado por Auguste Bayle. Se le aplicó la marca “AVION



PARTI". Vuelo incluido en el catalogo Eisendrath de la American Airmail Society La pieza a izquierda con primer aerograma uruguayo de 2 cts.



Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi

31-12-1930 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegaso (2ª Serie) 60 cts Verde esmeralda

El sello Pegaso de 60 cts verde esmeralda (A-48) fue emitido y utilizado especialmente para el vuelo especial de Año Nuevo de Montevideo a Bs. Aires. De un tiraje de 20.000 sellos solamente se vendieron 4.750 al publico siendo destruido el resto del stock. Fue perforado para uso de Servicio Oficial.



01-01-1931 Vuelo especial de Año Nuevo - Montevideo – Bs.Aires

Vuelo especial de año nuevo. Se utilizaron sobres especiales **similares** (diferente valor y difiere el texto impreso) a los del “Centenario Declaratoria de la Independencia” emitidos el año anterior por la Comisión Gral. de Aeronáutica franqueados únicamente con el sello Pegaso de 60 cts. verde esmeralda emitido el 31-12-1930 (A-48). Solamente se vendieron 4.750 de estos sellos (de una emisión de 20.000) habiendo sido destruido el sobrante por la Admin. de Correos. El valor de \$ 0.50 establecido en el sobre especial es independiente del valor del franqueo. La mayoría son con destino Bs.Aires pero existen algunos con otros destinos en Argentina.



Las cancelaciones son con fechador circular con barras RECOMENDADAS del 22 / 31.XII.1930 tanto en el sello como sobre las tirillas; la recepción es circular “R.M. BUENOS AIRES-M-3 / ARGENTINA – 1.ENE.31 – 20”.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V45: Indica volados alrededor de 500 ejemplares

05-10-1931 Inauguración nuevo servicio PANAGRA - Montevideo – EE.UU.

El 5 de octubre de 1931 se inaugura un nuevo servicio de pasajeros y correspondencia de la Pan American Grace Airways Inc. conocida como Panagra. Consistía en un servicio bisemanal con salidas martes y viernes y arribos lunes y jueves. El curso era Montevideo, Bs.As., Mendoza, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Centro América, México y EE.UU. (Aviso de prensa de diario “El Día” del 5 de octubre de 1931).





No constan cancelaciones o marcas especiales para el vuelo inaugural; en los vuelos se utilizaron sellos y marcas normales de la época. En algunos sobres parece la anotación “VIA PANAGRA” aplicada por diversos métodos. A los dos años de operar había transportado 51.125 kgs de correspondencia que equivale a unas 4.800.000 cartas.

Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi

08-11-1931 Reinauguración Pan American Airways Inc (PANAIR) Bs.As-Mdeo-Miami

El 8 de noviembre de 1931 se reinauguran los servicios postales Bs.Aires – Montevideo - Miami vía Atlántico por la PANAIR completamente por la denominada “Foreign Air Mail Route Nro 10 “ (FAM 10). La ruta FAM-6 quedo absorbida por la FAM-10. (R-25). En este vuelo inicial se cursan de Bs.As a Montevideo solamente 24 piezas simples.



Las sobres franqueados desde Montevideo presentan un gomígrafo especial, en color violeta o azul, con la leyenda “PRIMER VUELO FAM 10 - URUGUAY - BRASIL - ESTADOS UNIDOS” y el dibujo de un hidroavión. Franqueados con sellos A39 al A95 (Pegasos 2da. serie) complementados con sellos de superficie. Las cancelaciones tanto francas como recomendadas son matasellos fechadores de Montevideo con fecha 7.XI.31 y

distintas horas. La recepción en Miami es del 16.NOV.31. Se utilizaron sobres de la aerolínea y comunes.

Ciardi cataloga 26 categorías distintas de piezas en función de su destino final incluyendo: Estados Unidos desde Miami; Rio Grande, Porto Alegre, Florianópolis, Santos y San Pablo, Río de Janeiro, Victoria, Bahía, Pernambuco, Natal, Fortaleza, Maranhao, Para, Cayena (Guayana Francesa), Paramaribo (Guayana Holandesa), Georgetown (Guayana Britanica), Port of Spain (Trinidad), Castries (Sta. Lucia), St. John`s (Antigua), St. Thomas (Islas Vírgenes), San Juan (Puerto Rico), Santo Domingo, Puerto Príncipe (Haití), Camaguey (Cuba), La Habana – vía Camaguey, Miami (destino final FAM 10).



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V46

**Servicio postal aéreo.—Compañías "Panair" y "Panagra"
Modificaciones introducidas**

Compañía "PANAIR". — Vía Atlántico desde 3 Diciembre de 1931

Salidas: Jueves. Hora 8 y 30.

Cierres de despachos: Miércoles.

Casa Central.—Recomendadas: Hora 20. Ordinarias: hora 21.

Desde el 11 de Diciembre de 1931:

Llegadas: Viernes. Hora 10 y 15.

Compañía "PANAGRA".—Vía Pacífico

Salidas: Miércoles y sábados. Hora 7 y 45.

Cierres de despachos: Martes y Viernes.

Casa Central.—Recomendadas: hora 20. Ordinarias: hora 21.

Llegadas: martes y sábados. Hora 6 y 15.

El **3 de diciembre 1931** (acta 3.673) la Dirección Gral de Correos comunica sobretasas para envíos realizados por vía aérea a localidades de la costa Sur de la Rep. Argentina. Estas son: Cartas y tarjetas - \$ 0.10 cada 10 grs o fracción / Otros objetos - \$ 0.20 cada 50 grs o fracción

**DIRECTORIO DE CORREOS Y TELEGRAFOS
SECCION CORREOS
SERVICIO AEROPOSTAL
SOBRETASAS AEREAS
A REGIR DESDE EL 1.º DE MARZO DE 1932 HASTA NUEVO AVISO**

COMPANIAS DE TRANSPORTE AEREO	PAISES	CATEGORIA DE LOS ENVIOS	UNIDAD DE PESO GRAMOS	SOBRE TASA
Generale Aeropostale " "	Brasil y alcance a vapores Brasileños	Cartas y Tarjetas	4	\$ 0.08
	id. id. id.	Otros Objetos	50	" 0.32
" " " "	Africa y Europa	Cartas y Tarjetas	4	" 0.30
	" " " "	Otros Objetos	50	" 0.78
Pan American Grace Airwys Inc. (Panagra) Inc. y (Panair)	Argentina, Brasil y Chile	Cartas y Tarjetas	2	" 0.04
	Perú, Bolivia, Colombia, Curaçao, Ecuador, Guayana Fran- cesa, Guayana Inglesa, Guayana Holandesa, Panamá, Trinidad, Venezuela y Zona del Canal de Panamá	" "	2	" 0.18
Aeroposta Argentina " " " " " "	Costa Rica, Islas Vírgenes, de Barlovento y de Sotovento, Guadalupe, Puerto Rico, Martinica Cuba, Guatemala, Haití, Honduras, Honduras Británica, Nicaragua, República Dominicana, El Salvador, EE. UU. de Norte América, Méjico, Bahamas y Canadá	" "	2	" 0.20
	Comodoro Rivadía, Trelew, San Antonio Oeste, Río Ga- llegos y Magallanes	" "	10	" 0.10
" " " "	id. id. id. id.	Otros Objetos	50	" 0.20
	Chile	Cartas y Tarjetas	5	" 0.06
" "	"	Otros Objetos	50	" 0.20

NOTA. — La correspondencia a expedirse por estos servicios deberá llevar además de la sobretasa establecida en la presente tarifa, e lfranqueo y derechos corrientes.

25-04-1932 Servicio Alcance Pan American Airways Inc - Mdeo-Santos-Rio

El 25 de abril de 1932 por acta de correo nro 3.769 se autoriza a la Cia Pan American Airways Systems para realizar un servicio aéreo de alcance de correspondencia con los vapores correos que se dirigen a Europa y Estados Unidos y que efectuan escalas en Santos y Río de Janeiro.

El **16 de junio de 1932** la Administración General de Correos, Telegrafos y Telefonos firma un contrato (acta 3.795) con la **Compañía General Aeropostal** para establecer un Servicio Postal Aéreo **entre Europa y America del Sur**.

Las bases de este acuerdo fueron las siguientes (1) La CGA tansportara por su servicio aeropostal Europa-America del Sur o viceversa la correspondencia que reciba de la Admin. de Correos destinada a Brasil, Africa y Europa y a los otros paises de America del Sur servidos por sus lineas. (2) Efectuar por lo menos un viaje por semana de ida y otro de vuelta entre la ROU y Europa en un sentido y entre la ROU y Chile en el otro. (3) La duracion media del

viaje Uruguay – Europa queda fijada en 8 días y medio y en el sentido Europa – Uruguay en 7 días y medio hasta que la travesía comercial del Atlántico Sur pueda ser regularmente efectuada en avión. (4) En los sentidos ROU-Europa y ROU-Chile se fijara un día determinado para las salidas. (5) Multas en caso de atrasos y/o viajes suspendidos. (7) Se establece la retribución que la Adm. Gral. de Correos abonara a la CGA por peso bruto disminuido en el 15 % (que corresponde al peso del embalaje de la correspondencia) de la correspondencia transportada dependiendo de su destino acorde al siguiente detalle:

Correspondencia destinada a Africa y Europa

cartas y tarjetas postales \$ 0.50 por cada 5 grs o fracción
otra clase de correspondencia \$ 1.00 por cada 50 grs o fracción

Correspondencia destinada a Brasil y Chile

cartas y tarjetas postales \$ 0.15 por cada 5 grs o fracción
otra clase de correspondencia \$ 0.45 por cada 50 grs o fracción

Correspondencia destinada a Peru

cartas y tarjetas postales \$ 0.30 por cada 5 grs o fracción
otra clase de correspondencia \$ 0.60 por cada 50 grs o fracción

Correspondencia destinada a Argentina

cartas y tarjetas postales \$ 0.10 por cada 5 grs o fracción
otra clase de correspondencia \$ 0.20 por cada 50 grs o fracción

Los mismos valores se establecen como las sobretasas aéreas que la Adm. Gral. de Correos percibirá de los remitentes además del franqueo y las tasas correspondientes.

(8) La Adm. Gral. de Correos se obliga a dar curso por el servicio aéreo de la CGA hasta el 25 % de la correspondencia que reciba con destino a Brasil, Africa y Europa y otros países de America del Sur servidos por sus líneas. La Adm. Gral. de Correos no concederá permisos a otras empresas de transporte aéreo de correspondencia sin hallarse cubierto el mencionado porcentaje salvo que (a) fijación de esa vía por el remitente (b) sobretasa superior en un 50 % a la tarifa vigente de la Aerepostal y por un plazo máximo de 6 meses que podrán prorrogarse. (9) La CGA no podrá transportar ninguna otra correspondencia procedente de la ROU que no sea la despachada por la Adm. Gral. de Correos con excepción de su propia correspondencia de servicio. (10) El contrato será válido por 4 años desde el 2 de junio de 1932. (11) Este contrato no altera ni modifica los celebrados por la Adm. de Correos con las empresas Panagra y Panair.

Poco después, el **23 de agosto de 1932** por acta 3.849, solicitado por la CGA se aplica una reducción en las tarifas de parte de la correspondencia que se remite a Brasil y Chile: Otra clase de correspondencia (impresos, muestras, etc.) \$ 0.30 por cada 50 grs o fracción

Nota: Desde principios del año 1930, la Aéropostale tiene que hacer frente a una crisis importante de tesorería y pide ayuda al Gobierno francés que se niega. Para diciembre de 1930 cambios ministeriales que están ocurriendo en Francia impiden renovar la concesión de explotación y la garantía del Estado para conseguir nuevos préstamos. El 31 de marzo de 1931 se produce la liquidación de la « Compagnie Générale Aéropostale » y el 31 de mayo de 1933 es comprada por el Estado Francés que la integra a la Estatal SCELTA « Société Centrale pour l' Exploitation des Lignes Aériennes » que el 7 de octubre de 1933 se convierte en la S.A. Air France.

Como vemos la aerolínea fue liquidada pero continuó operando prácticamente en forma ininterrumpida (los contratos anteriores son de junio y agosto de 1932) hasta que se transformó en Air France.

A mediados de 1932 aparece un fechador circular simple EXTERIOR con “Sol Naciente” de 28 mms de diámetro que fue utilizado en Correo Aéreo. Se trata de un fechador circular con la fecha al centro entre 2 líneas decoradas con una especie de sol naciente en ambas líneas; tiene el texto “EXTERIOR” arriba y “CORREOS DEL URUGUAY” abajo. Existe un fechador similar con texto "SUCURSAL MARITIMA". La fecha mas temprana en que lo he observado es 17 Junio 1932. Fechador poco común.



17-12-1932 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (3ª Serie)

El 17 de diciembre de 1932 se realizó una emisión de 4 valores complementarios de Pegasos catalogados como 3ª serie (A56-A59). Al igual que los anteriores, impresos por Waterlow & Sons Ltda. de Londres por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso (85 micrones); perforados 12.5..

Como en la primera serie fueron impresas planchas sin dentar de 50 ejemplares a efectos de realizar correcciones antes de la impresión definitiva; de estas planchas se conocen varios fragmentos, el mayor de 10 sellos (2 filas). También se conocen pruebas sin dentar y dentadas con perforación circular o resello “Waterlow & Sons Ltda. – Specimen”, en los colores definitivos. Como en las anteriores emisiones de Londres, no se conocen variedades.

Estos sellos fueron emitidos para ser utilizados en combinación con otros sellos aéreos para las cartas transportadas por Pan American ; los valores fueron: 1 cts pizarra (100.000); 2 cts oliva (100.000); 4 cts lila rosa (50.000) y 6 cts castaño (50.000).



Para 1943 aparecerán dos nuevos valores de las emisiones de Waterlow & Sons.

18-12-1931 Vuelos especiales Fin de Año de la Cia Generale Aeropostale – Air France

Vuelo especial Fin de Año de la Compagnie Generale Aeropostale en tarjetas sin ilustración pero con el logotipo de la compañía y las leyendas “AEREOPOSTAL / URUGUAY – TARJETA POSTAL / FIN DE AÑO 1931”; este tipo de tarjetas también se utilizó para fin de año de 1932. Desde el año 1933, en que la C.G.A se transformó en AIR FRANCE, las tarjetas se repiten todos los años hasta 1939 pero ilustradas con diferentes motivos y circuladas desde fin de año hasta el 6 de enero de la año siguiente, con tarifa reducida y franqueadas con sellos de la época. Se utilizaron con los mismos motivos en diferentes países.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V47

A continuación se presentan algunas de las tarjetas utilizadas desde el año 1933 en adelante.





27-02-1932 Accidente Cia Aereopostale – Bs. Aires – Río de Janeiro

El 27 de febrero de 1932 el avión Late 28 pilotado por Pierre Barbier, Victor Hamm y Georges Gourbeyre (radio operador) y con un pasajero partió desde Buenos Aires, aterrizó en Mdeo y desde allí hacia a Pelotas en la ruta hacia Río. Durante la noche fue sorprendido por una violenta tormenta y alcanzado por un rayo estrellándose en el océano en las proximidades de las playas del Chuí, estado de Río Grande; ninguno de los hombres sobrevivió.



Las sacas postales aparecen en la costa al día siguiente y los cuerpos de los 4 ocupantes del avión recién el 3 de mayo.

En este caso se aplicaron varias y diferentes marcas postales así como papeles mimeografiados dando cuentas del accidente. La variedad de marcas depende de los lugares de destino de la correspondencia. Existe correspondencia remitida desde Uruguay en estas condiciones. El vuelo es considerado “Crash Cover” por el catálogo Eisendrath de la American Airmail Society (R45).



27-12-1933 Emisión sellos Correo Aéreo – Resello “SERVICIO POSTAL AEREO”



Emitidas el 27 de diciembre de 1933 especialmente para la realización de vuelo interdepartamental realizado el 1 de enero de 1934 por la “VII Conferencia Interamericana pro Paz Paraguay – Bolivia”. Consiste en el resellado tipografiado en rojo por A. Barreiro y Ramos sobre los sellos de 17 y 36 cts de la emisión de correo de superficie conmemorativos de la VII Conferencia

Panamericama. Se resellaron 12.500 sellos de cada valor.

El resello consiste en un pequeño círculo de 15 mms de diámetro con el texto “SERVICIO POSTAL AEREO – 1-1-1934”; debido a los colores de los sellos donde se aplicó resultan muy poco visibles.

Las planchas reselladas son pequeñas, de 6 sellos, por lo cual debieron ser sujetadas mediante unos “pinchos” que las inmovilizara para evitar que el resello se moviera. Como consecuencia dos sellos



de cada planchita, sobre los bordes, resultaron perforados (un pequeño orificio como de alfiler) y muchos coleccionistas devolvieron al correo estos sellos perforados. Este es el motivo por lo cual las hojitas enteras son muy escasas. (R53)

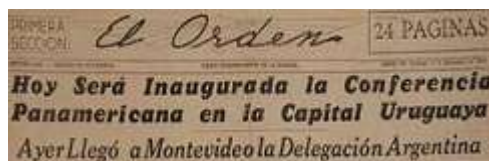
Fueron retirados de circulación el mismo día de su uso y posteriormente incinerados 4.036 del 17 cts y 4.084 del 36 cts.

Ciardi cataloga como variedades del 17 cts: s/c invertida y s/c muy desplazada. Del 36 cts no incluye variedades aunque si existen pruebas de color de la sc en verde y dorado (muy escasas). Lógicamente en ambos valores existen las variedades del sello base que son muy escasas: borde derecho sin dentar (en ambos valores), color gris omitido (17 cts), calco al dorso del color negro (36 cts).

Aun cuando estos sellos estaban dispuestos para el vuelo interdepartamental del 1 de enero algunos fueron utilizados en vuelos de otras fechas y otros destinos, inclusive en Europa, lo que constituyen una rareza. (R65)

Conferencias panamericanas o interamericanas - VII Conferencia en Montevideo

La Primera Conferencia Panamericana (1889-1890) fue una iniciativa de EE.UU. para aumentar su comercio con el resto de América del Sur. El Congreso de los EE.UU., paso una resolución para una conferencia que considerara medidas para preservar la paz, la formación de una unión aduanera, establecer mejores comunicaciones entre los puertos, la adopción del padrón de plata, uniformidad en sistemas de pesos y medidas, derechos de patentes, autor y marcas, medidas sanitarias y de cuarentena para los barcos. Todos los gobiernos del hemisferio, salvo República Dominicana asistieron. Se estableció la Oficina Internacional de Repúblicas Americanas.



La VII Conferencia se realizó en Montevideo del 3 al 26 de diciembre de 1933, bajo la dictadura del presidente Terra quien diera un golpe de Estado apenas cuatro meses antes, el 30 de marzo de 1933.

Lo distintivo de esta Conferencia fue que, aun sin la aprobación de EUA, el resto de las naciones aprobaron el repudio a la política intervencionista con lo cual, Estados Unidos reconoció el principio de igualdad de los pueblos, de la no intervención en los asuntos internos, de la inviolabilidad territorial y rechazo la aplicación de la violencia en las relaciones internacionales.

Lo que a Estados Unidos le importaba en esta Conferencia, era que se aprobara su Proyecto Económico el que planteaba la eliminación de las barreras aduaneras, reducción de aranceles y adopción de tratados bilaterales de reciprocidad comercial, basados en las concesiones mutuas. A pesar de que hubo intervenciones oponiéndose a este plan, el mismo fue aprobado por la conferencia.

Una resolución anecdótica de esta conferencia es que se adoptó la bandera de la raza, creada en octubre de 1933 por Angel Cambor, capitán del ejército Uruguayo; su lema es : justicia , paz , unión y fraternidad.



01-01-1934 Vuelo múltiple especial por clausura “VII Conferencia Interamericana” Montevideo – Capitales departamentales y otras localidades

Entre el 3 y el 26 de diciembre de 1933 se realizó en Montevideo la “VII Conferencia Interamericana pro Paz Paraguay – Bolivia”. Filatélicamente se conmemoró mediante una



emisión especial y un vuelo múltiple de ida y vuelta entre Montevideo, capitales departamentales y las ciudades de Bella Unión, y Lascano. Los vuelos se realizaron por la Fuerza Aérea en aviones Potez XXV con motor Lorraine de 450 HP con tres tripulaciones diferentes: 1) Piloto Cap. Hernán Baru y Copiloto Tte 2do Asdo. José Rigoli. 2) Piloto Cap. Medardo Farias y Copiloto Alf Asdo. Brígido Albarracín. 3) Piloto Cap. Mariano Ríos Gianola y Copiloto Cbo. Justo Miguel Sánchez.

Se cubrieron tres rutas diferentes: 1) Ruta Oeste – Mdeo, San José, Colonia, Mercedes, Fray Bentos, Paysandú, Salto y Bella Unión. 2) Ruta Central: Mdeo, Canelones, Florida, Durazno, Trinidad, Paso de los Toros,

Tacuarembó, Rivera y Artigas. 3) Ruta Este: Mdeo, Minas, Maldonado, Rocha, Lascano, Treinta y Tres y Melo. El tiempo total de vuelo entre el despegue del 1er avión y la llegada del último fue de 10 hrs 30 mns.

Se utilizaron sobres corrientes con excepción de unos pocos que llevan impreso “POR CORREO AEREO / MR. ARTHUR H. GREEN” los cuales fueron franqueados con los sellos emitidos especialmente para la ocasión A80 y A81 que son resellados para correo aéreo sellos (triangulares de 17 y 36 cts.); incluso algunos con ambos sellos. Para cancelar los sellos en Montevideo se aplicó un matasellos especial en color negro con la leyenda “CORREOS - URUGUAY - SERVICIO POSTAL AEREO - CLAUSURA VII CONF. I. AMERICANA - PRO PAZ PARAGUAY BOLIVIA - 1 ENERO 1934”.



CORREOS — URUGUAY
SERVICIO POSTAL AEREO
CLAUSURA VII CONF. I. AMERICANA
PRO - PAZ - PARAGUAY - BOLIVIA
1 - ENERO - 1934

Este gomígrafo fue aplicado únicamente en Montevideo de modo que la correspondencia arribada de localidades del interior venía cancelada con las marcas de las ciudades correspondientes y al llegar a Montevideo se les aplicó el gomígrafo en un espacio libre al frente del sobre. Existe alguna correspondencia entre las distintas localidades de la ruta y en estos raros casos no llevan el gomígrafo de referencia.

Todas las piezas son recomendadas portando en la tirilla la hora y la fecha: 7-1-1-34 y el matasellos circular fechador de RECOMENDADAS de Montevideo; se pueden encontrar algunas piezas con fechas anteriores. No existen datos oficiales pero se estiman en 1.500 los sobres volados, la mayoría desde Montevideo.

Las valijas con correspondencia en casi todos los sitios fueron arrojadas desde el aire en lugares planificados previamente donde aguardaban los empleados del correo que debían recogerlas. La valija destinada a Canelones no pudo recogerse, ya sea por no estar presentes los funcionarios del correo o por haber sido arrojada en otro lugar por lo cual estuvo perdida por algunos días. (R53). Sin embargo Ebbeler afirma que los aviones descendieron por lo cual debieron existir piezas inter-ciudades (R65).

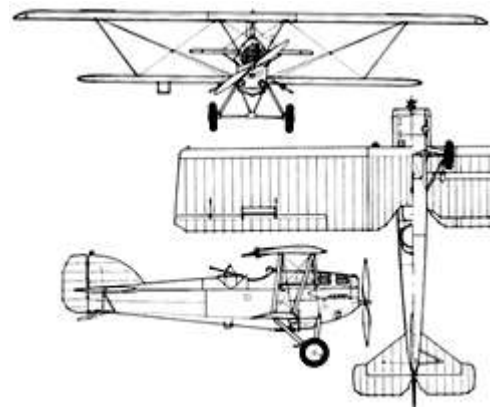


Ciardi establece 10 categorías distintas según el origen y el destino; considera como las mas comunes de Mdeo a Capitales departamentales y como las mas escasos los sobres circulados entre localidades del interior. Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V48

Ref. Aeronaves: Potez XXV con motor Lorraine de 450 HP

El Potez 25 (o Potez XXV) fue un biplano francés diseñado por la firma francesa Potez en los años 1920, siendo uno de los aviones más populares de la época. Diseñado como un cazabombardero multi-propósito, también se utilizó en una gran variedad de roles, incluyendo misiones de combate y escolta, bombardero táctico y misiones de reconocimiento. En las décadas de los años 1920 y 1930, el Potez 25 era el avión multiusos estándar que estaba en servicio en más de veinte fuerzas aéreas; También fue una aeronave popular entre los operadores privados, en particular las empresas de transporte por correo.

El Potez estaba construido en metal y madera, y a pesar de su pequeño tamaño, su potente motor generaba una velocidad respetable. Entre 1926 y 1934 se fabricaron 3.502 ejemplares en numerosos modelos militares (observación y de bombardeo) y civiles. Este biplano sirvió en lo civil hasta 1940 y luego para el ejército hasta 1943; los últimos Potez operativos estaban destinados en la Indochina francesa, en 1945. La «Compañía General Aeropostal» lo eligió en 1929 por sus estupendas cualidades



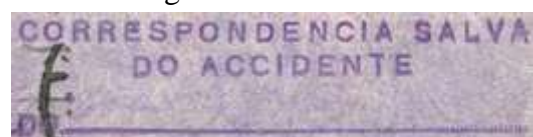
ascensionales, y compró 5 aparatos para realizar el enlace Argentina - Chile sobrevolando la Cordillera de los Andes.

Con respecto a los que poseía la Fuerza Aerea Uruguaya fueron adquiridos en numero de 10 en Francia en marzo de 1932. Entre otros hechos fueron utilizados 3 en el año 1934 en

el Raid Montevideo - Rio de Janeiro - Montevideo bajo el comando del Mayor Oscar D. Gestido y en 1935 cuando un Potez 25 realiza el Raid Montevideo-Lima-Montevideo para participar en los festejos por los 400 años de la fundación de Lima. En la oportunidad los pilotos fueron el Coronel Cesáreo Berisso y el Tte. Coronel Edgardo V. Genta. Volaron 64 horas ida y vuelta con 2 cruces de los Andes.

03-05-1934 Vuelo accidentado Sindicato Condor - Natal – Montevideo – Buenos Aires

El 3 de mayo de 1934 se produce un accidente en Rio Janeiro con el aeroplano Junkers W 34 – PP-CAR – Tapajoz del Sindicato Condor en la ruta Natal – Recife – Bahia – Belmonte – Victoria – Rio de Janeiro – Santos – Florianopolis – Porto Alégre – Montevideo – Buenos Aires; con 2 tripulantes no hay sobrevivientes. Al intentar el aterrizaje en Guanabara – Rio se estrella sobre la costa , a 7 mts de agua.



El aereoplano transportaba un importante volumen de correspondencia desde Europa y Africa la cual pudo ser recuperada recién al dia siguiente, la mayoría muy mojados. Se envian al correo de Rio de Janeriro donde son secados y ordenados; muchos de los sobres estaban muy deteriorados y resultaron ilegibles por lo cual

no fueron re-enviados. A los sobres dirigidos a Argentina y Uruguay se les aplico una marca especial indicativa del accidente; no fue así a los dirigidos a Paraguay. (R93 - www.crashmail.dk)

02-06-1934 Inauguración Servicio directo Air France con cruce Atlántico Sur

Iniciación por Air France del transporte de correo directamente a Europa por vía aérea. En la 1ª quincena de junio de 1934 se aplico en Montevideo, especialmente al dorso de los sobres, un gomígrafo rectangular de 68 x 28 mms con el texto “AIR FRANCE – INICIACIÓN DEL CORREO – DIRECTAMENTE POR AVION – 2 DE JUNIO DE 1934”.



Posteriormente, a la llegada a Montevideo de la correspondencia proveniente de Europa se aplico otro gomígrafo en colores violeta o mas raramente en azul, de 59 x 28 mms con el texto “SERVICIO AEREOPOSTAL – EUROPA / AMERICA DEL SUR – AIR FRANCE –

CORRESPONDENCIA TRANSPORTADA – TOTALMENTE POR AVION”. (R-46)

En Francia, a la llegada de los sobres provenientes de Sudamérica, se aplico a su vez un gomígrafo negro con el texto “ENTIREMENT – TRANSPORTE – PAR AVION”.



Entièrement transporté par avion

Con ligeras variantes de tamaño y forma pero con el mismo texto, se aplico también este ultimo gomígrafo en las ciudades de Toulouse y Marsella. Cuando se trato de sobres volados en el avión “Croix du Sud”, el gomígrafo no tenia recuadro y las tres palabras estaban colocadas escalonadas hacia abajo en letras minúsculas.

Ciardi establece 3 categorías distintas para estos sobres que son las siguientes:

- 01 - Cartas con gomígrafo de salida de Montevideo del 2-VI-1934
- 02 - Cartas con gomígrafo de llegada a Montevideo durante 1934 - 1935
- 03 - Cartas con gomígrafo aplicado en la llegada a Francia

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V49



Los sobres volados por Air France durante el lapso que opero este servicio presentan algunas variaciones en las marcas aplicadas. El siguiente ejemplo es un sobre volado de Montevideo a Suiza franqueado con 14 sellos Artigas de 5 mms, uno de 50 cts y el 7 cts de Zorrilla; todos ellos cancelados con fechador de barras circular "CORREO AEREO" del 22 de junio de 1935. En frente y dorso fechador circular doble de la Cia. en color violeta pálido del mismo día 22 y texto “AIR FRANCE – MONTEVIDEO” entre los bordes (este fechador se continuo aplicando en otros vuelos). Recepción al dorso con fechador del aeropuerto "Le Gare" y recepción de destino en Suiza del 26 de junio de 1935.





12-07-1934 Inaug. Servicio directo Cóndor-Lufthansa cruce catapultado Atlántico Sur

Los estudios comenzaron en 1931 por Vía Cóndor del lado de América y de Lufthansa por el lado Europeo arribando a buen termino en 1934. El día 12 de junio se llevo a cabo el 1er vuelo directo Condor-Luthansa catapultado en medio del Atlántico Sur por el buque escala “Westfalen” que incluyo correspondencia remitida de Uruguay. Con correspondencia hacia Sudamérica se venian efectuando desde el 3 de febrero de 1934.

Los sobres utilizados en este 1er vuelo fueron de tipo corriente o ilustrados por Lufthansa.



Franqueados con sellos tipo Pegaso, emisión Waterlows & Sons, complementados con sellos de superficie; cancelados con fechadores circulares con barras con fechas del 10 u 11-JUL-34. Recepción en Alemania con matasellos circular de 35 mms de diámetro con la



leyenda “STUTTGART 9 / Deutsche Luftpost Sdamerika-Europa” con un avión Dornier al centro y fecha “16.7.34 – 23”

En los primeros vuelos se llevaban alrededor de 4.000 cartas pero para 1937 alcanzaban las



65.000, cifra que demuestra la evolución que tuvo este servicio muy regular y preciso.

Los vuelos postales se cumplian inicialmente cada 15 dias y desde 1935 semanalmente; incluyendo este 1er vuelo se realizaron 230 vuelos catapultados de Cóndor-Lufthansa de Mdeo a Europa, pasando por Bathurst (Gambia) e Islas Canarias o Villa Cisneros y entrando por Sevilla. Hubo modificaciones de itinerario durante la Guerra Civil Española.

El vuelo del avión “Tornado” del 13 de feb. de 1936 hacia el Norte se perdió en el Atlántico con todas su tripulación (4 tripulantes).



En numerosos sobres de estos vuelos se aplico una cancelación roja o negra, a veces con los dos colores, consistente en un circulo de 35 mms de diámetro con la leyenda “SERVICIO AEREO TRASOCEANICO – URUGUAY – EUROPA” con el logotipo de la Cóndor y “CONDOR - ZEPPELÍN – LUFTHANSA” y el logotipo de Lufthansa; también se aplicaban en las piezas remitidas hacia Uruguay. Marcas similares se aplicaron en piezas remitidas desde Argentina, Brasil y Paraguay.



Conmemorando el 250 avo cruce del Atlántico, en el año 1937, con autorización de la Dirección Gral de Correos, y por un solo día, la Cia aplico a toda la correspondencia transportada en el vuelo del 9 de junio un gomígrafo especial el cual fue inmediatamente devuelto al Correo y destruido como establecía la propia autorización. (R-35). El mismo fue aplicado con tinta ultramar, de 29 x 49

mms, con dibujo de un hidroplano y el texto “CONDOR – LUFTHANA – 250 TRAVESIA DEL ATLÁNTICO SUD – JUNIO 1937”. El ultimo vuelo realizado fue el 31 de agosto de 1939.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V50



Carta de Montevideo a Remscheid; franqueo solo c/sellos terrestres por un total de 87 cts; fechador tipo SERVICIO AEREO del 7-VIII-1934; marca de CONDOR.



Carta de Montevideo a Hamburgo; franqueo con Pegaso de 62 cts correspondiente a la tasa de hasta 4 grs; cancelador tipo banderola EXTERIOR del 21-VII-1937.



Carta de Montevideo a Wuppertal; franqueo con Pegaso de 50 cts y otros sellos por 25 cts mas; fechador tipo SERVICIO AEREO del 23-II-1938.



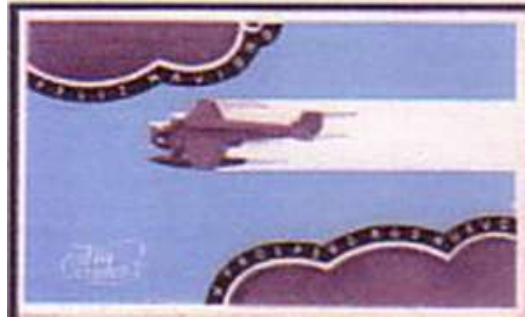
Carta de Montevideo a Estocolmo; franqueo c/Pegaso de 50 cts y Artigas por 12 cts correspondientes a tasa de hasta 4 grs; cancelador tipo banderola EXTERIOR del 7-VII-1937.

Como vemos a lo largo del tiempo se utilizaron sobre de la Cia o de otros tipos con diversos sellos para el franqueo tanto aéreos como terrestres. Las cancelaciones fueron las comunes para la época dependiendo en donde se depositaba la pieza. Las piezas debían tener indicado “Por Córdor”, “Vía Córdor” o algo similar; normalmente se aplicaba a máquina o manuscrito aunque en algunos casos mas raros se utilizo un gomígrafo de texto similar.



Tal como ocurrió con la Aeropostale - Air France en ocasiones especiales o por fin de año se utilizaron tarjetas ilustradas de la aerolínea; estas son mas raras que las anteriores.





Los vuelos catapultados son un tema de relevancia en la aereofilatelia debido a las características técnicas de los mismos, el adelanto que representaron para la época, la variedad de marcas utilizadas e incluso tarjetas y sobres especialmente emitidos. Existen catálogos especializados de los mismos tal como el de Erich Haberer de la Sociedad Aereofilatélica de Stuttgart de donde se han tomado varios datos para esta temática.

Los Vuelos Catapultados – Lufthansa - Cóndor

El correo por catapulta fue un servicio especial implementado a finales de la década de 1920, mediante el cual la correspondencia que era transportada por barco podía llegar a su destino antes que el barco tocara puerto.

La iniciativa fue puesta en práctica por primera vez por las autoridades postales francesas, en Agosto de 1928, desde el transatlántico Ile de France. Este buque venía desde Estados Unidos y un día antes de llegar a la costa francesa, catapultó un avión pilotado por el teniente Demougeot, con el correo que traía especialmente preparado para la ocasión franqueadas con una sobretasa de 10 francos.

Sin embargo, pese a esta iniciativa pionera de la administración postal francesa, fue el correo alemán el que ofreció un servicio de correo por catapulta más permanente y organizado.

En el año 1926 es fundada Lufthansa como Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft (Hansa Aérea Alemana, Sociedad Anónima, en alemán). Para diciembre de ese año con la ayuda de Lufthansa, se crean en el extranjero líneas aéreas: en España se crea Iberia y en Brasil se funda la compañía Sindicato Cóndor Ltda.

El 22 de julio de 1929 un Heinkel He 12 es catapultado desde el buque de pasajeros Bremen a 400 km de la costa para reducir el tiempo de entrega del correo en el Atlántico Norte. Para 1930 el despegue de aviones de correo desde buques de pasajeros se convierte en rutina, y de este modo se realizan 24 despegues en dicho año.

Los buques de las compañías navieras alemanas que hacían el trayecto hacia América disponían de un pequeño avión embarcado, el cual era alistado y cargado con los bultos del correo y catapultado un día antes que el barco llegara a puerto. Así era posible ofrecer un servicio de entrega anticipada de las cartas más urgentes. Cuando el avión regresaba al barco, amerizaba junto a él y era subido a bordo mediante una grúa.



Utilizaban catapultas de vapor para lanzar los aviones-correo y permanecían en aguas de las Islas Azores, para ayudar y aprovisionar a los aviones en su regreso. Los barcos utilizaban una plataforma metálica que arrastraban, con lo cual reducían la altura de las olas y permitían un amerizaje más seguro a los hidroaviones.

Los barcos-catapulta alemanes más famosos fueron el «Bremen», el «Westfalen» y el «Schwabenland»; este último, construido en 1925, podía lanzar hidroaviones de hasta 14 toneladas de peso. Era un barco moderno, bien equipado y con un sistema de comunicaciones que incluía la última tecnología de la época. Además llevaba una estación meteorológica a bordo extraordinaria para aquel entonces.



Para 1932 como preparativo a la travesía regular del Atlántico Sur se fleta el Westfalen; desde dicho año el barco de catapulta “Westfalen” expedía también cada día globos rojos al aire; en pocos meses se expidieron unos 300 globos aerostáticos. Los varios instrumentos de medición colocados en los aerostáticos se levantaban por más de tres horas hasta llegar a la altitud de 20 kilómetros y enviando

continuamente los datos al bordo. Los datos recibidos de esta manera encriptados eran transmitidos en seguida desde el barco Westfalen a Hamburgo. En el centro meteorológico alemán disponían de esta manera de datos exactos y puestos al día, que se podían retransmitir para los aviones que partían desde Berlín o Stuttgart.

Se realizan nuevos experimentos con catapultas más grandes para el Dornier Do-15, con una capacidad de correo de 8 toneladas, y con vuelos para la ruta postal del Atlántico Sur. El 3 de febrero de 1934 se transforma en un servicio regular con el primer servicio entre Alemania y Brasil y Lufthansa inaugura la primera ruta postal transatlántica; a fines de año se emplean aviones con una capacidad de correo de 10 t, y se utiliza un segundo buque base para despegue por catapulta.

El sistema se usaba también para dejar correspondencia en puertos próximos a la ruta del barco pero que no eran tocados por éste. De esta forma se usaba el barco como medio de encaminamiento y el avión como medio final para descargar el correo con prontitud.

El correo por catapulta permitió aprovechar las ventajas de rapidez que ofrecían los aviones, en una época en que las aeronaves de correo aéreo no eran capaces aún de atravesar el océano Atlántico en vuelo directo entre Europa y América.

De esta manera el correo transatlántico que era transportado en barcos, podía ofrecer al usuario un servicio adicional similar a un correo prioritario o urgente. El valor del porte en correo por catapulta se abonaba con un sobreprecio adicional, equivalente a unas 3 veces el valor del franqueo corriente.

Cuando los avances de la aviación permitieron cubrir distancias transcontinentales y transportar correspondencia en volúmenes significativos y a precios convenientes, estos sistemas de correo por catapulta basados en barcos quedaron inoperativos.

Der wöchentliche Deutsche Luftpostdienst
EUROPA - SÜDAMERIKA

Bringt IHRE Post in 4—5 Tagen nach:
Brasilien, Uruguay, Argentinien
 Unmittelbare Anschlüsse nach: Paraguay, Bolivien, Chile.

Postschlüssel: In Deutschland: je nach Anlieferungszeit **jeden** Freitag oder Sonnabend. — Fragen Sie Ihr Postamt am Ort nach dem Postschlüssel und den Luftpostgebühren.

Postgebühren:

Gewöhnliche Auslands-Postgebühren:	
Briefe bis 20 g .. 25 Rpf.	Jede weitere 20 g .. 15 Rpf.
Karten	15 Rpf.
Deutsches, Warenposten, Geschäftsbriefe je 50 g	1 Rpf.
(Warenposten: Mindestamt)	10 Rpf.
(Geschäftsbriefe: Mindestamt)	25 Rpf.

Luftpostzuschlag:

Nach Brasilien	RM 1.10
Nach Argentinien	RM 1.10

Vermerke auf den Briefen:

MIT LUFTPOST
 PAR AVION

MIT DEUTSCHER LUFTPOST

Wenn Aufklebenschild nicht zur Verfügung, genügt handschriftlicher Vermerk!

Ab Sommer wird der Luftverkehr wöchentlich in beiden Richtungen unter Benennung der Katapultboote „WESTFALEN“ und „SCHWABENLAND“ durch Flugzeuge der DEUTSCHEN LUFTHANSA ausgeführt. Flugzeuge der Spedition Condor Ltd. übernehmen die Weiterbeförderung auf dem südamerikanischen Kontinent. Wechseln der Luftschiffen in Südamerika im Frühjahr 1935. — Änderungen vorbehalten.

Anuncio de 1934 sobre el Correo por Catapulta entre Europa y Sudamérica en los buques e hidroaviones de Lufthansa. Este sistema se efectuó entre 1934 y 1939 por medio de los buques "Westfalen" y "Schwabenland"

Los Wals volaron la etapa transoceánica de la ruta, entre Bathurst (África Occidental) y Fernando de Noronha (grupo de islas frente a Natal, Brasil) realizando al principio una parada de recarga de combustible en medio del océano.

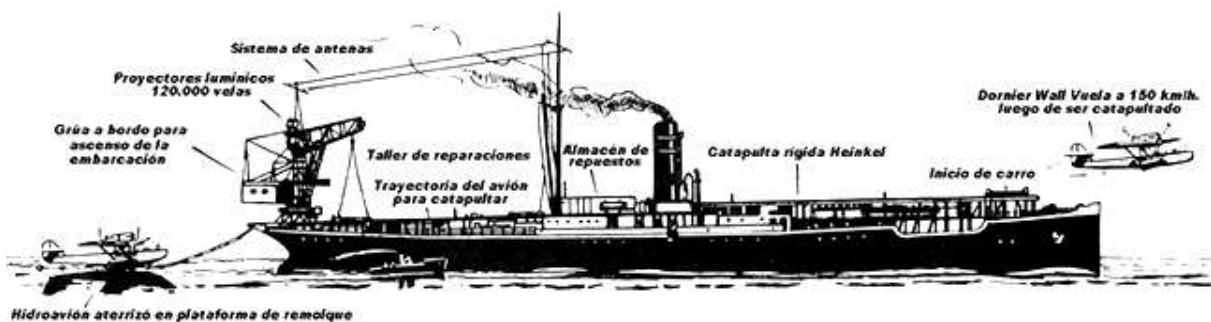
Los tiempos de vuelo entre Alemania y Río de Janeiro se redujeron a tres días y la travesía hasta Montevideo y Buenos Aires se completaba en medio día más.

El Wal amerizaba en alta mar, cerca de un buque de carga reconvertido para asistirlo, que lo izaba a bordo con una grúa para repostar y luego lo lanzaba mediante una catapulta de vapor (si los hidroaviones evitaban despegar desde el agua por sus propios medios, podían ahorrar combustible y emplearlo en el vuelo). Sin embargo, el amerizaje en altamar tiende a dañar el casco de los aviones, por lo que a partir de septiembre de 1934 la compañía dispuso de un segundo buque a fin de tener un barco de apoyo en cada extremo de la etapa transoceánica, brindando señales de radionavegación y lanzamientos catapulta; los buques eran el "Westfalen" y "Schwabenland" (los que se observan en las fotografías bajo el texto).



Cuando el correo precedente de Europa llegaba al África Occidental (por Wal desde las islas Canarias), el buque de apoyo navegaba en dirección a América del Sur durante 36 horas, antes de lanzar el avión con su catapulta. En el viaje de regreso, el Wal volaba la etapa de Natal a Fernando de Noronha y luego iba a bordo del barco durante la noche hasta la mañana siguiente, 12 horas después, en que era catapultado hacia África Occidental.

El trayecto bisemanal regular de la Lufthansa en el Atlántico del Sur comprendía los tramos siguientes a partir de febrero de 1934: (Berlín) Stuttgart – Sevilla (vía Marsella – Barcelona), 2000 km (con Heinkel H 70 de un motor); Sevilla – Islas Canarias – Las Palmas (vía Marruecos español, Juby), 1500 km (JU 52 de tres motores); Las Palmas – Bathurst, Gambia Británica, 1900 km (JU 52 de tres motores); Bathurst – Natal (vía barco de catapulta Westfalen), 3500 km (Dornier-Wale hidroaviones de dos motores); Natal – Río de Janeiro (vía Bahía), 2000 km (JU 52 de tres motores); Río de Janeiro – Buenos Aires (vía Santos – Río Grande – Montevideo) 2700 km (JU 52 de tres motores).



Desde abril de 1935 también se vuela de noche en los trayectos del Atlántico Sur. En agosto se celebra el centésimo vuelo postal de la ruta del Atlántico Sur y había llevado ya más de cuatro millones de envíos postales en esa ruta. Para 1938 Lufthansa transporta 254.713 pasajeros y 5.288 toneladas de cartas. El 27 de marzo, un Dornier Do 18 catapultado desde la

cubierta del Westfalen anclado junto a la costa británica, efectuó un vuelo sin escalas hasta Caravelas, Brasil —5245 millas—, estableciendo un récord de autonomía para hidroaviones.

En noviembre de 1935 los buques Westfalen y Schwabenland fueron puestos temporalmente fuera de servicio por mantenimiento y para continuar el servicio entre Gambia y Brasil se recurrió al Graf Zeppelin que realizó tres vuelos pendulares entre Recife – Brasil y Bathurst - Gambia; por este motivo el correo con fechas entre el 8 y 29 de noviembre de 1935 no son catapultados sino transportados por Zeppelin.

En mayo de 1938, el «Schwabenland» fue visitado por James Roosevelt, el hermano del Presidente de los USA, Franklin D. Roosevelt. Esa misma noche, el barco recibió un mensaje codificado del Reichsführer SS Himmler, ordenando a su capitán levar anclas y regresar de inmediato a Alemania. Nadie ha sabido jamás que hacía el hermano del presidente de los Estados Unidos a bordo de un barco de Hitler en aquellas fechas tan comprometidas y si fue hasta Alemania en ese viaje.

El 1 de abril de 1939 se traspasa la ruta transatlántica desde Natal hacia Santiago de Chile de Sindicato Cóndor Ltda. a Lufthansa. A finales de junio un Focke-Wulf Fw 200 es el primer avión de Lufthansa que sobrevuela sin escalas el Atlántico Sur de tierra a tierra, para lo que emplea 9 h 47 min.

En la década de los años 40 Lufthansa se halla bajo el signo de la guerra y desde 1942 paulatinamente bajo la sombra del hundimiento. Más y más rutas son abandonadas, pues la guerra evoluciona negativamente para los nacionalsocialistas. De todas formas, hace tiempo ya que ningún ciudadano normal puede viajar normalmente con aviones de Lufthansa, ya que deben realizarse tareas de transporte militar. Los hangares de reparación y el personal de Lufthansa están, en la práctica, al servicio de la Luftwaffe. El 23 de marzo de 1945 se elabora el último plan de vuelos. Durante este año se liquida la “vieja” Lufthansa que recién resurgirá en el año 1953 como La “nueva” y actual Lufthansa .



19-01-1935 Raíd Mdeo – Lima – Mdeo (Berisso y Genta)

Este raíd llevado a cabo por el Cnel Cesáreo L. Berisso y el Cdte. Ubaldo Genta fue llevado a cabo en un avión Potez XXV A2 con motor Lorraine. Partió a las 0800 de Montevideo rumbo a Lima. A las 12.00 descenso en Villa Mercedes - San Luis (R.A.) para cargar nafta; continúan vuelo, atraviesan la Cordillera y aproximadamente a las 18.00 arriban a Santiago.

El domingo 20, a temprana hora, parten hacia Copiapó y de ahí a Antofagasta donde pernoctan. El lunes 21 siguen hasta Arica . El martes 22 emprenden la etapa final, por el camino de la costa hacia Lima donde arriban al atardecer; sobrevuelan la ciudad arrojando miles de volantes con un lírico saludo al pueblo Peruano (Nota: Estos volantes pueden considerarse piezas filatélicas en colecciones temáticas).

AL PERU

Bellísimas peruanas, generosos peruanos,
Esechad desde el lírico cielo deslumbrador
Como os llega el saludo de fraternales manos...
Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor!
Es el pueblo uruguayo! Trae de los lejanos
Tesoros del Atlántico, su tributo mejor:
El estuche fantástico de una palabra: "Hermanos!"
Y dentro del estuche una diadema: "Amor!"
Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones,
Colmado de riquezas, de lauros, de canciones;
Vibrante de ideales, pleno de juventud;
Subiendo desde El Plata por celestes escalas
Uruguay en el trémulo palpitar de sus alas
Salud, grita a los cielos, que responden: salud!

Edgardo Ubaldo Genta.

Permanecen en Lima hasta el día lunes 27 en que parten rumbo a Arica; el martes siguen para Antofagasta; el miércoles para Copiapo y de ahí para Santiago donde luego de haber tenido que realizar un aterrizaje de apuro (para repostar combustible y esperar mejores condiciones) arriban por la tarde. En Santiago se efectúan varias reparaciones y el lunes 4 parten rumbo a Mendoza; el martes 5 decolan hacia Bs. Aires donde llegan en las primeras horas de la tarde y en el mismo día rumbo a Montevideo y llegada a la Escuela de Aviación dando por finalizado el raíd.

22-02-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 22 de febrero de 1935 se comenzó a emitir un conjunto de valores de sellos Pegasos impresos por Barreiro y Ramos S.A que son catalogados como la 4ª serie (A60-A79 – 20 valores). El diseño realizado por Ángel Medina es una copia de los anteriores; fueron impresos por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco mediano; perforados 12.5. A diferencia de los anteriores no se perforaron para uso oficial aunque si algunos valores fueron sobrecargados con nuevo valores el 22 de noviembre de 1944.

Por estudios realizados puede establecerse que las planchas fueron armadas con 2 grupos de 25 sellos; esto es valido para 19 de los valores, el valor de \$ 1.27 tiene una configuración distinta. De estos 25 tipos varios son catalogados como “variedades de impresión” por Ciardi y otros catálogos. Por un avanzado estudio de estos tipos referirse a la colección de G. Martinez donde se presentan numerosos detalles de los mismos.

Se conocen pruebas sin dentar (por lo menos del valor de \$ 2.00) pero son muy escasas.

Estos sellos fueron emitidos para ser utilizados en combinación con otros sellos aéreos para toda la correspondencia aérea ; los valores puestos en circulación el 22 de febrero fueron: 50 cts azul verdoso (65.000; el 30 de Abril de 1937 se realizo una 2da tirada de otros 100.000 ej. en color azul verdoso mas claro); 52 cts ultramar oscuro (15.000); 57 cts azul verdoso (25.000) y 62 cts oliva (250.000). Del valor de 57 cts se realizo otra emisión el 1 de abril de 1936, también de 25.000 ej. en color mas oscuro.



Como variedades están catalogadas como “de color” en el 52 cts en azul violáceo en lugar de ultramar oscuro y “de impresión” las siguientes:

- 50 cts (a) Una estrella sobre el codo del ala del pegaso
 (b) Una estrella sobre la raíz de la cola del pegaso
 (c) 5 estrellas delante de la cabeza ; la 5ta extra a la altura de la 2da.
 (d) 5 estrellas delante de la cabeza ; la 5ta extra a la altura de la 3ra.
 (e) Guión entre los muslos del pegaso.
- 52 cts (a) 7 estrellas detrás de las patas posteriores del pegaso
 (b) Una estrella sobre la raíz de la cola del pegaso (pos. 5)
 (c) Una estrella entre las patas (pos. 31)
 (d) Una estrella bajo la cabeza.
 (e) Mancha blanca antes de “52” (pos. 39)
- 62 cts (a) Mancha blanca entre las orejas

Existen falsificaciones de la mayoría (o todos) los valores de la serie; las mismas fueron hechas con la finalidad de defraudar al Correo y estafar a otros comerciantes filatélicos (Ref 84 / 85) . Las primeras denuncias sobre la aparición de estos falsos se producen a fines del año 1942 en España – Madrid lo que merito la actuación de la policía que recupero una importante

cantidad de los mismos y los inutilizo mediante perforaciones. En principio es fácil distinguirlos ya que su tamaño es algo menor que los reales; debe tenerse en cuenta que existen cartas circuladas con los mismos.

Según estudia y afirma Ciardi, se trata de falsos fabricados en Uruguay por la firma “Soto Hnos” que fueron “exportados” a España donde se distribuyeron y que por otro lado la firma utilizó algunos de estos valores falsos para defraudar al Correo pudiendo entonces encontrarse piezas circuladas con los mismos.

01-03-1935 Fechador de uso general

A partir de por lo menos el 1 de marzo de 1935 aparece en uso un fechador circular de doble con barras de 29 mms de diámetro con texto “SERVICIO AEREO” arriba y “MONTEVIDEO” abajo, fecha con hora al centro; las áreas arriba y abajo de la fecha están rellenos con 9 barras gruesas verticales.



03-04-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 3 de abril de 1935 se emiten tres nuevos valores con las mismas características que los anteriores: 37 cts violeta oscuro (50.000); 47 cts rosa (50.000); 1.12 \$ castaño (100.000).



Como variedades están catalogadas como “de color” en el 47 cts en rosa carmín en lugar de rosa y “de impresión” las siguientes:

- 37 cts (a) 5 estrellas a la izquierda del pegaso (pos. 9 – 34)
- (b) acento en “S” de “CENTS” (pos. 8 – 33)
- (c) mancha blanca dentro de la “P” de “REPUBLICA”
- 47 cts (a) 7 estrellas detrás de las patas posteriores del pegaso (pos. 16 – 41)
- (b) trazos medio y superior de “E” de “CORREOS” unidos (pos. 18 – 43)
- 1.12 \$ (a) 4 estrellas sobre la cabeza del pegaso (pos. 5 – 30)
- (b) una estrella sobre el pescuezo (pos. 15 – 40)
- (c) dos estrellas delante de las patas posteriores (pos. 25 – 50)
- (d) mancha blanca a izq. de 1ª estrella sobre la cabeza y otra delante de frente (pos. 31)

20/23-05-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 20 de mayo se emiten tres nuevos valores y el 23 de mayo uno más, todos ellos con las mismas características de los 7 valores anteriores; fueron: 22 cts rojo naranja (50.000); 87 cts verde grisáceo (20.000); 1.27 \$ marrón (15.000). El emitido el día 23 es el valor de 15 cts amarillo naranja (20.000). Del valor de 22 cts el 10 de octubre de 1936 se realizó una 2da tirada, también de 50.000 ejemplares, en color naranja. Estos valores estaban previstos para los franqueos realizados principalmente por “vía Cóndor – Lufthansa” a Brasil o Europa.



Como variedades están catalogadas como “de color” en el 22 cts en naranja rojizo en lugar de bermellón, en el \$ 1.27 en marrón claro en lugar de marrón, en el 15 cts en amarillo en lugar de amarillo naranja y “de impresión” las siguientes:

- 22 cts (a) "CENFS" en lugar de "CENTS" (pos. 18 – 43)
 (b) "Q" por "O" en "ORIENTAL" (pos. 23 – 48)
 (c) "C'ORREO" (pos. 49)
 (d) 7 estrellas detrás del pegaso (pos. 4 – 29)
- 1.27 \$ (a) "CORRCO" en lugar de "CORREO" (pos. 8 – 18 - 38)
- 15cts (a) Púa en pata posterior izquierda y 4 estrellas detrás de la cola (pos. 4)
 (b) Gota de saliva cayendo de la boca del pegaso
 (c) Acento en la 2da "U" de "URUGUAY"
 (d) Raya blanca en el marco superior

27-05-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 27 de mayo de 1935 se emiten cinco nuevos valores con las mismas características de los valores anteriores; fueron: 30 cts marrón violáceo (25.000); 40 cts lila (40.000); 1.00 \$ oliva oscuro (35.000); 1.20 \$ bistre (15.000); 1.62 \$ rosa Carmín (36.000). Del valor de \$ 1.62 fueron sobrecargados 28.800 ejmps c/nuevo valor en 1944. Estos valores estaban previstos para los franqueos realizados principalmente por "vía Cóndor – Lufthansa" a Brasil o Europa.



Como variedades están catalogadas únicamente como "de impresión" las siguientes:

- 30 cts (a) 5 estrellas a la izquierda del pegaso (pos. 50)
 (b) 2 estrellas delante de las patas posteriores (pos. 16 – 41)
 (c) Estrella sobre el codo derecho y la pata anterior (pos. 49)
 (d) 4 estrellas sobre la cabeza.
- 40 cts (a) 7 estrellas detrás de las patas posteriores del pegaso (pos. 16 - 41)
- 1.20 \$ (a) "CORRCO" en lugar de "CORREO" (pos. 8 – 18 - 38)
 (b) 4 estrellas sobre la cabeza
 (c) Mancha blanca bajo la ingle
 (d) Línea blanca sobre el lomo y bajo el ala.
- 1.62 \$ (a) una estrella entre las patas posteriores (pos. 31)
 (b) "A" de "AEREO" defectuosa (pos. 16)
 (c) Punto sobre el "1" del valor "1.62".

01-06-1935 Inauguración de la Ruta PANAGRA : Montevideo – Tacna – La Paz

El 3 de junio de 1935 se inaugura la ruta MONTEVIDEO – TACNA (Perú) - LA PAZ (Bolivia) por la Cía Panagra (subsidiaria de Pan American). Los sobres utilizados son de tipo corriente utilizándose diferentes sellos, principalmente A60 al A79 (Pegasos 4ta. serie); todos recomendados. Estas marcas se utilizaron en vuelos del 1 y 8 de junio de 1935.



Se aplicaron 2 gomígrafos distintos, ambos en color lila; pueden aparecer al frente o al dorso o uno de cada lado:

- a) Triangular con el texto "PRIMER CORREO AEREO - URUGUAY BOLIVIA - VIA PANAGRA"
- b) Rectangular con el texto "PRIMER VUELO - VIA PANAGRA - Tacna - La Paz"



VUELO - VIA PANAGRA - Tacna - La Paz"

Los sellos fueron cancelados con matasello circular de doble c/barras con texto “SERVICIO AEREO – MONTEVIDEO” con fechas que van del 20 al 31-V-1935 H.10 o con fechadores del mismo tipo de “RECOMENDADAS”.



La mayoría de las piezas presentan una marca de recepción rectangular en color violeta con la leyenda “CENSURA MILITAR - N° 31” referidas a la guerra del Chaco entre Paraguay y Bolivia; normalmente se aplicó al dorso. Existen también marcas de recepción en Bolivia con fecha 5-JUN-35.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V51



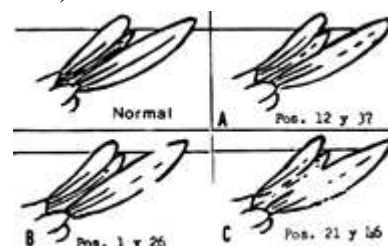
11-06-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 11 de junio de 1935 se emiten tres nuevos valores de Pegasos con mismas características que los anteriores; fueron: 2.00 \$ ladrillo (15.000); 2.12 \$ pizarra (20.000) y 5.00 \$ rojo naranja (5.000).



Como variedades están catalogadas como “de color” en el \$ 2 en carmín fuerte en lugar de bermellón, en el \$ 2.12 en negro verdoso en lugar de pizarra y “de impresión” las siguientes:

- 2.00 \$ (a) 2 estrellas debajo de las patas posteriores
- (b) 1 estrella delante de las orejas
- (c) 5 estrellas delante de la cabeza
- 2.12 \$ (a) Guión delante de “\$” y punto blanco en inglés (pos.13-38)
- (b) “Ala blanca” y unión de 3 plumas superiores (pos.21– 46)
- (c) Cometa detrás de las patas posteriores (pos.29–49)
- (d) Punto en “C” de “REPUBLICA”.



El 24 de noviembre de 1944 fueron sobrecargados con un nuevo valor 15.050 sellos del valor de \$ 2.12 (junto con otros sellos), lo que significa que únicamente circularon 4.950 sellos de la tirada original.

R86 – Uruguay Filatélico 5ª Ep. Nro 02 – Nov 1984 – Los Pegasos de Barreiro (\$ 2.12) Ala Blanca – J. Ebbeler

23-08-1935 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (4ª Serie – Barreiro y Ramos)

El 23 de agosto de 1935 se emite el ultimo valor para esta serie que es el de 3.00 \$ azul claro (10.000) con las mismas características que todos los anteriores.



Como variedades están catalogadas como “de impresión” las siguientes:

- (a) 4 estrellas sobre la cabeza
- (b) Circulo blanco entre la pata y la 2da “O” de “CORREO”.

02-11-1935 Vuelo accidentado Air France- Santiago — Bs. Aires - Paris

El 3 de mayo de 1934 se produce un accidente en Aracaju, Brasil con el aeroplano Latécoère 28-1 – F-AJIQ – “Brisa do Terra” de Air France en la ruta Santiago de Chile – Buenos Aires – Río de Janeiro – Salvador de Bahía – Natal – Dakar – Paris; con 4 tripulantes no hay sobrevivientes.

El aeroplano despegó de Salvador de Bahía el 2 de noviembre de 1935 y a los pocos minutos informo que todo estaba OK a bordo pero poco tiempo después se perdió contacto con el mismo. Fue buscado a lo largo de la costa por otros 2 aeroplanos y recién a las 24 hrs fue encontrado en una pequeña playa cercana a Aracaju donde se había estrellado en el mar; las causas del accidente nunca pudieron ser determinadas.

Se recuperaron 17 valijas de correo que fueron transportadas por automóvil a Salvador de Bahía y de allí por avión hasta Natal. El correo para Europa fue llevado directamente desde Natal a Toulouse, France por el famoso piloto francés Jean Mermoz en el Blériot “Santos Dumont” arribando el 13 de noviembre. Las autoridades francesas aplicaron una marca de 2 líneas alusiva al accidente en la mayoría de los sobres; la misma indica “3 de noviembre” lo que es erróneo ya que el accidente fue el día 2. El correo muy dañado fue enviado en sobres de servicio franceses estandar. Destinados a Europa se registran sobres de Argentina, Chile y Uruguay. (R93 - www.crashmail.dk)

COURRIER ACCIDENTÉ AU BRÉSIL
LE 3 NOVEMBRE 1935



05-01-1936 Inauguración Servicio Rápido en 3 días de AIR FRANCE : Mdeo - Europa

El 5 de enero de 1936 se inauguro un servicio quincenal rápido, en tres días a Europa, que se realizaba totalmente por vía aérea, alternado con el servicio aeromarítimo.



Se utilizaron sobres corrientes o especiales impresos con texto "CORRESPONDENCIA POR AVION" franqueados en piezas francas o recomendadas con sellos A60-A79 (Pegasos 4ta. serie). Cancelados principalmente con matasellos circular doble con barras del tipo “SERVICIO AEREO” con la fecha 4-1-36 aunque hay otros. El franqueo era el ordinario para la época de 62 cts cada cinco gramos. (R64)

Se aplicaron 2 gomígrafos diferentes:

a) Rectangular en color rojo con el texto “AIR FRANCE - INAUGURACION DEL SERVICIO TOTALMENTE AEREO - 5 DE ENERO 1936 - MONTEVIDEO EUROPA 3 DIAS”



b) Circular doble concéntrico de la Cia. en color rojo con fechador al centro (5 ENE 36) y el texto “AIR FRANCE – MONTEVIDEO” entre los bordes. Esta marca se continuo aplicando en otros vuelos con la lógica alteración de la fecha.



El matasello de llegada a Paris es con leyenda "PARTS R.P. / AVION" con fecha 7 (hora) 9 de enero; esto forma duplex con un rectángulo que dice "GAGNEZ DU TEMPS / RESPONDEZ / PAR AVION" lo que se continua con 7 líneas horizontales de 5 mm.



El 20 de julio de 1936 se cumplió el 100 vuelo de los cruces del Atlántico y el 7 de diciembre de 1936 Mermoz con sus 4 tripulantes desapareció en el Atlántico en el avión “Croix du Sud” luego de 3 hrs y 57 mns de vuelo cuando cumplía su 24ava travesía. El ultimo vuelo se realizo el 2 de junio de 1940, sin contacto radial debido a la 2GM; en total se realizaron 256 cruces aeropostales de Montevideo a Europa por la C.G.A y su continuadora Air France.



Esta pieza (colecc. G.Martinez) remitida desde Paysandu a Vacallo – Suiza con transito por Montevideo fue transportada en el ultimo vuelo realizado por Mermoz en el avión “Croix du Sud”; cancelada el 22 de octubre de 1936, transito por Montevideo el dia 23 y arribo a Vacallo el 3 de octubre. Franqueado con sellos Pegaso (emision Barreiro) por un total de 75 cts que corresponden a 50 cts de sobretasa aerea, 12 cts de transporte terrestre y 12 cts de tasa de registro.

El 5 de enero de 1966 se realizo por parte de Air France un vuelo conmemorativo del XXX Aniversario de este servicio en el cual se aplico una marca alusiva.

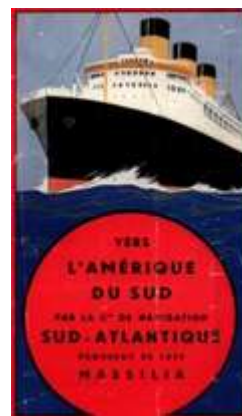
Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V52

09-05-1936 Intento Serv. Marítimo-aéreo Crilly Airways Ltd. : Mdeo - Inglaterra



Intento de inauguración de un servicio postal marítimo - aéreo de Montevideo a Lisboa por mar y Lisboa - Madrid - Burdeos - Paris - Londres por Avión.

La planificación fue llevar el correo a Lisboa por el buque "S.S. Massilia" y luego por avión a Londres con la "Crilly Airways Ltd." pero esta Cia. aérea después del viaje inaugural del 3 de febrero de 1936 a Liverpool ceso de operar al no obtener el permiso



del gobierno Británico. El 12 de abril de 1936 la Crilly Airways se unió a la British Airways conformando una subsidiaria llamada "British Airways Iberia Ltd." a la cual el gobierno Portugués transfirió la línea Lisboa-Londres.



El "S.S. Massilia" (buque de la "Compagnie de Navigation Sud-Atlantique", botado en 1914) llego a Lisboa el 19 de mayo de 1936 por lo cual no pudo llevarse la correspondencia y es por ello que no se encuentran piezas con cancelaciones de transito por Lisboa.

Por vía o vías no aclaradas la correspondencia llego a Londres el 25 de mayo de 1936 y a Sutton Coldfield el 26 de mayo de 1936.

Algunos sobres tienen escrito a maquina "Por VIA AEREA a partir de LISBOA / por vapor MASILLIA". También presentan un gomígrafo rojo cuadrangular con la leyenda "PRIMER VIAJE DEL / SERVICIO MARITIMO-AEREO / ENTRE/ MONTEVIDEO



- LISBOA - PARIS - LONDRES / 6 MAYO 1936". Este esta marcado con un par de rayas de lápiz grueso en azul en forma de cruz que es el metodo que se utilizaba en esa época en Inglaterra para marcar las piezas recomendadas.



Los sobres están franqueados con el aéreo A-61 (Pegaso rojo de 22 Cts.) y complementados con sellos de superficie por 12 cts. Son todos recomendados con la tirilla de control al frente o al dorso anuladas al igual que los sellos con matasellos circular con barras de recomendados con fecha 5-V-36. Todos los sobres están dirigidos a "Messers. Francis J. Field Ltd." en Sutton – Inglaterra. Al dorso se les aplico una marca con un texto simple que indica "SERVICIO POSTERGADO"



La recepción es con matasellos de doble circulo con la leyenda "SUTTON COLDFIELD / BIRMINGHAM" con la fecha al centro: 6-AM / 26 MY / 36.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V53: Indica aproximadamente 15 sobres volados

20-07-1936 Conmemorativo Air France 100 travesía Atlántico Sur : Mdeo - Europa

El 20 de julio de 1936 se conmemoró la centésima travesía del Atlántico Sur por Air France. El vuelo fue realizado con el hidroplano Laté 301 "Villa de Santiago" pilotado por el Sr. Guerrero. El Latécoère 301 es un derivado de los hidroaviones Latécoère 300; monoplano parasol, con motores en tándem. Realizó el 1er vuelo el 23 de agosto de 1935; se construyeron únicamente 3 ejemplares. Realizaba el cruce del Océano Atlántico en unas veinte horas de vuelo.



Las piezas transportadas en este vuelo son francas o recomendadas en sobres corrientes franqueados con el sello A69 complementado por sellos de superficie. La cancelación se realizó con fechador circular doble con barras "SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO" del 18-VII-36.



Se aplicó un gomígrafo negro con el texto "CENTÉSIMA - TRAVESIA DEL ATLÁNTICO SUR - POR AVIONES POSTALES DE LA - AIR FRANCE - 20 DE JULIO 1936"

CENTÉSIMA
TRAVESIA DEL ATLÁNTICO SUR
POR AVIONES POSTALES DE LA
AIR FRANCE
20 DE JULIO DE 1936

La recepción es también con fechador circular doble que dice "MARSEILLE GARE - AVION / BACHES DU RHONE" y al centro "18 / 22-VII-1936" seguido, por 7 líneas onduladas paralelas.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V54

20-11-1936 Inauguración Servicios de PLUNA dentro del Uruguay

Nota: El 22 de noviembre de 1936 se inauguran los servicios de la Cia aérea PLUNA dentro del país con la línea Mdeo - Salto - Mdeo. Los vuelos de Pluna son tratados con extensión en la bibliografía de Marcofilia de Uruguay: cap. "09-04d Empresas Privadas: PLUNA". Por información sobre ellos remitirse a dicho capítulo.

Nota: Ciardi cataloga los siguientes vuelos de Pluna: V55, V56, V57, V59, V60, V61, V62, V64, V67, V69, V72, V80, V82, V106, V137, V149, V160, V164, V168, V169, V175 y 179. Estos incluyen varios vuelos conmemorativos.



24-12-1936 Conmemorativo 200 travesía del Atlántico Sur por Cóndor-Lufthansa

El 24 de diciembre de 1936 se conmemora la 200 travesía Aeropostal del Atlántico Sur por Condor - Lufthansa utilizando vuelos catapultados; la 200va travesía correspondió a una escala del vuelo iniciado en Santiago de Chile.

En la oportunidad se utilizaron desde Montevideo y otras ciudades tarjetas especiales ilustradas con un motivo alusivo. Existieron además tarjetas con diferentes motivos usadas en otras ocasiones especiales.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V58.

02-01-1937 Inauguración Servicio C.A.U.S.A : Montevideo – Buenos Aires

La Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A "C.A.U.S.A.", se funda el 29 de diciembre de 1936 (por Jules Supervielle y el Coronel Tydeo Larre Borges) a los efectos de realizar operaciones en la rentable ruta entre Montevideo y Buenos Aires.



Según catálogo Ciardi, el 2 de enero de 1937 se inauguró el servicio aéreo de C.A.U.S.A (Cia Uruguaya de Aeronautica S.A.) en la ruta Montevideo – Bs.Aires con aviones Sicorsky.



Según otra versión las operaciones comenzaron el 12 de marzo de 1938, utilizando para ello dos hidroaviones alemanes Junker Ju 52/3m matrículas CX-ABA bautizado Uruguayo y CX-ABB bautizado Argentino; estos eran aviones metálicos, trimotores con flotadores.

En junio de 1938 el Correo estableció una subvención de \$ 55.000 anuales (cifra importante en la época) ya que los hidroaviones transportaban las sacas postales entre Mdeo y Bs.Aires entregándolas a los funcionarios de los respectivos correos; se realizaban 2 vuelos de ida y vuelta diariamente excepto los domingos (sobretasa de \$ 0.03). En combinación con Aeroposta Argentina se cubría el Sur Argentino desde Comodoro Rivadavia a Magallanes (sobretasa de \$ 0.15).

Para 1939 la empresa incorporó tres hidroaviones



"Macchi C.94" construidos en Italia; estas máquinas eran más veloces que los antiguos Junkers y transportaban un número mayor de pasajeros, por lo cual los trimotores Junkers fueron sacados del servicio, que se continuó prestando con los modernos hidroaviones que se habían adquirido.

A partir de 1946 se incorporan nuevas y modernas unidades con hidroaviones Short Sunderland remanentes de la 2GM con lo que fue posible ampliar las rutas a Colonia (en combinación con la



Sociedad Argentina de Navegación Aérea – S.A.N.A) y Punta del Este en la ruta Bs.Aires – Mdeo – Punta del Este con salidas los sábados y regreso los lunes.

Los hidroaviones de CAUSA permanecerían en servicio hasta 1963. Dos de ellos serían retirados de servicio después de sufrir accidentes: el Short Sunderland CX-ANA el 22 de octubre de 1955 y el Short Sunderland CX-AFA el 11 de septiembre de 1956. Hacia 1961 los hidroaviones comenzaron a perder el favor del público. Finalmente el servicio de hidroaviones se suspendió en mayo de 1962.



Se utilizó el sistema permisario postal uruguayo y argentino. Las cartas y paquetes portaron sellos del correo o encomienda con el franqueo postal y sobretasa aérea correspondiente. Fueron cancelados con los fechadores de uso en cada punto de entrega de la correspondencia. La recepción se realizó con un fechador semejante en el destino. En algunos envíos se colocaba el número telefónico del receptor ya que salvo excepciones los envíos postales no se repartían por la empresa.

Existen algunas piezas que tienen alguna anotación que refiere su transporte por C.A.U.S.A (ej: “por CAUSA”) o gomigrafo de la aerolínea pero en general las piezas solo pueden ser identificadas por la fecha y por el franqueo complementario del Correo Aereo a Buenos Aires que era de 8 cts en lugar de los 3 que correspondían en el correo común. Incluso el 30 de junio de 1943 se emite un “Pegaso” de 8 cts en color verde para cumplir con esta tasa.



Un ejemplo es la pieza que aquí se presenta (coleccionista G. Martinez) que fue remitida desde Rivera a Paris – Francia combinando las aerolíneas PLUNA, CAUSA y AIR FRANCE. Se trata de una carta de 15 grs que paga la siguiente tasa: Recargo aereo Rivera-Mdeo 3 cts c/10 grs \$0.03 – Recargo aereo Mdeo-Paris 63 cts c/5 grs \$ 1.89 – Tasa de superficie 12 cts c/20 grs \$ 0.12 – Tasa de registro \$ 0.12. Total \$ 2.16. Se transportó de Rivera a Montevideo por PLUNA, de Mdeo a Bs. Aires por C.A.U.S.A y desde Bs.Aires a Paris por AIR FRANCE.

Esta otra pieza circular de Montevideo a Bs. Aires el 7 de diciembre de 1943 con el franqueo normal de 3+5 cts correspondiente a recomendada y sobretasa aérea de 3 cts por transporte via CAUSA.



También existen algunos sellos sueltos y bloques de sellos de Impuestos de Encomiendas con gomigrafos de la Cía aérea. Es circular doble de 40 mms de diámetro con el texto “C.A.U.S.A. – SECCION PASAJES” al centro y “MONTEVIDEO – COMPAÑÍA AEREAURUGUAYA S.A.” entre los bordes. Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V63. Indica : no se conocen piezas.

12-03-1937 Vuelo accidentado Lufthansa - Las Palmas – Bathurst

El 12 de marzo de 1937 se produce un accidente en el aeropuerto de Jeshwang – Bathurst (Gambia) con el aeroplano Heinkel He 111 – D-ALIX – Rostock de Lufthansa en la ruta Las Palmas – Bathurst; con 4 tripulantes no hay sobrevivientes.

El aereoplano proveniente de “Las Palmas” – España arribó a Bathurst a las 02:10, realizo 3 vueltas sobre Bathurst continuando hacia el puerto donde desapareció. El buque catapulta “Ostmark” de Lufthansa mantuvo contacto con el aeroplano desde las 02:47 hasta 03:41 asumiendo que había aterrizado correctamente. A la mañana siguiente se constato su desaparicion iniciandose la búsqueda; poco tiempo después, alrededor de las 10.00 el Dornier Wal “Mistral” de Lufthansa encontro algunos restos y sacos postales flotando cerca de Dog Island en el Río Gambia. La tripulacion nunca fue en contrada y tampoco se supieron los motivos del accidente.



El aeroplano transportaba una importante cantidad de correo destinado a Africa Oriental y Sud America. Se recuperaron 24 valijas y 30 paquetes de cartas estimandose que el 90% del correo fue recuperado. La correspondencia destinada a Sud America fue llevado al “Ostmark” donde fue secada y ordenada. Al dia siguiente, 13 de Marzo, el Dornier Wal “Mistral” fue catapultado desde el “Ostmark” a las 01:02 arribando a Natal, Brasil el mismo día a las 17:45.

A bordo del “Ostmark”, en algunos sobres se aplicó una marca “ACCIDENT D’ AVIATION” y en otros se realizaron anotaciones en destino. Se conocen algunas piezas dirigidas a Uruguay.



ACCIDENT D' AVIATION

DIRECCIÓN GENERAL
DE
CORREOS Y TELEGRAFOS
RECIBIDA COMPLETAMENTE MOJADA
POR ACCIDENTE DE AVIACION
CERTIFICADOS 15/3/37

Unica conocida remitida a Uruguay con nota adherida por el correo al arribar y un extenso texto manuscrito describiendo las circunstancias del accidente. (R93 - www.crashmail.dk)

14-05-1937 Conn. Air France VII Aniv. Cruce del Atlántico Sur : Mdeo - Europa

El 12 de mayo de 1937 se cumplió el séptimo aniversario de la 1ª travesía Aeropostal del Atlántico Sur realizada por el piloto Juan Mermoz acompañado de Juan Debray, jefe de ruta, y Leopoldo Gimie, radiotelegrafista, en un avión Late 28 con flotadores.



En homenaje a la memoria del piloto y conmemorando un nuevo aniversario del viaje inicial el Correo autorizo por decreto un matasello especial que fue aplicado a la correspondencia que salió por avión de Air France el día 15 de mayo de 1937. Este consiste en un gomígrafo circular de 37 mms. de diámetro en colores negro, violeta o azul, con el dibujo de un hidroavión al centro y arriba, en semicírculo, el texto



"1a. TRAVESIA COMERCIAL AEREA DEL / ATLANTICO SUR" y abajo "7º ANIVERSARIO 1930-MAYO-1937 / AVIACION FRANCESA - PILOTO J. MERMOZ".

El mismo gomígrafo puede aparecer en un tamaño mayor, de 48 mms. de diámetro con color violeta y variando el texto arriba del hidroavión "1a. TRAVESIA COMERCIAL DEL ATLANTICO / 7º ANIVERSARIO 1930-1937" y abajo en letras grandes "AIR FRANCE". Este es mucho mas raro (R-46)



También se aplico el fechador circular doble de la Cia. en color rojo con fechador al centro y el texto "AIR FRANCE – MONTEVIDEO" que ya se venia utilizando.

Los sobres utilizados son de Air France y llevan impresas dos barras horizontales en la parte inferior (color Rojo arriba y Azul abajo) entre las cuales se encuentra la leyenda "VIA AEREA - Logotipo de Air France - AIR FRANCE"; también existen otros sobres de los utilizados para Correo Aéreo. Franqueados con sellos A60 al A79 (Pegasos 4ta. serie) en algunos casos complementados con sellos de superficie.



La cancelación mas común es la circular con barras tipo SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO con fecha 15-MAY-37 pero también existen algunas de agencia o sucursal. Algunos sobres portan un fechador interno de AIR FRANCE de Montevideo en color violeta con fecha 16-MAY-37. La recepción es del aeropuerto de Le Bourguet (Paris) con fecha 20.V.37 (hora) 10.30. Los sobres mas escasos son con el gomígrafo violeta de 48 mms.

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

- 01 - Sobre con gomígrafo negro
- 02 - Sobre con gomígrafo azul
- 03 - Sobre con gomígrafo azul y fechador de Air France
- 04 - Sobre con gomígrafo violeta
- 05 - Sobre con gomígrafo violeta de 38 mms.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V65.

10-06-1937 Conmemorativo 250 travesía del Atlántico Sur por Cónдор-Lufthansa

El 10 de junio de 1937 se conmemoro la 250 travesía Aeropostal del Atlántico Sur mediante vuelos catapultados de Condor - Lufthansa.

Los sobres utilizados son de tipo corriente o impresos especialmente y se les aplicó un gomígrafo rectangular ondulado color violeta superpuesto con una línea también ondulada bajo la cual se lee "CONDOR-LUFTHANSA" y en el recuadro el texto "250 / TRAVESIA / AEREA DEL ATLANTICO SUD / JUNIO 1937" y dibujo de un avión DORNIER.

También se utilizaron sobres de "VIA CONDOR" de la aerolínea.

Algunos sobres tienen también un gomígrafo negro circular de 35 mms de diámetro de recepción en Alemania con la leyenda "ciudad de destino / Deutsche Lufpost Sudamérica-Europa" con un avión Dornier al centro y fecha "13.6.37 – 15".



Franqueados con sellos A60 al A79 (Pegasos 4ta. Serie) complementados en algunos casos con sellos de superficie. La cancelación es el la circular con barras de tipo “SERVICIO AEREO / MONTEVIDEO”.



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

- 01 - Sobres con recepción común Alemana
- 02 - Sobres con recepciones especiales de Berlín, Bremen, Frankfurt, Hamburgo o Colonia (contienen los mismos datos que el gomígrafo uruguayo con nombre de la ciudad de recepción y la fecha 13-VI-37).
- 03 - Sobres con recepción de países asociados a la línea
- 04 - Sobres "Vía Cóndor" con recepción corriente de Alemania u otros países
- 05 - Sobres "Vía Cóndor" con recepción especial de las ciudades citadas en 02.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V66

01-12-1937 Emisión sellos Correo Aéreo – Presa del Río Negro (R48)

El 1 de diciembre de 1937 comienza la emisión de sellos de la “Represa Hidroeléctrica del Río Negro” que mediante diversas emisiones o tiradas llegara a tener 9 valores de Correo Aéreo (tres de ellos con 2 tiradas catalogadas independientemente) y 4 para Correo terrestre. El motivo conmemorado se trata de la represa actualmente llamada “Central Hidroeléctrica Dr. Gabriel Terra” ya que en ese año 1937 se inicio la construcción de la represa. El dibujante fue Carlos José Naggi.

Los sellos de Correo Aéreo corresponden a los nros A81A al A88A de los catálogos Ivert y Ciardi con emisiones realizadas entre diciembre de 1937 y junio de 1941. Se realizaron 2 grupos de emisiones; la emisión inicial del 01-XII-1937 con 3 valores de Correo Aéreo y 3 de Terrestre y un 2do grupo que va de febrero de 1938 a junio de 1941 con el resto de los valores incluyendo uno mas para correo terrestre.

Todos los sellos fueron fotolitografiados e impresos por la Imprenta Nacional en papel grueso, sin filigrana, en hojas de 50 unidades (5 x 10) con pie de imprenta “IMP. NACIONAL” al pie y centro c/ excepción de 2 valores (A81AA y A82) que lo tienen a la izquierda. El dentado es siempre de 12.5 y existen algunas pequeñas variaciones de tamaño.

1ª Emisión – 1-Dic-1937 – Dimensiones 31.5 x 21.2 mms

20 cts verde 50.000
 Puente roto – Pos. 35 (total 2.000 sellos)
 Pie de imprenta “NACIÓN”

35 cts castaño 10.000

Con acento sobre 1ª “O” de CORREO – Pos. 6 (tot.200 sellos)

75 cts violeta 5.000



Estos 3 sellos tienen un espacio blanco de unos 3 mms de largo en las nubes debajo de “OR” de “CORREO”, en las demás emisiones el espacio blanco esta llenado con pequeños guiones.



Los sellos de 35 y 75 cts son los mas escasos de la serie; el 75 cts especialmente casi siempre se encuentra nuevo siendo muy raro sobre carta ya que fue absorbido por los coleccionistas.

Otras emisiones de febrero de 1938 a 1941 – Dimensiones 31.5/32 x 21/21.5 mms

08 cts verde gris – 28 set 1939 200.600

20 cts verde – 25 jul 1938 100.000

Puente roto – Pos. 35 (total 2.000 sellos)

62 cts verde osc. – 26 feb 1938 300.000 (1946 se resellan 115.000 / 1952 se incineran 7.300).
 “6” cortado transversal – Pos. 50 plancha A (total 1.850 sellos)
 grueso guión sobre el nro “6” – Pos. 46 plancha B (total 1.850 sellos)
 impresión recto-verso – 50 sellos
 calco (pasado al dorso)

68 cts amarillo – 25 jun 1938 50.000
 calco (pasado al dorso)

68 cts pardo claro – 09 jun 1941 200.600 (se conocen con doble dentado horizontal)

75 cts violeta – 14 jun 1938 100.000 1.38 p. rojo – 20 may 1938 20.000

01 pso rojo – 26 mar 1938 50.000 03 pso azul osc. – 05 ago 1940 20.000



Los 3 valores mas altos no se encuentran a menudo sobre carta y el \$ 1.38 es el mas raro de encontrar en cualquier estado o sobre carta. El 9 de enero de 1946, con motivo de la inauguración de la Represa se resello el valor de 62 cts de los aéreos (115.000 ejemplares) y el valor de 68 cts (100.000 ejemplares) este ultimo para correo de superficie. El 9 de octubre de 1952 fueron incinerados 7.300 sellos del valor de 62 cts (acta nro 1243A). Es interesante destacar que muchas veces los sellos de correo común se utilizaron para correo aéreo.

Un caso muy particular fue la emisión del **valor de 8 cts verde grisáceo** llevada a cabo el 28 de septiembre de 1939 (A81A - notese que la fecha no esta establecida en el catalogo Ciardi). Resulta que esta valor debio ser “imprevistamente” impreso en substitucion del valor que con dicho facial nunca llego a circular de la serie “La Carreta”. La resolucion adoptada por el correo fue por haberse constatado la desaparicion de una hoja de “La Carreta” donde se habian impreso simultaneamente los valores de 8 y 68 cts falta que se adjudico a un error. Por dicha causa se retiraron todas las hojas de “La Carreta” con los valores mencionados y se hicieron nuevas impresiones del tipo “Presa del Rio Negro”. De la hoja de “La Carreta” con 50 valores de cada facial nunca se tuvieron noticias lo cual apunta a confirmar que se trato de un error en su momento y no de una maniobra filatelica.

La construcción de la Represa Gabriel Terra finalizo en 1945 y durante la misma se distinguen dos etapas. La primera se inició en 1937 con el consorcio CONSAL integrado por tres empresas alemanas, responsables de los equipamientos eléctrico, mecánico e hidráulico y dos empresas argentinas a cargo de las obras civiles. El ritmo de la obra fue normal hasta septiembre de 1939, fecha de comienzo de la 2ª. guerra mundial. A partir de esta fecha el ritmo de los trabajos fue decreciendo hasta quedar paralizada la obra por falta de suministros. El contrato con CONSAL quedó invalidado el 7 de mayo de 1942, cuando el gobierno uruguayo decretó la ruptura de relaciones con Alemania. Interesante destacar que debido a los trabajadores aleman es de este período que proviene una buena cantidad de la correspondencia dirida desde Uruguay a Alemania.



La segunda etapa se inicio luego de anulado el contrato con CONSAL, la Comisión Técnica y Financiera de las Obras del Río Negro (RIONE) tomó a su cargo la ejecución de la Obra y contrató con diversas empresas de U.S.A el suministro de los equipamientos electromecánicos de la Central. La primera unidad de la Central entró en servicio en 1945 y la última en 1948.

23-03-1938 Vuelo accidentado de Air France: Montevideo – Europa (Crash Cover)

El 23 de marzo de 1938 el avión postal de Air France Dewoitine D.338, matrícula F-AQBB, en curso de Marruecos a Toulouse-Francia se estrella en llamas sobre los Pirineos Franceses, en un pico de las montañas de Cinq-Crix a 2.400 mts de altura; después de chocar el avión se da vuelta y se desliza hacia abajo. La razón del accidente nunca fue determinada.

En el mismo día llega una patrulla de rescate; los cinco pasajeros y tres tripulantes perecieron. Se recupera la totalidad de la correspondencia (4 sacas en buen estado y 7 deterioradas) a la que se aplico



marcas alusivas al accidente (1) en Toulouse con leyenda “CORRESPONDANSE AVION / *retarde et deteriore / par suite de l'acciident aerien / survenu le 23 MARS 1938*” (2) en Paris otro gomigrafo en color violeta con la leyenda “SERVICE POSTAL FRANCAISE / CORRESPONDENCE RETARDEE / PAR ACCIDENT D' avion / Priere de ne pas taxer”.

Existen piezas remitidas desde Uruguay en este hecho. Este vuelo es considerado “Crash Cover” por al catalogo Eisendrath de la American Airmail Society (R45).



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V68.

15-06-1938 Sociedad Argentina de Navegación Aérea - S.A.N.A.

Era la sigla de la "Sociedad Argentina de Navegación Aérea". En 1938, S.A.N.A. comenzó sus servicios entre el puerto de Buenos Aires y la ciudad de Colonia (R.O.U.) operando en conjunto con la empresa uruguaya C.A.U.S.A.; combinaba los vuelos con micros que llevaban los pasajeros por tierra hasta Montevideo. La línea aérea empleaba dos hidroaviones "Consolidated Commodore" y un "Sikorsky" mod. S-42 de 4 motores, 32 pasajeros (estas máquinas habían pertenecido a la por entonces ya desaparecida "NYRBA Line").



19-06-1938 Vuelo Panagra de Bs.Aires a Santiago

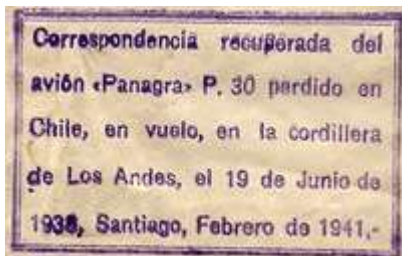
El 19 de junio de 1938 el vuelo P30 de Panagra se estrelló en la Cordillera de los Andes, en los picos conocidos como “Los Erizos”, cerca de Santiago; fallece la tripulación de 4 personas (tres tripulantes norteamericanos y un oficial de ruta chileno). El avión era un Douglas DC-2 de Pan American con el nombre "Santa Lucia".

Casi dos años después, en mayo de 1940, en la alta montaña un pastor halló los restos en circunstancias



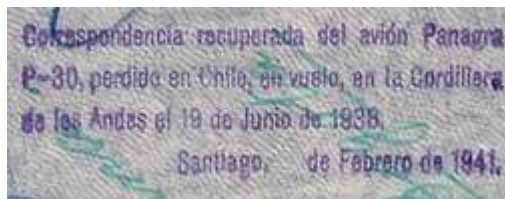
fortuitas. Pero ya había comenzado el invierno y se decidió postergar el rescate hasta fines de enero de 1941. Una patrulla chilena subió entonces al paraje Los Erizos, al Norte del yacimiento de cobre El Pachón. Los restos se encontraban sobre una ladera del cerro La Estrella (4720 metros), unos 40 kilómetros al Noroeste del Mercedario y alrededor de 20 kilómetros dentro de territorio argentino.

Se recupera buena parte de la correspondencia. Existen piezas remitidas desde Uruguay en este hecho; se aplican marcas postales alusivas dando cuenta del accidente. Este vuelo es considerado



“Crash Cover” por

al catalogo Eisendrath de la American Airmail Society (R45).



Existe una historia interesante (aunque poco filatélica) con respecto a este accidente:

Cuatro días después de los chilenos, el 2 de febrero, alcanza el lugar Ricardo A. Faltis, el personaje principal de esta historia. Faltis era un alemán que vivía en Barreal (San Juan) y trabajaba

para la Dirección Provincial de Irrigación colocando nivómetros y registrando las precipitaciones. Conocía la Cordillera sanjuanina al dedillo.

Apenas había desaparecido, Faltis ya había recibido un telegrama con la orden de buscar el aparato. Cuando por fin es localizado, recorre 240 kilómetros a pie y a mula y llega poco después que la patrulla de rescate chilena. Estos habían retirado los restos más importantes, pero igualmente Faltis pudo recuperar fajos de correspondencia y otros elementos diseminados en los alrededores.

Puesto que ya conocía el sitio y cómo llegar, Faltis pidió permiso por escrito tanto a la Aduana argentina como a Panagra en Buenos Aires para retirar y recuperar lo que pudiera del aluminio, que debido a la guerra era escaso. Se acordó que abonaría 30 centavos por kilo, material que en sucesivos y penosos viajes acarreó en considerable cantidad hasta su vivienda en Barreal, donde lo fue depositando en el jardín.

Un trabajo de buey y de hormiga a la vez. Porque si bien específicamente liviano, también el aluminio pesa (2,7 a 1). Poco a poco fue creciendo la parva de piezas retorcidas de metal.

Pero semejante cosa no podía dejar de llamar la atención de la “utoridá” local. Justo el 28 de diciembre de 1943, día de los Santos Inocentes, Faltis recibe la visita de un sargento gordo acompañado por un furriel para requisar su vivienda. No hay orden judicial, pero conjeturas fundadas.

Todo indicaba que aquí, en este tranquilo valle precordillerano, un espía alemán hacía de las suyas para apoyar desde esa posición estratégica el Eje en perjuicio de los Aliados.

Durante la inspección de la vivienda la comisión policial se instala en el living, efectúa un relevamiento minucioso de toda la vivienda y comienza a hallar cosas sospechosas. Muy sospechosas.

En la extensa acta que se labra en el procedimiento, carilla tras carilla se van sucediendo apuntes que podrían haber sido del Agente 007 o del famoso Cícero de la Segunda Guerra Mundial. Así, línea tras línea, según la constancia mecanografiada de los uniformados, se va registrando textualmente:

Un rollo de papel milimetrado para levantar planos

Dos mapas ilustrativos de la Cordillera de los Andes de San Juan

Una cajita conteniendo placas fotográficas Agfa; otra, de Kodak

Un frasquito con la inscripción “Veneno”

Dos libretas de apuntes

Un álbum conteniendo 735 fotografías

... y así por el estilo cientos y cientos de renglones y rubros: carpetas, sobres, cuadernos, blocks de apuntes, biblioratos, fotos, películas, pegamento, lápices y lapiceras, lupas, tijeras, incluso una libretita con título en la tapa “Dónde está”.

Y más fotografías, y rollos, y negativos, tintas, químicos y mapas, y cartas, hasta que... bueno, hasta que de pronto al sargento gordo se le comienza a nublar la vista y entrecortar la respiración. Porque allí arriba, en el último rincón sobre un armario, lee por fin lo que más ansiosamente estuvo

buscando para confirmar la sospecha de sabotaje: entre rollos de papeles y recortes de diarios asoma, impreso en una caja de cartón, una palabra delatora: "BOMB..."

¡Bombas en la Cordillera! ¡Alta traición! ¡Espionaje en pleno conflicto bélico protagonizado por un ciudadano germano viviendo en forma encubierta como pacífico empleado en este soñoliento valle! ¡Peligro de un inminente atentado!

El sargento, estirándose hasta donde sus cortas piernas y su obesa figura lo permiten, alcanza extraer, con extremo cuidado, la caja sospechosa. Y en letras mayúsculas estampa con la máquina en el acta lo que acaba de descubrir:

UNA CAJA VACÍA CON LA INSCRIPCIÓN "BOMBONERÍA ALEMANA"

Ante tanta y tan convincente evidencia se incauta acto seguido todo el material de Faltis: libretas, ficheros, apuntes, planos, fotografías, estadísticas, registros, placas, películas, documentos. Y se retira de paso parte del aluminio traído de la alta montaña.

En un viaje posterior a Buenos Aires para aclarar la situación y recuperar sus pertenencias aparece en las tramitaciones de Faltis también el entonces Ministro de Guerra, un tal coronel Perón, como interesado en confiscar el material de la máquina a fin de aprovechar lo que se pudiera para la propia e incipiente industria aeronáutica.

Para Ricardo A. Faltis, que luego armaría en su casa de San Juan la biblioteca y el archivo más completo de montañismo de la Argentina, el episodio con todas las diligencias y trámites burocráticos termina recién en 1946 con un gasto personal para él de 2.976 pesos m/n. Todo por haber ido en busca de un avión siniestrado y haber despertado las sospechas de la autoridad.

Algunos sobres franqueados y cartas chamuscadas de las que se rescataron del DC-3 correo pueden verse cada tanto en las exposiciones filatélicas. Pocos conocen la historia detrás de los sobres achicharrados.

20-07-1938 Conmemorativo 100 travesía del Atlántico Sur por Air France

El 20 de julio de 1938 se conmemoró la centésima travesía Aeropostal del Atlántico Sur por aviones de Air France. Se utilizaron diferentes tipos de sobres con los franqueos normales de la época; a las piezas transportadas en el vuelo se aplicó un gomigrafo con texto sin marco en 5 líneas: "CENTESIMA - TRAVESIA DEL ATLANTICO SUR - POR AVIONES

CENTÉSIMA
TRAVESIA DEL ATLANTICO SUR
POR AVIONES POSTALES DE LA
AIR FRANCE
20 DE JULIO DE 1938

AVIONES
POSTALES DE LA -
AIR FRANCE - 20
DE JULIO 1938".

Nota: Vuelo NO
catalogado por Ciardi



01-08-1938 Fechador de uso general

A partir de por lo menos el 1 de agosto de 1938 aparece en uso un fechador circular doble con dibujo de avión y barras de 22 mms de diámetro con texto "SERVICIO AEREO" arriba y "MONTEVIDEO" abajo, fecha con hora al centro; en mitad superior tiene el dibujo de un pequeño aereoplano y la mitad inferior rellena con 10 barras gruesas verticales.



06-02-1939 Corporacion Sudamericana de Servicios Aereos S.A

El dos de enero de 1939 desembarcaron en Buenos Aires tres hidroaviones "Macchi" MC 94 Hidrocanoa con 3 tripulantes y 12 pasajeros, movida por dos Wright Cyclone de 770 cv, capaz de hacer 290 km/h y con autonomía de 1.375 km. Con ellas venían 6 pilotos y mecánicos italianos que debían operar los aviones. Para evitar interrupciones, dos aparatos se utilizarían operativamente mientras el tercero estaba en revisión.

El 6 de febrero, con las insignias de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos iniciaron el servicio Bs. Aires - Montevideo operando en conjunto con la empresa uruguaya C.A.U.S.A y desde el 15 de mayo, Buenos Aires-Rosario. Formaban parte de los planes de expansión de la L.A.T.I. italiana y la Condor alemana en América del Sur y debido a ello, en seguida se encontraron en el ojo del huracán.



Por esas fechas la embajada norteamericana y británica estaban ya en una sorda guerra en Argentina contra las potencias del Eje, guerra librada en la prensa, las editoriales y los despachos. Y los MC 94 y, sobre todo, sus tripulaciones italianas, se vieron cogidas en la refriega. Una campaña de prensa comenzó a denunciar que eran una "vía de penetración fascista", exigiendo su expulsión (lo cierto es que el fascismo utilizaba sus hazañas y records aéreos como forma de propaganda en América, pero considerar a aquellos 6 aviadores un peligro, parece excesivo...).

Finalmente tanto Roma como Buenos Aires concluyeron que la presencia de los pilotos latinos era contraproducente y el 24 de agosto de 1939 el personal italiano fue llamado a su país, quedando los aviones en manos de personal argentino.

En mayo de 1941 la Dir.Gral de Correos publica sobretasas para la correspondencia aérea por esta empresa entre Bs.Aires, Santa Fe, Barranqueras, Formosa y Asuncion del Paraguay.

02-05-1939 Vuelo Air France de Dakar a Casablanca - Francia

El 2 de mayo de 1939 al partir de Dakar con destino a Casablanca en la ruta Dakar – Villa Cisneros – Agadir – Casablanca – Oran – Barcelona – Toulouse, una tormenta alcanza al trimotor Dewoitine D.338 de Air France en su viaje 192 con 4 tripulantes y 6 pasajeros.



Se recibe un mensaje de que estaban volando con dificultades y el avión desaparece.

El avión es descubierto en unas montañas en la localidad de Argana a 160 kms de Marruecos. No existen sobrevivientes pero la mayoría de la correspondencia es recuperada y las cartas son reconstruidas en el correo Francés; se aplican marcas postales alusivas al accidente. Existen piezas remitidas desde Uruguay en este hecho. Este vuelo es considerado "Crash Cover" por al catalogo Eisendrath de la American

Airmail Society (R45). (R93 - www.crashmail.dk)



19-01-1939 Emisión sellos Correo Aéreo – La Carreta – 1ª Serie

El 19 de enero de 1939 comienza la emisión de la 1ª serie del "Monumento a la Carreta" que llegará a tener 9 valores de Correo Aéreo (el de 20 cts con 3 tiradas).

Litografiados e impresos por la Imprenta Nacional en varios tipos de papel (semitransparente, mediano y grueso) en planchas de 10 x 5 = 50 sellos. En 1944 se imprimieron dos valores complementarios (1.38 y 5.00 pesos) para esta serie.

El motivo es el monumento realizado por Jose Belloni sobrevolado por un avión trimotor (de estilo muy generico, puede ser un Douglas DC-2) ; el dibujante fue Carlos José Naggi.

Los valores y cantidades emitidas son los siguientes:

valor	color	cantidad	fecha	obs
20 cts	Pizarra	300.000	25/02/1939	1ª tirada
20 cts	Lila	50.000	04/06/1943	2ª tirada – Variedad en color Violeta
20 cts	Azul	200.000	22/03/1944	3ª tirada
35 cts	Rojo	100.600	25/02/1939	
50 cts	Marron rojizo	500.000	13/06/1939	
75 cts	Rosa carmin	500.000	19/01/1939	Variedad en color rosa / Borde derecho sin dentar
1.00 \$	Azul	200.000	01/11/1940	
1.38 \$	Violeta	50.000	25/02/1939	
2.00 \$	Azul	10.000	25/02/1939	1ª tirada – azul claro, dent 10.5 (¿otra tirada?)
2.00 \$	Azul	20.600	02/03/1940	2ª tirada – papel grueso; dentado 10.75
2.00 \$	Azul	50.000	02/02/1942	3ª tirada – papel semitransparente
5.00 \$	Malva	20.000	25/02/1939	
10.00 \$	Carmín	5.500	02/05/1940	Variedad en color rojo



Como variedades de impresión están catalogadas las siguientes:

- 20 cts Pizarra - Doble impresión
- 20 cts Azul - 13ava línea recta sobre último buque cortada al medio (pos. 11).
- 20 cts Azul - Doble impresión
- 20 cts Azul - Calco
- 50 cts Marron rojizo - Doble impresión
- 75 cts Rosa carmín - Doble impresión
- 75 cts Rosa carmín - Calco
- 2.00 \$ Azul - Golondrina en las nubes
- 2.00 \$ Azul - Doble impresión
- 10.00 \$ Carmín - Rayita de color dentro del diseño contra el margen derecho (pos. 14)

Nota: también se había planificado emitir valores de 8 y 68 cts pero el hecho, ya descrito previamente, de haberse constatado la falta de una hoja con 50 ejemplares de estos valores mezclados motivo la destrucción de todos los ejemplares impresos y que se imprimiera un nuevo valor de 8 cts de la serie “Represa” para cubrir la falta de este valor.

Falsificaciones de “La Carreta” (R77)

De este sello existen 2 emisiones falsas (A o B), una mejor que otra, pero en ambas se cuidó especialmente el valor de \$ 10 debido a la alta cotización que este alcanza. Los caracteres

identificatorios son los siguientes (tener en cuenta que no todos se presentan simultáneamente en un sello):

Caracteres Generales Comunes

- Papel mas amarillento y brillante
- Colores, mas vivos (A) o mas pálidos (B)
- Dentado 13 en vez de 12.5
- Goma mas amarillenta
- Medidas 31 x 21 o 21.5 en vez de 31 x 20.25
- Impresión menos nítida. Faltan detalles como radios de las ruedas, patas e bueyes, etc (especialmente en A)



Rasgos particulares comunes

- Carreta, bueyes y gaucho en colores empastados
- Rayita sobre el techo de la carreta. En A, no siempre pero si en 10 \$
- Rayas curvas que se tocan o casi. A y B. O muy separadas en algunas A
- Campo a la derecha del 1er buey empastado o con vestigio de rayas; todas las A y algunas B
- Trébol atrás del ultimo buey defectuosos: A y B
- Líneas del campo arriba de la "L" de REPUBLICA en los auténticos una no llega netamente al borde del dibujo. En los falsos A y B todas llegan o casi llegan.
- Rayas horizontales dentro de "URU" hay 6 en los falsos en vez de 7 de los auténticos, estando la superior unida al borde superior de la letra. Adema son rayas mas cortas en los falsos A y B.

El monumento a la Carreta – José Belloni

El Monumento a La Carreta es una obra del escultor uruguayo José Belloni. Fue inaugurado en 1934 y se encuentra sobre la Av. Lorenzo Mérola en el Parque Batlle de Montevideo, frente al Estadio Centenario. En 1976 fue declarado Monumento Histórico. La obra homenajea al medio de transporte y de carga primitivo de la campaña uruguaya.

El monumento está realizado en bronce, con un basamento de bronce y granito rosado. La obra está compuesta por una carreta semi empantanada en un estanque, tirada por tres yuntas de bueyes y acompañada por dos bueyes en la parte posterior; tiene 22 Mts. base y 150 toneladas de peso. Fue elaborado en la fundición Marinelli en Florencia - Italia.



El Monumento de La Carreta es una de las principales creaciones de José Belloni, por la cual obtuvo una medalla de oro a nivel internacional y recibió excelentes críticas en Italia. Una de las principales características de Belloni fue su preocupación por el emplazamiento de sus piezas, lo cual supervisaba personalmente. El Monumento a La Diligencia en el Prado es otra importante obra de Belloni, que forma una díada temática con La Carreta.

José Belloni nació en Montevideo el 12 de septiembre de 1882. Muy joven se trasladó a Europa, comenzando su carrera artística en Lugano (Suiza) bajo la dirección del maestro Luis Vasseli, en la Escuela Profesional de dicha ciudad.



Vuelto al Uruguay obtuvo por concurso una beca de escultura en el año 1899. Regresó a Europa, concurriendo a la Academia de Munich, enviando anualmente sus trabajos a las exposiciones de esa ciudad, como asimismo a las de Roma, Ginebra, Budapest, Lugano, Lausana y Neuchatel. Enseñó dibujo profesional en Tesino (Suiza).

Finalizada su beca regresó a Montevideo, donde fue designado por la Comisión del Círculo Fomento de Bellas Artes, para dirigir las clases de modelado y de dibujo ornamental, cargo que ocupó hasta el año 1914, cuando con motivo de la muerte del pintor Carlos María de Herrera, director del Círculo fue designado para ocupar esa vacante.

En el año 1910 concurrió a la exposición de Arte del Centenario Argentino, en el que obtuvo una medalla de plata por su obra "Angustia". En el año 1914, realizó el monumento conmemorativo a la memoria del pintor uruguayo Carlos María de Herrera, ubicado en el Paseo del Prado. Dentro de su vastísima obra cabe mencionar el monumento a "La Carreta", emplazado en el Parque Batlle y Ordóñez, una de las mas admirables obras del género escultórico, que alcanzara justa fama universal, así como "La Diligencia", ubicada en el Prado, obra de similares características a la anterior. Es también autor de algunas figuras decorativas del Salón de los Pasos Perdidos del Palacio Legislativo y de bajorrelieves que se hallan al frente de dicho edificio.

Paralelamente a su producción artística se desempeñó en la docencia, al frente de la clase de modelado y dibujo al natural y modelo vivo en la Facultad de Arquitectura.

Entre las diversas esculturas ubicadas en diferentes lugares públicos de Montevideo se puede citar: Los monumentos a Ansina, Juan Manuel Blanes, Dr. Julio Carrere, El Aguatero, El Entrevero, Dr. Luis Morquío, Nuevos Rumbos, José Enrique Rodó, Guillermo Tell y María Eugenia Vaz Ferreira.

Falleció el 28 de noviembre de 1965, en la ciudad de Montevideo, en la que ha quedado perpetuado el genio creador del gran maestro.

14-04-1939 Inauguración Servicio EXPRESO del PLATA : Colonia – Bs. Aires

Esta línea aérea comenzó sus vuelos el 15 de abril de 1939 entre Colonia y Bs.Aires con un avión De Havilland Dragon con capacidad para 5 pasajeros y 2 tripulantes. Se mantuvo en servicio por poco mas de un año ya que contaba con un solo aparato que se accidento el 5 de junio de 1940 cuando procedía a despegar de Colonia.

Al parecer no contó con subvención del Correo aunque por testimonio de los pilotos de la época transportaron sacas postales. No se conoce ninguna pieza con marcas o anotaciones de esta aerolínea.

Según se aprecia en la etiqueta de propaganda existía algún tipo de acuerdo con C.A.U.S.A. para el transporte de los pasajeros.



21-12-1939 Primer Viaje de regreso de LATI : Montevideo – Europa (R-42 – P-5)

Se trata de la primer compañía aérea de línea italiana que realizo el enlace con Sudamérica; los antecedentes son los siguientes:



El 28 de octubre de 1934, día del XII aniversario de la Marcha sobre Roma se funda, por voluntad política del régimen fascista, "Ala Littoria", cuyo nombre viene sugerido de Benito Mussolini. "Ala Littoria S.A." fue la primera compañía aérea de línea italiana de propiedad estatal y efectuaba servicio de transporte de pasajeros y servicio postal. Nace de la incorporación de varias compañías privadas, en el momento de la

fundación la flota de la aerolínea estaba constituida por un conjunto de aviones como los Junkers G 24 y F 13, los hidroaviones Dornier Do J Wal y Do R Superwal, los italianos Savoia-Marchetti(SM) S.55, Savoia-Marchetti S.66 y los holandeses Fokker F.VIIb/3m. Posteriormente fue incorporando aparatos como el nuevo Savoia-Marchetti S.M.73, proyectado inicialmente como bombardero pero reconvertido a uso civil. A partir de 1937 incorporó el modelo Savoia-Marchetti S.M.75, capaz de llevar 24 pasajeros. Con este nuevo avión, Ala Littoria impulsó todas sus rutas, particularmente la Línea del Imperio que unía con 4 vuelos semanales Roma con Bengasi y Adís Abeba.

El interés italiano por crear un servicio aéreo que uniera Europa y América venía de antiguo y había tenido diversos vuelos pioneros : los Cruceros Atlánticos de los SM 55 en 1931 y 1933, el raid a Brasil de 3 SM 79 Trasatlánticos en enero de 1938 los "Sorci Verde", el vuelo del Cant Z 506 a Bs Aires en marzo de ese año.



Estos vuelos demostraron la posibilidad real de crear un enlace aéreo y diferentes empresas aeronáuticas se pusieron a la labor.

Resultaba claro que para que la línea fuese rentable había que llevar un número elevado de pasajeros y eso requería un cuatrimotor pero ninguna empresa italiana estaba en condiciones de fabricarlo inmediatamente. La cuestión de la rentabilidad dejó de tener importancia cuando el Ala Littoria, a instancias del mismo Mussolini, aceptó cubrir el déficit de la línea. En el Ala Littoria creían que el uso de hidroaviones sería la mejor opción, pero aquí tomó las riendas, Bruno Mussolini, hijo del “Duce” y famoso aviador. Señaló que el nuevo avión de la Savoia, el SM 83, era el instrumento técnico más adecuado para realizar el vuelo transcontinental.

El SM 83 (Savoia-Marchetti) era una evolución del SM 79; voló por primera vez en 1937 y era una máquina sofisticada con velocidad por encima de los 400 km/h y capaz de llevar a 4 pasajeros y 4 tripulantes a 4.800 km de distancia o a 10 pasajeros a 3.000. Era una autonomía espectacular que compensaba la escasa carga útil. Se fabricaron una treintena de estos vehículos, de los que unos pocos se vendieron a las compañías SABENA y LARES.

El 11 de septiembre del 39 se creó la Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L.A.T.I.) a partir de la sección del “Ala Littoria Linee Atlantiche”, quedando como director Bruno Mussolini. El proyecto era unir a la mayor brevedad posible Italia con Brasil-Argentina y desde allí, cuando estuviesen dispuestos los transportes cuatrimotores, extenderse más allá de los Andes, a Chile y por el norte abrir una línea con EEUU.

El 3 de octubre del 39 se iniciaron los primeros viajes de prueba conducidos por el propio Bruno Mussolini. El viaje duraría tres días, divididos en las siguientes etapas:

- Guidonia-Sevilla (1.580 km). Aquí se abría un ramal secundario Lisboa-Sevilla (470 km).
- Sevilla-Cabo Juby (1.667 km).
- Cabo Juby-Villa Cisneros (587 km).
- Villa Cisneros-Isla de Sale, en Cabo Verde (1.080 km).
- Isla de Sale-Recife (3.086 km, 9 horas de vuelo, la etapa de mayor distancia).
- Recife-Río de Janeiro (2.249 km, 6 horas de vuelo).
- Río de Janeiro-Buenos Aires (2.240 km).

La L.A.T.I. había preparado importantes infraestructuras, sobre todo en la isla de Sale, donde se construyó un aeropuerto de 1.200 metros, dos hangares, una estación de radio, centro meteorológico, central térmica, enfermería, etc.. Cinco estaciones de radio y dos barcos proveían las guía a los goniómetros de los aviones.



El vuelo inaugural Roma - Río de Janeiro se efectuó el 21 de diciembre de 1939, con la II Guerra Mundial ya iniciada y desde Río de Janeiro a Santiago de Chile por la “Sindicato Cóndor” el 22. de diciembre de 1939. Contaba con 12 aparatos Savoia-Marchetti S.M.83 y 19 pilotos, 5 de ellos militares. Hasta el 9 de junio de 1940, en que se suspendieron temporalmente, se produjeron 59 vuelos atlánticos, llevando un promedio de 300 kg de correo y algunos pasajeros. Once SM 83 y un SM 79 Trasatlántico se ocupaban de servir la línea.

Al entrar Italia en guerra, en un primer momento Roma suspendió la línea y transfirió 8 SM 83 a la 615 Escuadrilla de transporte. Pero ya el 22 de junio decidió reiniciar los vuelos a



Brasil con un SM 83, un SM 82 y un SM 75. La razón es que consideraban que mantener una unión con Latinoamérica era esencial: por ella recibían cierta cantidad de materiales estratégicos como platino o diamantes, también divisas de la colonia italiana (en forma de objetos de poco peso como sellos, bandejas de mariposas raras... que se vendían en Suiza), se recibían los informes de sus servicios de espionaje, llegaban viajeros extraordinarios, se influía en las autoridades brasileñas enviándoles medicamentos de la Montecatina para las enfermedades tropicales.

LATI era un enorme instrumento de propaganda y de prestigio ante las sociedades brasileña, uruguaya y argentina. Esto era muy importante para contrarrestar la propaganda y presiones aliadas sobre los gobiernos de estos países que les instaba a romper relaciones con el Eje.

Con EEUU cada vez más implicado en la causa aliada, los intereses de la Lufthansa en las líneas aéreas de Brasil, Perú, Bolivia y Ecuador fueron incautados por los respectivos gobiernos o adquiridos parcialmente por PANAMERICAN y su subsidiaria PANAGRA. Pero la LATI proseguía sus vuelos. Algunos gobiernos, como el argentino, no deseaban el cese de sus actividades. Otros, como el brasileño, muy presionado por EEUU, no querían enfrentarse al sector de la opinión pública de sus países favorable al Eje.

El viaje a través del Atlántico Sur se había complicado mucho porque debía de hacerse en absoluto silencio de radio. Se temía que si los transportes eran localizados podrían ser derribados por cazas despegados de un portaviones. Pero pese a las dificultades de un vuelo de 10 horas sobre el océano sin ayuda de goniómetro no se produjeron accidentes.

En este punto entró en acción el Special Intelligence Service (SIS), del FBI, que a petición del nefasto Edgar Hoover preparó un motivo de ruptura entre Italia y Brasil. Se falsificó una carta del director de LATI (ya no era Bruno Mussolini, pasado a la aviación militar para volar los Piaggio 108, en los que encontró la muerte) dirigida al jefe de su delegación en Brasil en la que insultaba gravemente al presidente Getulio Vargas y definía a su país como "una nación de simios" (esta operación, poco conocida, está sacada de la obra del agente del SIS Montgomery Hyde "Room 3603"). La falsa carta se filtró al gobierno brasileño. Sea porque se tragase el engaño, sea porque se había producido ya el ataque a Pearl y la consiguiente conferencia de Río, en enero de 1942 se incautaron todas las instalaciones de LATI y se rompieron relaciones diplomáticas con Italia. Los vuelos de la LATI habían finalizado.....

Nota: En la Conferencia de Río de enero de 1942, todos los países iberoamericanos, excepto Argentina, por convicción o doblegándose a presiones de Washington, rompieron relaciones con el Eje



Para la correspondencia inaugural salida de Roma el 21 de diciembre de 1939 se utilizaron 3 diferentes marcas especiales circulares, todas ellas con el texto "RIO DE JANEIRO". Existe correspondencia remitida a Uruguay en este 1er vuelo pero es muy escasa.

El que se presenta se trata de un sobre circulado desde Roma a Mercedes con recepción (al dorso) del 26 de diciembre de 1939; cancelaciones normales de la época y marca especial de Tipo 2.

Para la correspondencia salida de Río de Janeiro en el 1er vuelo en el mismo día 21 de diciembre de 1939 también se utilizó una cancelación Brasileña especial con la gaviota (emblema de LATI). El avión del vuelo inaugural desde Río de Janeiro (I-ARPA) se estrelló el 24.XII.1939 en las montañas "Atlas" cerca de Mogador – Marruecos





misma se trata de un sobre dirigido desde “Rincón del Bonete” via Montevideo a Genova , fechada 11 de diciembre de 1939 y endosada “Via Ala Littoria”, con transito por Montevideo y arribo a Genova el 27 de diciembre de 1939 al dorso.

Las piezas recuperadas dañadas fueron colocadas en “sobres ambulancia” y se les adjuntaron notas por parte de las administraciones postales de Alemania, Italia y/o Londres explicando las causas de la demora en la entrega; probablemente existan notas de otros países.

durante una tormenta pereciendo toda la tripulación de 5 personas y 3 periodistas que cubrían la apertura del servicio postal (un italiano y 2 brasileños); se salvo una pequeña parte de la correspondencia, parte de ella con quemaduras.

Existan piezas postales expedidas desde Uruguay pero son muy escasas. La pieza que se presenta (perteneciente a la colección G.Martinez) es la única que he observado; la



Debido a la interrupción del transporte de correspondencia por parte de Lufthansa y Air France (por la 2GM) a partir de julio de 1940 se concentro tal cantidad de correspondencia sobre LATI que hubo necesidad de agregar nuevos aviones S.M.82 y S.75/76, mas lentos pero de mayor porte.



Circulada de Montevideo a Madrid – España el 25 de noviembre de 1940; con fecha de recepción 19 de diciembre al frente. Franqueda con combinación de sellos por un total de \$ 1.40 cancelados con fechador “Sol Naciente” de Sucursal Maritima. Faja de Censura de Madrid. Siguió el curso normal Mdeo-Bs.Aires-Rio por Condor y de Rio por LATI hasta Sevilla. Son raras las cartas de Uruguay a España por LATI.

El 5 de julio de 1941 la línea se extendió desde Río de Janeiro a Bs.Aires con etapas desde Natal en Bahía y Porto Alegre las que pronto fueron suprimidas. En el primer vuelo de extension hasta Bs. Aires a la correspondencia remitida desde Brasil se le aplico la marca especial con texto “VOO INAUGURAL BRASIL – ARGENTINA – JULHO 1941 XIX” y el gaviotín en el centro. Previamente a esta fecha la correspondencia hacia y desde Rio era transportada por el Sindicato Condor.



Lati continuo operando hasta el 19 de diciembre de 1941 en que habiendo entrado en guerra EE.UU junto con Gran Bretaña presionaron a Brasil para que interrumpiera estos servicios cortándole los aprovisionamientos a Lati y Cóndor; el ultimo vuelo de Río a Roma partió el 11.12.41.

Durante sus casi 2 años de existencia Lati realizo 211 cruces del Atlántico Sur transportando 1.700 pasajeros, 120.808 kgs de correspondencia y 143.414 kgs de carga. Solo 2 aviones se perdieron, el del vuelo inaugural y otro el 15.1.1941 después de 4 hrs de salir de Natal; de este ultimo no se recupero correspondencia.

El mayor volumen de correspondencia fue dirigida desde / hacia Alemania; salvo excepciones al comienzo y final del periodo hubo censura en Alemania, Italia y España.

En Europa a los sobres se agregaba ya sea manuscrito o mediante un gomígrafo el medio aéreo a utilizar.



Circulada de Roma a Montevideo el 7 de julio de 1941



En Italia, Brasil y probablemente otros países, en algunos casos por la 2da mitad del periodo, se agregaron unas etiquetas (viñetas) en azul y blanco. Existen por lo menos dos tipos

diferentes de viñetas con el símbolo de la gaviota: (A) Azul oscuro de 45 x 18.5 mms; dentado muy fino practicamente "cortado en líneas"; texto "POR VIA AEREA - POR AVION - VIA CONDOR - L.A.T.I." en 3 líneas. (B) Azul claro de 51.5 x 19.5 mms, dentado 12.5 estandar; texto "PER VIA AEREA - POR VIA AEREA - POR AVION - VIA LATI" en 4 líneas. y el texto "PER VIA AEREA - POR VIA AEREA - POR AVION - VIA LATI" o similar.

Desde Sudamérica se utilizaron diferentes sobres comunes y con variados impresos o manuscritos en algunos casos combinados con Cóndor, Air France y Pan American. L.A.T.I también emitió tarjetas de inauguración, de propaganda y de año nuevo; se conocen por lo menos 5 tipos de tarjetas de publicidad y 4 de "fin de año". En general los sobres emitidos desde Uruguay están franqueados con los sellos A60/A79, A81A/A88a o A89/A96, complementados o no con sellos de superficie; las cancelaciones fueron las corrientes del Servicio Aéreo. Existen con anotaciones de tipo "Via Condor - Lati", "Vía Lati", "Via Condor" o similares, inclusive he visto una carta anotada "Vía Ala Littoria"



Debido a la situacion de guerra existieron aparecen diferentes marcas y bandas de censura en las piezas circuladas por L.A.T.I., especialmente en aquellas dirigidas a EE.UU. y otros paises involucrados en el conflicto.



Existen piezas voladas en distintas fechas a: España, Portugal, Italia, Suiza, Alemania y

algunos otros destinos intermedios. La marca circular de 18 mms con una gran letra “A” al centro y otra letra mas pequeña al pie corresponde a la censura de Alemania; la letra “A” es por Auslandsbriefprüfstelle o “Oficina de Revision de Correo del Exterior” y la letra pequeña puede ser (b) - Berlin, (d) - Munich y (e) - Frankfurt. La pieza anterior circulo el 21 de mayo de 1941 de Montevideo a Alemania y se observa la aplicacion de la marca de censura; franqueada con sello de



75 cts cancelado con fechador “SERVICIO AEREO” con avioncito.

La pieza a la derecha fue circulada por L.A.T.I de Dinamarca a Uruguay el 24 de junio de 1941 con la marca de censura “Ad” que indica inspeccion en Munich pero sin ser abierta; el nro 26 en purpura corresponde al censor. Al dorso tiene marcas de recepcion en Montevideo del 22 de julio.



Además del vuelo inaugural los que presentan una mas relativa importancia filatelica son los siguientes:

- 1940, 18 de mayo 050 cruce del Atlántico
- 1940, 07 de diciem. 100 cruce del Atlántico
- 1941, 15 de enero Aeronave perdida
- 1941, 25 de junio 150 vo cruce del Atlántico
- 1941, 19 de julio primer vuelo de extension de Brasil hasta Argentina.
- 1941, 15 de noviem. 200 vo cruce del Atlántico
- 1941, 19 de diciem último vuelo.

El vuelo perdido del 15 de enero tiene algunas consideraciones muy especiales: *El 15 de enero de 1941 el SM 75 I-BAYR tripulado por Baldini y Ferioli, despegó de Natal hacia Italia con carga y 6 pasajeros, entre ellos, el diplomático alemán Alexander Safarovski. A las 11.25 el avión dio un aviso de avería en el motor central y anunció que se dirigía para aterrizar en la isla de Fernando de Noronha. A las 11.46 volvió a llamar para señalar unidades navales en el sector y siguió lanzando señales de socorro hasta las 12.05, en que se cortó la comunicación.*

La Dirección local de la L.A.T.I pidió ayuda a las autoridades brasileñas para auxiliar al avión. Estas disponían de dos SM 79 "Gran Autonomía" restos del vuelo de los "Sorci Verdi" y de las travesías preparatorias de la línea trasatlántica de L.A.T.I. Pero la Aeronautica Militar brasileña se negó a prestarlos. Entonces L.A.T.I pidió un segundo piloto y un radiotelegrafista brasileños para completar la tripulación de un SM 83 basado en Recife con el que iniciar la búsqueda. Pero recibió la respuesta de que "no había elementos suficientemente preparados". Todo estos contravenía la tradicional solidaridad internacional entre aviadores. Lo cierto es que las presiones de las embajadas aliadas congelaron toda ayuda de Brasil.

Así que L.A.T.I y la embajada italiana tuvieron que organizar el rescate fletando medios navales que no estuvieron dispuestos para salir hasta el día 16. Demasiado tarde.

Para Uruguay y Argentina existe un capitulo especial e historia postal relacionado con LATI que corresponde a la correspondencia “entre alemanes” por parte de un grupo industrial en el Uruguay (Consal Rio Negro Konsortium de la Siemens que construía en Uruguay la represa “Gabriel Terra” en el Rincón del Bonete donde se instalo una sucursal especial del correo con su propio matasellos) y de los marinos del acorazado Graf Spee prisioneros en ambos países.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V70.

En el siguiente cuadro se presentan las sobretasas aéreas que regían en la época extractadas de la Guía Oficial de la Oficina Nacional de Turismo del Uruguay 1941 – 1942.

SERVICIO AEROPOSTAL

Sobretasas Aéreas

NOMBRE DE LAS COMPAÑÍAS AEREAS Y PAISES SERVIDOS	SOBRETASAS			
	Cartas y Tarjetas Postales		Impresos, muestras papeles de negocios	
	Unidad en peso en gramos	\$ m/n.	Unidad en peso en gramos	\$ m/n.
CORPORACION SUDAMERICANA CONDOR				
Argentina	5	0.07	25	0.07
Paraguay	5	0.17	25	0.17
Chile y Brasil	5	0.15	25	0.15
Europa (todos los países)	5	0.63	25	0.63
Africa Occidental, Colonia de Río de Oro, Marruecos	5	0.63	25	0.63
Libia, Cirenaica y Tripolitania	5	0.65	25	0.63
Egipto, Syria, Libano y Palestina	5	0.67	25	0.63
Irak, Iran, Persia y Sudan	5	0.70	25	0.63
Afganistan, Belouchistan, India Británica	5	0.72	25	0.63
Uganda, Tanganyka y Zanzibar	5	0.74	25	0.63
Kenya	5	0.76	25	0.63
Rhodesia del Norte, Rhodesia del Sur, Ceylan y Mongolia	5	0.77	25	0.63
Africa del Sur, Sud-Oeste de Africa, Congo Belga, Nyasaland y Siam	5	0.80	25	0.63

China, Hong-Kong, Estados Malayos, Establecimiento de los Estrechos e Indias Neerlandesas	5	0.83	25	0.63
Indochina Francesa y Mozambique	5	0.86	25	0.63
Japón, Formosa, Filipinas, Norte de China	5	1.14	25	0.63
Australia, Nueva Zeelandia, Nuevas Hebridias y Nueva Caledonia	5	0.90	25	0.63
Madagascar, Isla Mauricio y Reunión	5	0.96	25	0.63
"PANAGRA" y "PANAIR"				
Chile, Brasil, Paraguay y Bolivia	5	0.15	—	—
Perú	5	0.35	—	—
Ecuador, Panamá, Venezuela, Guayana, Zona del Canal y Trinidad	5	0.56	—	—
Colombia y Costa Rica	5	0.59	—	—
Bahamas, Canadá, Cuba, Sto. Domingo, EE. UU. de Norte América, Guadalupe, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, Méjico, Nicaragua, Puerto Rico y San Salvador	5	0.69	—	—
Haway e Islas Filipinas	5	1.19	—	—
Macao, Hong-Kong, Estados Malayos, Indias Orien- tales Holandesas, Japón, China, Australia, Nueva Zeelandia e India Británica	5	1.24	—	—
TRANSATLANTICO				
EUROPA vía Nueva York	5	1.08	—	—
AEROPOSTA ARGENTINA (CAUSA)				
Comodoro, Rivadavia, Trelew, San Antonio Oeste, Sta. Cruz, San Julián, Río Gallegos y Magallanes	5	0.15	50	0.35
Buenos Aires	10	0.03	25	0.25

12-05-1940 Conmemorativo X Aniversario Cruce del Atlántico Sur : Mdeo - Europa

El 12 de mayo de 1940 se cumplió el décimo aniversario de la 1ª travesía Aeropostal del atlántico Sur por el piloto Juan Mermoz en avión Late 28 con flotadores.



Los sobres son de tipo corriente o especiales de Air France y presentan un gomígrafo rectangular de 41.5 x 30 mms en rosa lila o negro grisáceo

con el texto "1930-12 MAYO-1940 / 10º ANIVERSARIO del / PRIMER CRUCE AEREO

/ del ATLÁNTICO SUR – AIR FRANCE". Franqueados con sellos A89/A96, A97/98 o A101/107 complementados o no con sellos de superficie; las cancelaciones fueron con fechador circular con barras del Servicio Aéreo de Montevideo que tiene un pequeño avión en la parte superior, fecha 12.MAY.40 con distintas horas.

Existen piezas con destino a Brasil, Africa, España, Francia y Francia con otros destinos en Europa

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V71.



05-05-1941 Civic Air Mission to Latin America

Se trató de un tour de tres meses por todas las repúblicas del continente Americano organizado por personalidades y empresarios civiles de EE.UU. Partió de Washington el 5 de marzo de 1941 siendo Nelson A. Rockefeller el Coordinador de Relaciones Comerciales y Culturales. Principalmente se trató el tema del desarrollo de la aviación civil en los diferentes países. El líder del vuelo fue el Mayor General Frank R. McCoy, retirado, del ejército de EE.UU. y el piloto James E. Farris utilizándose un aeroplano anfíbio Grumman bimotor.



La misión cubrió aproximadamente 28.000 millas volando primero a Cuba, y luego en el siguiente orden, a: Haití, República Dominicana, Venezuela, Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Columbia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala y México.



Se transportó un limitado número de piezas a diversos países de Latinoamérica y desde los mismos a EE.UU.

En las piezas remitidas desde Uruguay se utilizaron sobres de diferente tipo con un gran gomígrafo cuadrangular en tinta azul con texto en inglés "INTER-AMERICAN ESCADRILLE - CIVIC AIR MISSION - TO LATIN AMERICA - 1941" y unas alas con la bandera de "Las Américas" en el centro.



Franqueadas con sellos de la época entre 74 y 80 cts con diferentes cancelaciones (correo central, sucursal, etc); al dorso tienen el fechador circular con barras de "SERVICIO AEREO" del 5 de mayo. Existen piezas firmadas por el Piloto Capt. J.E. Farris.



El mismo gomígrafo aparece en correspondencia remitida desde otros países por lo cual supongo que se trataba de una marca que existía a bordo del avión y que se aplicaba en sobres que luego se entregaban al correo (se puede observar que parte de los sellos y la etiqueta de certificación están aplicados sobre la marca) que los remitía por la vía normal.



Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi.

Correo Aéreo del Uruguay con las Américas, Caribe y Europa durante la 2da Guerra Mundial (Cat. Ciardi)

CONDOR-LUFTHANSA a Europa : Cesó el 31 de Agosto de 1939

AIR FRANCE a Europa : Cesó el 2 de Julio de 1940

CONDOR-LATI : Voló desde el 22 de dic de 1939 hasta el 11 de dic 1941. Ambas líneas cesaron juntas.

PAN AMERICAN : Continúa su ruta FAM 10 combinando con FAM 5 (Caribe) con un viaje semanal de alrededor de 7 días a Miami llevando correspondencia de: Río de la Plata, Brasil, Antillas, Miami a otros puntos de EE.UU., Países Sudamericanos del Pacífico por FAM 9 (Panagra), a Europa vía Estados Unidos; estos vuelos se realizaban en hidroaviones "Clipper" por las siguientes rutas:

1) Ruta Media: Port Washington (Long Island N.Y.) o Baltimore-Horta (Azores) – Lisboa – Marsella (que no se alcanzó a partir de la guerra). Desde Lisboa a España y el resto de Europa por FF.CC. o avión; desde Lisboa a Plymouth por avión; desde Lisboa a Casablanca por avión. Posteriormente la ida y el regreso incluyeron las Islas Bermudas donde se efectuaba la censura Británica.

2) Ruta Norte: Fue utilizada como alternativa, especialmente en verano. Salida de Nueva York o Montreal – Goose Bay (Labrador) – Cabo Farewell (Groenlandia) - Rejavick (Islandia) - Pristwick (Gran Bretaña). De aquí pudo haber correspondencia enviada por avión a Suecia.

3) Ruta Sur : Debido a las malas condiciones que en invierno se presentaban en Horta, que no tiene bahía ni ría para proteger los Clippers de los vientos del Oeste, se ensayó en 1940 el trayecto EE.UU. – Caribe – Natal – Bolama (Guineas Portuguesa) – Lisboa. Eran 4.000 millas más pero de mucho mejores condiciones ya que volaban tanto a la ida como a la vuelta con vientos de cola.

4) Ruta en África : Pan American desarrolló desde Fishermans Lake (Liberia) un trayecto a través del Shara hasta Kartum y desde allí, por aviación Inglesa, hasta el Cairo. Es posible que por estas vías haya llegado correspondencia Uruguaya al Cairo.

Nota: El trayecto completo y las censuras retrasaban enormemente la correspondencia.

En **mayo de 1941** la Dirección Gral de Correos comunica sobretasas para el "Nuevo servicio de transporte de correspondencia aérea entre Bs.Aires, Santa Fe, Barranqueras, Formosa y Asunción del Paraguay" vía la **Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos**. Estas son:

Para la Argentina		Para el Paraguay	
L.C. cada unidad de 05 grs o frac.	\$ 00.07	L.C. cada unidad de 05 grs o frac.	\$ 00.17
el kilogramo	\$ 13.20	el kilogramo	\$ 33.00
A.O. cada unidad de 25 grs o frac.	\$ 00.07	A.O. cada unidad de 25 grs o frac.	\$ 00.17
el kilogramo	\$ 02.64	el kilogramo	\$ 06.60

El **11 de diciembre de 1942** se aprueba el proyecto de contrato realizado entre la Dirección General de Correos con la **S.A. Empresa de Viacao Aérea Río Grandense “Varig”** del Brasil para el transporte de correspondencia por vía aérea entre Montevideo y Porto Alegre con escalas fijas en Pelotas y facultativas en Yaguaron y en tráfico mutuo con los aviones de las compañías “Cóndor”, “Panair do Brasil” y “Panamerica Airways” para Brasil, Venezuela, Colombia, Antillas, Centro América, Estados Unidos, Canadá, Africa Occidental y Europa.

22-02-1943 Vuelo accidentado Pan American - New York - Foynes, Ireland

El 22 de febrero de 1943 se produce un accidente sobre el río Tagus – Lisboa (Portugal) con el aeroplano Boeing 314 – NC 18603 – Yankee Clipper de Pan American Airways en la ruta New York – Bermuda – Horta, Azores – Lisboa – Foynes, Ireland; con 12 tripulantes y 27 pasajeros, sobreviven 15 personas.

El aeroplano proveniente de Horta arribó a Lisboa a las 18:20 donde siguiendo los procedimientos normales se encendieron las luces de aterrizaje indicando que el mismo debía realizarse de Sur a Norte; un error de apreciación del piloto causó que se estrellara en el río a las 18:47 donde permaneció parcialmente sumergido por unos 10 minutos y luego se fue al fondo.



El aeroplano transportaba 93 paquetes de correo desde Norte y Sud America y alguno desde Africa todos con destino a varias ciudades Europeas. Fue recuperada una importante cantidad de correspondencia a la cual se aplicaron diversas marcas y etiquetas referentes al accidente en los destinos. También se aplicaron marcas de censura debido a la situación y limitaciones que se estaban viviendo por la guerra. Se conocen algunas piezas remitidas desde Uruguay. (R93 - www.crashmail.dk)

Innelliggande försändelse har skadats av vatten vid förlisningen av en Clippermaskin på Tagusfloden utanför Lissabon den 22 febr. 1943. Frimärkena hava i allmänhet bortfallit.



04/30-06-1943 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos (5ª Serie – Waterlow & Sons)

En junio 1943 se emiten dos nuevos valores de las emisiones de Waterlow & Sons de Londres con las mismas características de los emitidos anteriormente; el 4 de junio se emitió un valor de \$ 10.00 azul oscuro (10.000) y el 30 de junio un valor de 8 cts verde (100.000). Como en todas las emisiones de W & S existen pruebas dentadas y sin dentar con perforaciones para desvalorizarlos.

El valor de 8 cts se correspondía con la tasa complementaria para el franqueo aéreo a Argentina por la aerolínea C.A.U.S.A. (3 cts de sobrecarga aérea + 5 cts tasa básica). El valor de \$ 10.00 fue pensado para cartas de peso y encomiendas.



Nota: Esta es la última emisión de Pegasos impresos por Waterlow & Sons Ltda. de Londres; sin embargo existe un valor de 75 cts marrón oscuro que no llegó a circular y que fue resellado conmemorando la victoria Aliada en la 2da GM el 14 de agosto de 1945.

27-11-1943 Primer vuelo Scandinavia (Finlandia)– America del Sur : Helsinki - Mdeo

El 27 de noviembre de 1943 se realizó el 1er vuelo de Escandinavia a América del Sur por la LUFTPOST. Sellos cancelados con fechador circular de HELSINKI – AVION del 27-11-43 Existió correspondencia destinada a Montevideo a los cuales se aplicó fechador de tipo banderola “DISTRIBUCIÓN” del día 28 de noviembre al dorso. No se registra correspondencia remitida desde nuestro país para este vuelo.



Nota: Vuelo NO catalogado en Ciardi.

09-06-1944 Emisión sellos Correo Aéreo – La Carreta (valores complementarios)

El 9 de junio de 1944 se ponen en circulación dos valores complementarios de la serie “La Carreta”. Impresos por en la Imprenta Nacional sobre papel mediano con las mismas características de las emisiones anteriores. No se catalogan variedades de estos sellos; los valores son:

- 1.38 \$ Naranja - 100.000
- 5.00 \$ Verde - 050.000



22-11-1944 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegasos Sobrecargados

Con motivo de la desaparición de los servicios de LATI y AIR FRANCE debido a la 2GM el correo aéreo debió ser transportado únicamente por PAN AMERICAN AIRWAYS debiendo ser alteradas las tasas. Los sellos sobrecargados fueron los de la emisión de Barreiro y Ramos aplicándoles mediante tipografía un nuevo valor en grandes caracteres con color rojo o negro. Los sellos sobrecargados (A101 al A107) y valores aplicados son los siguientes:

\$ 0.40 s/ \$0.47 carmin	SC en Negro	39.800	Paises sudamericanos hasta 5 gr (0,35 + 0,05)
\$ 0.40 s/ \$0.57 azul verde	SC en Rojo	23.700	idem
\$ 0.74 s/ \$1.12 castaño	SC en Negro	64.500	Centro y Norte America hasta 5 gr (0,69+0,05)
\$ 0.79 s/ \$0.87 verde	SC en Negro	10.100	Centro y N.Amer.hasta 5 gr (0,69+0,05+0,05 reg)
\$ 0.79 s/ \$1.27 castaño	SC en Negro	09.600	Centro y N.Amer.hasta 5 gr (0,69+0,05+0,05 reg)
\$ 1.20 s/ \$1.62 rosa	SC en Negro	28.800	Paises Europeos hasta 5 gr (1,08+0,12)
\$ 1.43 s/ \$2.12 pizarra	SC en Rojo	15.050	Centro y Norte Amer. mas de 5 gr (1,38+0,05)

Es interesante destacar que no existen variedades de sobrecarga catalogadas; además se sobrecargaron 17.500 ejemplares del valor de 52 cts que no llegaron a circular debido a su poca cantidad. El 9 de octubre de 1952 fueron incinerados los valores sobrantes (acta nro 1243A): 40 cts s/ 47 cts – 250; 40 cts s/ 57 cts – 4.300; 74 cts s/ 1.12 \$ – 100; 1.20 \$ s/ 1.62 \$ – 300; 40 cts s/ 52 cts – 17.500.



14-08-1945 Emisión sellos Correo Aéreo – Pegaso Sobrecargados

El 14 de agosto de 1945 se puso en circulación un nuevo sello Pegaso sobrecargado de la emisión de W&S no emitido de 75 cts marron (A108) con un nuevo valor de \$ 0.44 y conmemorando la Victoria Aliada en la 2GM; el dibujante de la sobrecarga fue Carlos José Naggi. Fueron sobrecargados 300.000 sellos en color violeta por la Imprenta Nacional en planchas de 50 sellos (papel fino, dentado 12.5). El 9 de octubre de 1952 fueron incinerados 50 ejemplares sobrantes (acta nro 1243A)

Existen variedades de sobrecarga doble, calco al dorso y de impresión: “1845” en vez de “1945”; “0.4” en vez de “0.44”; gran punto de color despues del “0.44” (pos. 3).



El dibujo de la sobrecarga representa una alegoría de la libertad con la mitad superior del cuerpo de una mujer alzando los brazos con grilletes que tienen las cadenas rotas. Este motivo



es similar a una de las esculturas existentes en el obelisco en homenaje a los constituyentes de 1830 situado en el Parque Batlle de Montevideo.

11-05-1945 Emisión sellos Correo Aéreo – Palacio Legislativo

El 11 de mayo de 1945 se puso en circulación un nuevo sello para correo aéreo de \$ 2.00 en color ultramar con la imagen del Palacio Legislativo; el dibujante fue A. Medina. Impreso por Colombino Hnos. de Montevideo por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel grueso satinado sin filigrana; dentado 12.5. Se emitieron 50.000 sellos

La única variedad catalogada consiste en borde inferior sin dentar. Existe un estudio parcial de este sello (R87) que lamentablemente no fue completado; o por lo menos no fue publicado.



El edificio llamado Palacio Legislativo, fue la 5ta y actual sede del Poder Legislativo; esta ubicado en la Avda. de las Leyes con su frente hacia la calle Agraciada. Gestado a fines del siglo XIX y concretado a principios del siglo XX la historia de su construcción es todo un proceso que involucra nada menos que 30 años para su inauguración el 24 de agosto del año 1925.



En el año 1905, aprobadas las ideas sobre el nuevo emplazamiento del Palacio, se encargó la ampliación y ajuste del proyecto de Meano (ganador del concurso realizado en 1904 y que había sorpresivamente fallecido en Bs.Aires), a los arquitectos Don Jacobo Vázquez Varela, prestigioso profesional de nuestro medio, y a Don Antonio Banchini, colaborador directo del Arq. Meano en la construcción del Congreso Nacional Argentino Terminados los recaudos correspondientes la

Comisión del Palacio llamó a licitación pública para la construcción, y adjudicó la obra a la propuesta más baja y conveniente, que fue la de la firma Manuel y Juan Debernardis

En 1908, se iniciaron los trabajos que continuaron sin alteraciones fundamentales hasta la contratación del Arq. Cayetano Moretti, en 1913, a quien se confió la terminación del edificio de acuerdo a las nuevas ideas que impulsaba entonces la Comisión del Palacio y el propio Presidente de la República, y que determinaron cambios fundamentales en su aspecto final. Su colaborador uruguayo más importante fue el arquitecto Don Eugenio Baroffio, figura de singular relieve en nuestro medio, que tuvo a su cargo años más tarde la responsabilidad de la conservación del Palacio. Finalmente el 25 de agosto de 1925, en conmemoración del centenario de la Declaratoria de la Independencia se inauguro el Palacio Legislativo.

31-10-1945 Emisión sellos Correo Aéreo – Fragata Eolo (R88)

El 31 de octubre de 1945 se puso en circulación un nuevo sello para correo aéreo de 8 cts en color verde con la imagen de la fragata “La Eolo”. Impreso por Colombino Hnos. de Montevideo por sistema de grabado en planchas de 50 sellos (5 x 10) sobre papel blanco grueso satinado sin filigrana; dentado 11 a menudo defectuoso. Se emitieron 100.000 sellos (2.000 hojas) que fueron utilizados hasta su terminación tanto para el servicio aéreo interior como al exterior.

Se conocen ejemplares sin dentado total (son escasos) y se catalogan como variedades de impresión las siguientes:

Ojo de buey en el casco (pos 1 – 26)

Grueso punto en “S” de “CENTESIMOS” y pie de imprenta “CULOMBINO” (pos. 9 – 34).

Grueso punto dentado en la “I” de “CENTESIMOS” (pos. 24 – 49).

Raya vertical después de “CORREO”

La plancha está formada por dos transportes de 25 sellos c/u repitiéndose los caracteres distintivos de cada sello en uno y otro bloque. Los 25 tipos son perfectamente identificables y están detallados en el estudio realizado por Ebbeler (R88). Los más notorios fueron catalogados como variedades de impresión según lo detallado previamente.



Con respecto a los ejemplares sin dentar existe un estudio de J.Ebbeler (R89 / R90) donde afirma que en principio existió una hoja de 50 sellos sin dentar y que fue dividida horizontalmente y vendida a dos connotados filatelistas (Hoffmann y Mezzotoni). La mitad superior (que pudo ser reconstruida) fue dividida de la siguiente manera: 4 bloques de 4 sellos c/u; una tira horizontal de 3 sellos; una pareja horizontal y 2 parejas verticales.

La mitad inferior no se sabe exactamente como fue fraccionada pero si que hay varias piezas multiples que son descritas en el estudio mencionado.

Por otros ejemplares sueltos o parejas Ebbeler (comparandolos con la hoja “basica”) deduce la existencia de por lo menos 3 hojas mas sin dentar. Analizando todos estos ejemplares que presentan muchas características “defectuosas” tales como pliegues, borrones e inclusive cortes se deduce que provienen del “cajon de los descartes” que se producian en la impresora mientras se confeccionaban las planchas. Se estima que existan un total de 60 o 70 sellos sin dentar ya sea en bloques o piezas sueltas.



Considerando que fueron “rescatados” del descarte ¿se pueden considerar sellos verdaderos?, ¿ensayos?. En principio no fueron sellos que pasaron por el correo y por lo tanto nunca fueron puestos a la venta al público. Ensayos tampoco fueron ya que consta que todos ellos fueron destruidos. Sin embargo estos sellos sin dentar estan incluidos en diferentes catalogos universales o especializados.

El medio de los conflictos Rivera – Oribe, preludio de la “Guerra Grande”, el 17 de febrero de 1837 ingresa al puerto de Montevideo la fragata Sarda “Eolo” de 393 tons comandada por el Cap. Vicente Gianello que habia salido de Cadiz con un cargamento consignado a José Gestal, uno de los mas fuertes comerciantes de la época. Esta no era la primera vez que la fragata había estado en Montevideo, inclusive en 1835 trajo como pasajero al Torero Manuel Domínguez (que venía escapando de un hecho de sangre en cuyo transcurso cayó herido de muerte otro torero, el “Clarito”); Domínguez volvió a España tras dieciséis años de experiencia como lidiador de toros y soldado forzosamente incorporado en las filas de los blancos de Oribe donde alcanzaria cierta relevancia en la Guerra Grande.

En 1837, la Eolo permanecio varios meses en Montevideo siendo adquirida por J.Gestal que gestiono el cambio de bandera convirtiendo la fragata a un buque de pabellon Oriental. El gobierno declaro “paquete” a la fragata transformándose así en el primer buque uruguayo que llevo correspondencia a Brasil y Europa.

El 8 de junio de 1837 levó nuevamente sus anclas y partio hacia Cádiz. Al llegar a destino, con su pabellon oriental, el Gobierno Español emite una Real Orden abriendo sus puertos a buques nacionales culminando el ciclo de reciprocidad de franquicias entre Uruguay y España iniciado tres años antes. La fragata Eolo fue así el primer buque que abrio el camino del comercio entre ambas naciones soberanas y José Gestal fue su artífice.

30-11-1945-46

Emisión sellos Correo Aéreo – Resello Victoria de Samotracia



En noviembre de 1945 y julio de 1946, conmemorando la Victoria Aliada en la 2GM se realiza un resellado con nuevo valor y la imagen de la “Victoria de Samotracia” sobre 4 valores de la serie de los aéreos de “La Carreta”.

La sobrecarga fue realizado por la Imp. Nacional con tintas de diferentes colores; el dibujante fue Carlos José Naggi. Fueron resellados los siguientes valores:

14 cts	sobre 50 cts marron	sc violeta	150.000	26 jul 1946	1.000
23 cts	sobre 50 cts marron	sc negra	190.000	26 jul 1946	2.000
23 cts	sobre 1.38 \$	naranja sc negra	066.000	30 nov 1945	1.350
1.00 \$	sobre 1.38 \$	naranja sc azul	020.000	30 nov 1945	0.550



El 9 de octubre de 1952 fueron incinerados los valores sobrantes (acta nro 1243A) según lo detallado en la última columna del cuadro anterior. Es de interés destacar que ni la fecha de emisión ni las cantidades incineradas están incluidas en el catálogo Ciardi.

Existen unas cuantas variedades en las sobrecargas, algunas de ellas muy bien cotizadas; las catalogadas son las que aparecen en letra normal y las no catalogadas en *itálica* :

- 14 cts sobre 50 cts – s/c invertida, 1945 en el medio, s/c muy desplazada, “1” de “1945” sin trazo en la base (pos 48), *sello sin dentado vertical.*
- 23 cts sobre 50 cts – s/c doble, “1945” a la derecha, “1945” omitido, “5” de “1945” cortado, calco de la s/c.
- 23 cts sobre 1.38 \$ – s/c invertida, s/c muy desplazada, s/c en color azul
- 1.00 \$ sobre 1.38 \$ – s/c invertida, Vestido de la “Victoria” cortado en la cintura (pos 37), s/c *desplazada*



En el valor de 23 cts sobre \$ 1.38 cts aparece nuevamente un color cambiado en la sobrecarga siendo en este caso en color azul en lugar de negro; se conoce solo en estado nuevo en sellos sueltos y algunas piezas múltiples. Es el valor más cotizado de todas las variedades de la serie. No he encontrado referencias sobre la cantidad que puedan existir de los mismos. ¿Se tratará de otra prueba gestionada por el Sr. Miranda?

La “Victoria Alada” es una escultura realizada en mármol blanco que mide 2.44 mts y si se le incluyen las alas 3.28 mts; representa a “Niké”, la diosa de la victoria. Su autoría se atribuye a Pithocrito alrededor del año 190 AC. Fue descubierta en 1863 en la isla de Samotracia por el cónsul francés Charles Champoiseau, arqueólogo aficionado.

Cuando se descubrió se pensó que fue mandada esculpir por Demetrio Poliorcetes para conmemorar su triunfo naval en Salamina sobre la flota de Ptolomeo Sóter en el año 306 a. C., porque figuraba en las monedas emitidas del 294 al 288 a. C., la datación de la escultura hacia comienzos del siglo II antes de Cristo hace más lógico pensar que en realidad se labró para celebrar las victorias sobre Antíoco III Megas.

La estatua se exhibe en el museo del Louvre en París y es uno de los tesoros robados y que no ha sido restituido a su país de origen pese a los múltiples reclamos realizados. Una de sus alas, al menos en parte, no es original, sino producto de una restauración. Una de sus alas, al menos en parte, no es original, sino producto de una restauración. Uruguay fue el primer país que la empleó como ilustración en una emisión postal para conmemorar el triunfo Olímpico en fútbol en París en 1924; posteriormente se aplicó en otros sellos y marcas conmemorativas.



09-01-1946 Emisión sellos Correo Aéreo – Resello Inaug. Represa del Río Negro (R48)



El 9 de enero de 1946, con motivo de la inauguración de la Represa se resello el valor de 62 cts verde oscuro de los aéreos y el valor de 68 cts de los sellos de superficie. Al valor aéreo se le realizó una sobrecarga en negro con el texto “INAUGURACIÓN – DICIEMBRE, 1945” manteniéndose el valor facial; el dibujante de la sobrecarga fue Carlos



José Naggi. Fueron resellados 115.000 sellos siendo posteriormente retirados de circulación 7.350 (incinerados en 1952) por lo cual circularon 107.650.

Lógicamente se mantienen las variedades de impresión constantes que son:

a) "6" cortado transversal – Pos. 50 plancha A (total 1.076 sellos)

b) grueso guión sobre el nro "6" – Pos. 46 plancha B (total 1.076 sellos)

Ciardi cataloga variedades color "Verde azulado" y otra "Borde superior s/d".

Nota: La información referente a la Represa del Río Negro se presentó con la emisión de 1937/41.

27-01-1946 Vuelo experimental de la B.S.A.A. : Mdeo – G.Breñaña (R67)

La British Overseas Airways Corporation (B.O.A.C.) fue la única compañía aérea estatal del Reino Unido entre 1939 y 1946 y la única de largo alcance desde 1946. La compañía nació de la fusión entre Imperial Airways y British Airways Ltd. La Ley de Aviación Civil de 1946 obligó a desmembrar las dos divisiones de BOAC en tres corporaciones separadas:

B.O.A.C. - Para rutas al Imperio Británico, Norteamérica y Lejano Oriente.

British European Airways (B.E.A.) - Para las rutas nacionales y Europeas

British South American Airways (B.S.A.A.) - Para las rutas a Sudamérica y al Caribe



El desarrollo de la ruta hacia la costa Este de Sud-América comenzó con un vuelo de reconocimiento que partió de Heathrow el 1 de enero de 1946 hacia Bs.Aires en avión Avro 691 Lancastrian G-AGWG "Star Light" piloteado comandado Donald Bennett (vice mariscal del aire); realizó escalas en Lisboa, Bathurst, Montevideo (6 de enero) con arribo a Bs.Aires el 6 de enero.



Durante el mismo mes de enero se realizaron 5 vuelos de reconocimiento mas; el primer vuelo regular hacia Sud América partió de Londres a Bs.Aires el 23 de marzo de 1946. A partir de este momento la línea continuo extendiéndose a diversos destinos dentro y fuera de la región.

Desde el primer vuelo de reconocimiento del 1 de enero se transporto correspondencia en forma significativa; en general estas piezas son poco "conocidos" principalmente debido a la falta de utilización de gomígrafos especiales, sin embargo pueden encontrarse etiquetas de publicidad de B.S.A.A. en algunos sobres.

Baldwin cataloga sobres desde Argentina y Uruguay volados al regreso del 2do vuelo de prueba del 21 de enero de 1946. Aunque el Correo Uruguayo aun no había otorgado el permiso el Director de Correos autorizo que se transportase alguna correspondencia siempre que se le escribiese "Primer Vuelo Experimental"



Ciardi cataloga correspondencia remitida de Montevideo en el vuelo experimental del 27 de enero de 1946 (vuelo de regreso) con las siguientes características: Sobres especiales de tipo aéreo, impresos con 2 barras horizontales, una azul y otra roja y escritos a maquina en tinta roja "SOLAMENTE por Primer Viaje / Experimental del Avión ingles / STAR DUST". Sobres franqueados con un total de 26 cts incluyendo el sello de superficie Nro 587 (monumento a Rodó de 10 cts) entre otros; cancelados con matasello fechador el 24 de enero de 1946 (tal como la pieza que aquí se presenta).



A partir del 28 de marzo de 1946 comienzan los vuelos regulares Montevideo - Gran Bretaña los cuales duran aproximadamente un año al desaparecer esta compañía.

El Avro 691 Lancastrian 3 G-AGWH "Star Dust" tuvo un triste fin pues el 2 de agosto de 1947 operando en el servicio Londres - Santiago se perdió en los Andes poco después de decolar de Bs. Aires; fallecieron los 5 tripulantes y 6 pasajeros; el correo

depositado en el Reino Unido se perdió. Existieron muchas elucubraciones y pasaron muchos años antes que se encontrara el lugar del accidente; envió un mensaje parcialmente ininteligible, se decía que transportaba contrabando de oro. El suceso recibió el nombre de incidente Stendec. Recién en 1990 algunas partes del avión desaparecido fueron encontradas en un glaciar Andino en las cercanías de Santiago y se recuperaron parte de los cuerpos. El correo hasta la fecha no ha aparecido.

Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V73.



Ref. Aeronaves: Avro 691 Lancastrian 3

El Avro 691 Lancastrian fue una avión de transporte de correo y de pasajeros británico en los años 1940 y 1950 desarrollado a partir del bombardero pesado Avro Lancaster. Lancaster hace referencia a la población Lancaster de Lancashire; en inglés un lancastrian es el gentilicio de un habitante de Lancashire, Inglaterra.



El Avro 691 es conocido sobre todo por su uso en la Gran Bretaña de posguerra, en momentos en que este país se encontraba con una gran necesidad de aviones de transporte; de hecho el avión nació en Canadá en 1942, al ser reformado por la Victory Aircraft de Toronto un Lancaster III de construcción británica, con la supresión de las torretas y el camuflaje, y añadiendo

un morro en punta y carenado de la cola, además de tres ventanillas extra. La Trans Canada Airlines lo evaluó para servicios de carga encontrando satisfactorias sus prestaciones y capacidad de carga.

El Lancaster fue devuelto a Gran Bretaña y llevado a la Avro para que se llevara a cabo una reconversión definitiva, en la que se incluyó la instalación de depósitos de combustible para aumentar su autonomía hasta 6.437 km y la provisión de 10 plazas de pasaje. Este avión estableció un nuevo récord entre Dorval (Montreal) y Prestwick en 12 horas 26 minutos

Avro realizó la conversión de los últimos 20 Lancaster producidos en serie. Esta reconversión fue más detallada que la del avión canadiense, y el resultado recibió la designación Avro 691 Lancastrian. Después de realizarse pruebas con un Lancastrian 1 de la BOAC en la ruta del Atlántico Sur, se recibió un pedido de seis Lancastrian 3 para la nueva compañía British South American Airways (BSSAA), que debía iniciar sus operaciones en 1946, Estos aviones tenían acomodación para 13 pasajeros

La línea sudamericana operada por BSSAA resultó poco afortunada; de los seis Lancastrian adquiridos cuatro se estrellaron entre agosto de 1946 y noviembre de 1947 (los otros dos fueron vendidos a la Flight Refuelling). Posteriormente la BSSAA fue absorbida por la BOAC, y 12 Lancastrian 3 solicitados con anterioridad se entregaron a otras líneas, entre ellos Alitalia, Qantas, Silver City Airways y Skyways. Durante el período del Puente Aéreo de Berlín en 1949 se hizo un buen uso de los Lancastrian donde fueron empleados como cisternas para gasolina y gasoil con una capacidad de 11.365 litros.

En Gran Bretaña se construyeron un total de 82 Lancastrian, además de los tres iniciales y seis más en Canadá.

28-03-1946 1er Vuelo regular B.S.A.A. : Mdeo – G.Bretaña (R67)

La B.S.A.A. Comenzó sus servicios trasatlánticos en marzo de 1946 desde el aeropuerto londinense de Heathrow. La aerolínea operaba principalmente aviones Avro, tales como el York, el Lancastrian y el Tudor en sus vuelos a Bermuda, las Indias Occidentales y a la costa oeste de Sudamérica. A la mayoría de los aviones de la la B.S.A.A. se les dieron nombres individuales que empezaban con "Star" (Estrella).

Por decreto nro 6.546 del P.E. se autorizo a la B.S.A.A. a efectuar dos vuelos semanales entre Montevideo y Gran Bretaña. Los viajes duraron aproximadamente un año hasta que en julio de 1949 la British South America Airways fue fusionada de nuevo con BOAC.



Años mas adelante, en 1974 BOAC y British European Airways fueron fusionadas creándose así la actual British Airways, como consecuencia de una Ley del Parlamento Británico aprobada en 1971.

Desde el primer vuelo regular de la BSAA hacia Sud América del 23 de marzo de 1946 el correo fue aceptado a la tarifa de 1/6 por media onza para diversos países entre ellos Uruguay. Sobres remitidos a Uruguay en el 1er vuelo regular son muy raros.

El correo regular, comercial o familiar destinado a Europa pueden ser encontrados con manuscritos, a máquina o sellos de goma tales como "Via BSAA" o "Via British South American Airways".

La tarifa desde Uruguay a Europa era: Tarifa de superficie 12 cts + 14 cts c/5 grs – sobretasa aérea 26 cts por carta de 5 grs.

El 5 de junio de 1949 el avión "Star Venture" de la línea se estrello en Caravellas – Brasil

perciendo tres personas. Entre otros llevaba correo para Uruguay que había sido depositado en el Reino Unido del 31 de diciembre al 2 de enero; se ignora si este correo se perdió.



En la imagen observamos un sobre para tarjetas postales circulado de Piriápolis a Alemania. franqueado con 2 sellos tipo Cuatrimotor (A 124) de 14 cts. completados con sello de correo terrestre (Monumento a Rodó Nro.583) que están cancelados con

fechador circular doble con barras de la sucursal Piriápolis con fecha 5-Marzo-48. Con anotación manuscrita "Via Aerea - Via B.S.A.A", gomígrafo "SERVICIO AEREO" en un recuadro y etiqueta que indica "Via B.S.A.A".

Piezas con etiquetas o marcas que indican B.O.A.C. aparecen desde fines de 1949 en que se produjo la absorcion de la linea como se habia comentado. Se mantiene las mismas características en el transporte de la correspondencia en cuanto a curso y tarifa. Las que aquí se presentan son del 29 de diciembre de 1950 y del 23 de marzo de 1953 respectivamente.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V74

El 18 de julio de 1946 se realizó el vuelo de regreso del primer vuelo directo del Clipper de la PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS entre Montevideo y New York. Se utilizaron sobres de tipo corriente y algunos especiales pudiendo tener adherida una bandeleta alargada de la Pan American. Se aplicó un gomígrafo rectangular de 66 x 44 mms en color azul que contiene el cerro de Montevideo a la izquierda y la estatua de la Libertad a la derecha; por debajo el texto "PRIMER VUELO - DIRECTO DE CLIPPER - MONTEVIDEO - NEW YORK - PAN AMERICAN - WORLD AIRWAYS"



Fueron franqueados en general con sellos A110 o A103 o en algunos casos con sellos de correo terrestre. Se cancelaron con fechador circular con barras y avión "SERVICIO AEREO - MONTEVIDEO" del Correo Central de Montevideo con fecha 17 de Julio de 1946. Al dorso tiene recepción aplicada en Nueva York con fecha 20 de julio de 1946.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V76

30-10-1946-49 Emisión sellos Correo Aéreo – Resello “Servicio Aéreo”



Entre el 30 de octubre de 1946 y el 8 de abril de 1949 se resellaron 6 valores de la emisión de “Franquicia Postal” que nunca circuló como tal. Tanto los sellos como la sobrecarga fueron realizados por la Imprenta Nacional; planchas de 100 sellos sobre papel mediano, sobrecarga en negro. El dibujante de la sobrecarga fue Carlos José Naggi. Fueron resellados los siguientes valores:

08 cts	carmin	1.500.000	30 oct 1946
50 cts	bistre	0.100.000	30 oct 1946
1.00 \$	turquesa	0.200.000	08 nov 1946
2.00 \$	oliva	0.050.000	08 abr 1949
3.00 \$	lila rosa	0.030.000	30 oct 1946
5.00 \$	carmín	0.020.000	08 nov 1946



Existen algunas variedades en el sello y unas cuantas en la sobrecarga. Las variedades en el sello base son:

- 08 cts Calco de diseño (sin s/c)
- 1.00 \$ Color Gris azulado / Borde izquierdo sin dentar
- 3.00 \$ Borde inferior sin dentar

En cuanto a las variedades de sobrecarga tenemos las siguientes (las detalladas en *cursiva* no están catalogadas):

08 cts Coma negra en el borde superior (pos. 10) / “REREO” (pos. 9) / sc invertida / “AEREC” (pos. 21) / sc doble / sc muy desplazada / Acento en “E” de “SERVICIO” (pos. 69) / Guión dentro de “O” de “SERVICIO” (pos. 70) / Paloma sobre “VI” de “SERVICIO” / *Pasada al dorso / sc incompleta.*

50 cts “REREO” (pos. 9) / sc doble

1.00 \$ “REREO” (pos. 9) / “AERCO” / “AEREC” (pos. 21) / *sc incompleta*

3.00 \$ “REREO” (pos. 9)

5.00 \$ “REREO” (pos. 9) / “AEREC” (pos. 21)



La imagen del pequeño avión que incluye el resello se trata del perfil genérico de un cuádrimotor que sobrepasando algunas nubes continúa ascendiendo. Resulta difícil definir de qué avión se trata aunque podría tratarse de un Douglas DC-6 ya que el perfil es bastante similar; aproximadamente un año después se emitió la 1er serie de “CuádrimotORES” que presentan una aeronave que seguramente se trata de este aparato.



Información complementaria: Resellos sobre la emisión de “Franquicia Postal”

La serie de sellos para “Franquicia Postal” emitida en 1940 es la mayor emitida por el Correo Nacional para uso oficial y que paradójicamente nunca fue utilizada con dicha finalidad; asimismo es la serie que más veces y con más motivos fue resellada.

En 1940 el Ministerio de Industrias y Trabajo planteó el control de la correspondencia Oficial y con Franquicias. Se fundamentó que era de importancia capital para las rentas postales la limitación del uso de estos servicios a lo estrictamente necesario y alegó que dicho control se lograría mediante el uso de una emisión especial. El 30 de Abril de 1940 la Presidencia de la República aprobó un Decreto por el cual se emitió una serie de 16 valores destinados a la fiscalización de la correspondencia Oficial con sellos de igual diseño y diferente valor y color. El total de sellos emitidos fue de 49.350.000 sellos.

Por diversos y desconocidos motivos, transcurrió el tiempo sin que se pusiera en circulación la serie con los motivos para la cual fue creada hasta que en 1943, debido a la enorme cantidad que estaba impresa, se decide comenzar a resellar alguno de estos valores para no desaprovecharlos.

Se resellaron para correo común, aéreo, encomiendas e impuesto de encomiendas; para aéreo con dos diferentes resellos, manteniendo el valor del sello base.

30-11-1946 Primera conexión: Mdeo – Estocolmo por SAS



Scandinavian Airlines System (SAS) es una aerolínea internacional importante que tiene su sede en Estocolmo – Suecia (en sueco Stockholm). Fundada el 1 de agosto de 1946 cuando las aerolíneas nacionales DDL de Dinamarca, ABA de Suecia y DNL de Noruega formaron un consorcio para el control del tráfico aéreo de Escandinavia. Las operaciones solo comenzaron el día 17 de septiembre de 1946 cuando Dan Vikingo, el primer DC-4 pintado en colores Sass, hizo su vuelo de primera clase desde el aeropuerto de Bromma de Estocolmo a Nueva York a través de Copenhague, Prestwick, y Gander; el vuelo duró veintisiete horas. Para el 30 de noviembre de SAS inaugura su segunda ruta, a Río de Janeiro y Montevideo.





El primer vuelo de la ruta Rio-Montevideo partió el 30 de noviembre de 1946 desde Estocolmo vía Copenhague, Lyon, Lisboa, Dakar, Natal, Río de Janeiro, Montevideo donde era el destino final aunque pocos meses después se extendió hasta Buenos Aires. La ruta tenía poca carga y estaba constantemente retrasada debido a los seis paradas intermedias, y no pudo ganar el patrocinio debido a que cumplía solo con dos servicios redondos cada mes. El primer avión que utilizó SAS para operar era un DC-4 que tenían una capacidad teórica de 44, pero SAS instaló únicamente 28 asientos para aumentar la comodidad.

Las piezas pueden ser remitidas desde Suecia o Dinamarca (por los puntos que tocaba la ruta) y según su origen son los sellos y las marcas de cancelación. En piezas remitidas desde Suecia a Natal, Río de Janeiro y Montevideo (y probablemente otras ciudades) se aplicó un interesante gomígrafo circular con parte de un planisferio en que se muestra el recorrido del vuelo y el texto "FIRST SCANDINAVIAN FLIGHT - STOCKHOLM MONTEVIDEO" que se utilizó tanto para cancelar los sellos como en otra parte del sobre.



Todas las piezas a Montevideo tienen recepción fechador de barras de "ENTRADA Y CLASIFICACIÓN" del día 3 de diciembre de 1946 y al dorso otro fechador "L.P.R.R." (que corresponde a Poste Restante donde están dirigidas) del 4 de diciembre junto con otra marca cuadrangular grande, aplicada en tinta azul celeste que tiene un mapa con el recorrido y el texto "Scandinavian Airlines System - S.A.S. 3-XII-46 - PRIMER VUELO DIRECTO - DE ESTOCOLMO A MONTEVIDEO - EN 3 DIAS" con diferentes tipos de letras; esta última marca la supongo aplicada en Montevideo ya que aparece tanto en piezas de Suecia como de Dinamarca.



No catalogado por Ciardi. Existen vuelos conmemorativos por el 25 y 30 aniversario de esta conexión donde se aplicaron marcas especiales.



16-19-12-1946 Reanudación Servicio KLM : Mdeo – Amsterdam

KLM fue fundada el día 7 de octubre de 1919, siendo hoy en día la aerolínea más antigua aún operativa bajo su nombre inicial. El primer vuelo de KLM fue el día 17 de mayo de 1920, destinado desde Londres a Ámsterdam (capital de Los Países Bajos conocidos popularmente como Holanda - Nederland) llevando a bordo a dos periodistas británicos y una carga de periódicos.



A fines de 1946 inicio el servicio a través del Atlántico en la ruta



Amsterdam, Francfort, Ginebra, Lisboa, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires. El 16 de diciembre partió de Montevideo el vuelo de regreso de la ruta Montevideo – Ámsterdam arribando a destino el día 19; el aparato utilizado fue un cuadrimotor Douglas DC-6B.

En el correo remitido desde Uruguay se utilizaron sobres corrientes sin gomígrafos especiales, franqueados con sellos aéreos de la época complementados con sellos de superficie.

La regularización de transporte de correo se materializó algunos días después por decreto 8695 de presidencia del 6 de febrero de 1947 que se autorizó a la Líneas Aéreas KLM a la explotación de un servicio regular de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo entre Montevideo y Amsterdam con un viaje redondo semanal entre Holanda y Uruguay; se autorizaron tres viajes mensuales pudiendo ser aumentados de acuerdo a las necesidades.

En noviembre de 1952 el servicio se extendió a Santiago de Chile; el primer vuelo de Santiago a Amsterdam partió el 8 de noviembre de 1952 tocando Bs.Aires, Montevideo, Rio de Janeiro, Recife y de allí el cruce del Atlántico siguiendo con el curso normal hasta destino.

En el ejemplo vemos una pieza circulada recomendada desde Montevideo (Sucursal A-2) a Amsterdam en el año 1953; esta franqueada con un sello aéreo Cuadrimotor de 36 cts (9-1-1952) complementado con uno terrestre de Roosevelt de 12 cts (9-5-1953) ambos cancelados con fechador común de Sucursal algo borroso. Como se observa no presenta ninguna marca de la empresa o de correo aéreo.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V77

02-01-1947 Primer Correo Aéreo de Iberia : Madrid - Montevideo (R-41)

Iberia es una aerolínea española fundada el 28 de junio de 1927 por el empresario vizcaíno Horacio Echevarrieta durante la dictadura de Primo de Rivera como monopolio del transporte aéreo español. El 14 de diciembre de 1927 realizó su 1er vuelo entre Barcelona y Madrid. Actualmente es una de las compañías aéreas más antiguas del mundo.

Con respecto al cruce del Atlántico, el 22 de septiembre de 1946, despegó del aeropuerto de Barajas un vuelo experimental con Douglas DC-4 que tras una escala en Villacisneros, cruzó el Atlántico para tocar tierra americana en la brasileña ciudad de Natal. Desde allí continuó su viaje a Río de Janeiro, Montevideo y



Buenos Aires, donde el avión español fue recibido con entusiasmo, ya que Iberia era la primera compañía que establecía servicio entre España y América del Sur, marcando este vuelo otro hito histórico.

La segunda línea trasatlántica de Iberia: Madrid – Isla de la Sal – Caracas – San Juan de Puerto Rico – Santa María de Azores se inicia en 1949. En 1950 se comienza a volar a las ciudades de México y La Habana. En 1954 se inauguró el vuelo entre Madrid y Nueva York; en este caso se utilizó un aparato Lockheed Constellation.

El 1 de enero de 1947 partió de Madrid un vuelo experimental la Cia Iberia con avión Douglas DC4 con destino a Río de Janeiro, Montevideo y Bs. Aires trayendo correspondencia. A su arribo a Montevideo aterrizo en el nuevo Aeropuerto de Carrasco cuya pista de hormigón había sido recién inaugurada.



A la correspondencia transportada se le aplicaron gomígrafos (de tipo “improntas”) en color carmín con motivos referidos a los diferentes países de destino; para Uruguay fue el “Monumento a la Carreta”

en ovalo de 67 x 57 mms. La marca se aplico unicamente los dias 31 de diciembre de 1946 y 1 de enero de 1947. El día de llegada de las correspondencia fue el 2 de enero. Estas piezas son escasas.



Posteriormente, el 6 de febrero de 1947, por **decreto 8695 de presidencia** se autorizo a las Líneas Aéreas Iberia a la explotación de



un servicio regular de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo entre Montevideo y Madrid. Se autorizaron tres viajes mensuales pudiendo ser aumentados de acuerdo a las necesidades. En el mismo día otro decreto de similar tenor autoriza a la Cia KLM con un

viaje redondo semanal entre Holanda y Uruguay.

Nota. No catalogado por Ciardi

10-10-1947-55 Emisión sellos Correo Aéreo – Cuadrimotores (1ª serie)

Entre el 10 de octubre de 1947 y el 14 de abril de 1955 se emitieron 18 valores de los sellos “Cuadrimotores”. Impresos por la Imprenta Nacional; planchas de 50 sellos sobre papel mediano o fino, dentado 12.5. El diseño presenta un avion en vuelo sobre la bahía de Mdeo destacándose a lo lejos el Cerro y la Fortaleza. El dibujante fue Jerónimo Almandos.

En agosto de 1949 la Direccion G. de Correos modifico las tarifas establecidas para el Correo Aéreo por lo cual fue necesario realizar la impresión de los mismos y es esta circunstancia lo que hace que esta serie sea tan extensa (R91). Fueron emitidos los siguientes valores:

03 cts	marrón claro	0.500.000	18 ene 1949	marrón naranja	
08 cts	rosa carmin	0.500.000	18 ene 1949		
10 cts	negro	1.000.000	10 oct 1947		
14 cts	azul	0.500.000	19 dic 1947	ultramar oscuro	
15 cts	marron naranja	2.000.000	26 ago 1952		
20 cts	lila rosa	1.500.000	28 feb 1954		
21 cts	violeta	0.500.000	18 mar 1952	púrpura	220.000
23 cts	verde	0.500.000	18 ene 1949		
27 cts	verde amarillo	3.000.000	18 ene 1949		
31 cts	marron violáceo	3.500.000	21 abr 1952	chocolate	1.540.000
36 cts	azul	4.000.000	16 ene 1952	ultramar	

62 cts	azul pizarra	0.350.000	23 feb 1953		230.000
65 cts	rosa lila	0.400.000	23 feb 1953	rosa	120.000
1.08 \$	lila marron	0.500.000	18 mar 1952		450.000
2.00 \$	azul grisaceo	0.100.000	16 jul 1952		
3.00 \$	naranja	0.050.000	16 jul 1952		
5.00 \$	verde oliva	0.020.000	11 set 1952		
10.00 \$	verde	0.010.000	14 abr 1955		



En la resolución del P.E del 9 de marzo de 1950 que dispone la impresión de los nuevos valores se incluyen también los correspondientes a 22, 24, 32, 50, 60, 77 y 84 cts que al parecer fueron impresos pero nunca puestos en circulación. Recién en la 2da serie de Cuadrimotores (1957-59) aparecen los valores de 50 y 84 cts.



El dentado es muy defectuoso siendo difícil encontrarlos con un centrado correcto; se pueden encontrar sellos cortados casi a la mitad por el dentado. Existen algunos valores con la palabra "MUESTRA" aplicada en color negro; no están documentados y los considero de procedencia dudosa.



Además de las variedades de color presentadas en la tabla anterior existen unas cuantas variedades de impresión (considero a la doble impresión en el valor de \$ 5.00 como la más notable) y múltiples de dentado, incluso sin dentado total en los valores de 8, 14, 36 y 65 cts. El 29 de agosto 1963 se incineraron los valores sobrantes según lo detallado en la última columna.



El motivo principal del diseño es un avión cuadrimotor en vuelo destacándose a lo lejos el Cerro y la Fortaleza. El cuadrimotor se trata de un Douglas DC4 que en la época era uno de los de mayor preponderancia en las líneas aéreas

Por lo menos desde enero de 1948 se constata la aplicación de una marca privada de AIR



FRANCE para cancelar sellos de correo de superficie. Es circular de 35 mms de diámetro con el logo de Air France al centro y el texto "AIR FRANCE – MONTEVIDEO" sobre los bordes. La he visto aplicado con tinta violeta o celeste sobre sellos



sueltos o fragmento, en este ultimo caso se trata de un manifiesto de carga.

10-03-1948 Vuelo Conmemorativo Air France XX Aniversario : Mdeo – Europa



El 10 de marzo de 1948 se llevo a cabo un vuelo conmemorativo de AIR FRANCE por el XX Aniversario del Primer Servicio Aereo Sudamerica-Europa.

Se utilizaron sobres corrientes o impresos por Air France. Se aplico un gomígrafo rectangular de 62 x 24 en color azul y menos frecuente en lila-rosa que tiene el logotipo de Air France y la leyenda "XX ANIVERSARIO - 1er.SERVICIO AEREO - SUD AMERICA-EUROPA". Se franquearon con sellos de la serie cuádrimotors (A122 al A135A) complementados con sellos de superficie (los mas comunes los del monumento a Rodó - 583 a 590); aunque también se utilizaron otros franqueos. La cancelación es un fechador circular con barras "EXP. AL EXTERIOR" con fecha 9 o 10 de marzo de 1948.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V78

25-06-1947-49 Emisión sellos Correo Aéreo – Aeropuerto Internacional de Carrasco

Entre el 25 de julio de 1947 y el 4 de marzo de 1949 se emitieron cuatro valores de la serie "Aeropuerto Internacional de Carrasco". Impresos por Barreiro y Ramos S.A. de Montevideo por sistema litografico en planchas de 100 sellos con papel grueso. Dentado 11.5.

El motivo es una vista del aeropuerto donde se destacan las pistas de aterrizaje con un avion cuatrimotor sobrevolando; no se conoce el dibujante.

Los valores emitidos son los siguientes:

1.00 \$	carmin y marrón	100.000	04 mar 1949
3.00 \$	azul y marrón	020.000	04 mar 1949
5.00 \$	verde y marrón	020.000	04 mar 1949
10.00 \$	lila y marrón	020.000	25 jun 1947



Como variedad se cataloga el valor de 1 \$ con la 1ª "E" de "AEREO" unida al marco.

Existen 2 falsificaciones de estos sellos que están ampliamente documentadas, ambos falsos son peligrosos; las diferencias con los originales son las siguientes:

Falso A) Tamaño de 33.5 x 24 mms.; goma blanca; papel mas blanco que el original. Tonalidad de las pistas mas tosca, de color casi compacto hacia la izquierda del triangulo encima de “AEROPUERTO NACIONAL”. Los planos ovales verticales del timón de cola del avión son manchas sólidas de color.



Falso B) Tamaño de 34 x 24 mms.; goma marrón ligeramente mas clara que el original; papel mas blanco que el original. Sombreado de las pistas en general mas claro pero el sombreado entre las pistas es mas tosco y denso particularmente alrededor de la terminación “...PUERTO”. Palabra “PESOS” con letras generalmente mas gruesas que las originales y la letra “P” tiene un apéndice mas corto. Los lineas ovales verticales del timón de cola son manchas sólidas o casi sólidas de color.

El cuadrimotor que sobrevuela las pistas es un modelo distinto al que se venía representando en los sellos anteriores, nótese que es un cuatrimotor y la forma particular del estabilizador o “cola” de la aereonave. Podria tratarse de Avro 691 Lancastrian de los que venía utilizan do la B.S.A.A. / B.O.A.C. en la epoca.



El Aeropuerto Internacional de Carrasco fue inaugurado el 23 de marzo de 1947, en el departamento de Canelones, siendo el principal aeropuerto internacional del Uruguay. El primer avión en aterrizar en el mismo estaba piloteado por el Gral. Berisso y fue él quien eligió el paraje en 1927, lo que permitió que la mayoría de los miembros de la primera Comisión nombrada por el Estado, para discernir sobre el sitio del emplazamiento de un “Aeropuerto Nacional”, se expidiera por ese lugar. Fue presidente de la segunda Comisión y formó parte de la Comisión definitiva que presidía el Gral. y Arq. Alfredo R. Campos.



Fue recién que, por la Ley N° 16.677, del 14 de diciembre de 1994 pasó a llamarse "Aeropuerto Internacional de Carrasco General Cesáreo L. Berisso", quien fue fundador de nuestra aviación nacional, de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

En 1980 se efectuaron obras de refuerzo en la pista principal .

A partir de 1994 se realizó el proyecto URU/94/003 con el objetivo inicial de modernizar y adecuar el área de movimiento del A.I.C. a las necesidades de la demanda.

Fue modernizado con la creación de la nueva terminal en el año 2009, la cual le ha valido varios reconocimientos internacionales por el diseño arquitectónico y la eficiencia de su infraestructura, que lo sitúan entre los diez mejores del mundo.

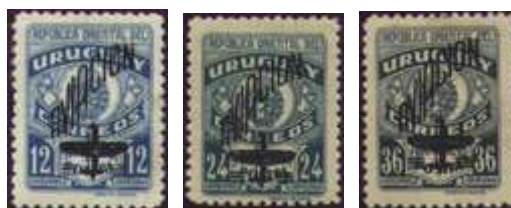
09-06-1948 Emisión sellos Correo Aéreo – Resello “Aviacion”



Entre el 9 de julio y el 20 de agosto de 1948 se resellaron 3 valores de la emision de “Franquicia Postal” que nunca circulo como tal. Tanto los sellos como la sobrecarga fueron realizado por la Imprenta Nacional; planchas de 100 sellos sobre papel mediano, sobrecarga en negro. El dibujante de la sobrecarga con el texto “AVIACIÓN” y la silueta de un pequeño avión fue Carlos José Naggi.

Fueron resellados los siguientes valores:

12 cts azul	1.000.000	09 jul 1948
24 cts verde azulado	0.500.000	20 ago 1948
36 cts verde pizarra	0.500.000	09 jul 1948



Como variedades tenemos las siguientes:

12 cts - Falta la sobrecarga (en realidad no la considero una variedad de la serie "AVIACIÓN" ya que si el sello no se sobrecargo no la llevo a integrar; se incluye aquí pues el valor de 12 cts unicamente se sobrecargo para este servicio y el resto fueron destruidos).



24 cts - 2da "A" de la SC cortada (pos. 25)

36 cts - Calco del sello base / 2da "A" de la SC cortada (pos. 25) / SC parcial, solo una mancha.

En este caso, la imagen del pequeño avión en el resello es un perfil muy indefinido que no presenta ningún carácter identificatorio.

07-12-1949 Emisión sellos Correo Aéreo – Centenario de la Universidad

El 7 de diciembre de 1949 se emitieron cuatro valores conmemorativos por el centenario de la Universidad de la República. Impresos por la Imprenta Nacional por sistema de fotograbado en planchas de 50 sellos con papel fino. Dentado 12.5.

Los motivos son vistas de las sedes principales de cuatro facultades, el dibujante fue Jerónimo Almandos.

Los valores emitidos son:

15 cts	carmin	1.000.000
27 cts	marrón	2.000.000
31 cts	ultramar	1.000.000
36 cts	oliva	2.000.000



Como variedades están catalogadas las siguientes:

15 cts Borde izquierdo sin dentar

31 cts Pareja sin dentado vertical entre sellos (no catalogado).

36 cts "30" en vez de "36" (pos. 4) / Punto después de "36" (pos. 17) / Ornamento de "1949" cortado (pos. 5)



Con esta emisión comienza la aplicación de un matasellos fechador de Bronce de 1er. día. Se trata este de un fechador circular con la inscripción "CORREOS DEL URUGUAY" – "1er. DIA DE EMISION" y el Escudo Nacional en la parte superior, que se aplicaba en la Sección Valores del Correo Central. Este matasellos se utilizó en forma continuada hasta el 25 de enero de 1966.



Entre 1949 y 1966 su aplicación no fue de uso exclusivo ya que también se aplicaron matasellos de goma "primer día" (llamados gomígrafos) para cancelar algunas de las emisiones realizadas en ocasiones especiales.

En esa misma fecha aparece un formato de los sobres Primer Día de uso general (sin motivos específicos) impresos por la Dirección General de

Correos que tienen el escudo nacional con el texto "Sobre Primer Día" por encima; se vendían al público por la suma de \$ 0,02 aunque dicho monto no estaba impreso en el sobre. En algunas oportunidades en estos sobres se agregaron imágenes o textos alusivos a la emisión.

Los motivos de los sellos son las sedes principales de las facultades de Arquitectura (15 cts); Medicina (27 cts); Ingeniería (31 cts) y de la Universidad Central (36 cts).

El proceso fundacional de la Universidad de la República comienza el 11 de junio de 1833, cuando es aprobada la ley propuesta por el entonces integrante del Senado de Uruguay, presbítero Dámaso Antonio Larrañaga. Según la ley se creaban nueve cátedras, y el Presidente de la República debería decretar su instalación cuando la mayoría de las cátedras estuvieran en funcionamiento. Se crea de esta forma la Casa de Estudios Generales que, en 1836, dictaba las cátedras de latín, filosofía, matemáticas, teología y jurisprudencia.



El 27 de mayo de 1838, Manuel Oribe dictó un decreto a través del cual creó la Universidad Mayor de la República. Aquel decreto tuvo pocos efectos prácticos, por la inestabilidad institucional que vivía la naciente República Oriental del Uruguay en aquellos años. Fue recién en 1849 que integrantes del Gobierno de la Defensa y Joaquín Suárez fundan solemnemente la Universidad de la República. En el plan de 1849 se creaban cuatro facultades: la de ciencias naturales, la de medicina, la de jurisprudencia y la de teología. La que comenzó a funcionar fue la facultad de jurisprudencia, hoy de derecho, fundamentalmente a partir de su cátedra de derecho civil.

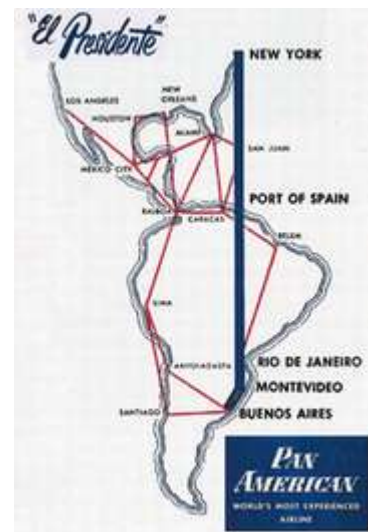
Actualmente la Universidad de la República cuenta con catorce facultades, varias escuelas e institutos universitarios, y su propio hospital universitario, ubicados en Montevideo. También cuenta con cinco centros regionales ubicados en otros departamentos del país.

07-07-1950 1er Vuelo Avión “El Presidente” de Pan Am : Mdeo – Nueva York

Vuelo inaugural del avión "El Presidente" de la PAN AMERICAN WORLD Airways; este lujoso aeroplano se trata de un Boeing Modelo 377 Stratocruiser que realizaba 4 vuelos semanales partiendo de Nueva York.



En la correspondencia transportada en el vuelo de “venida” se aplicó con tinta violeta un gomígrafo de gran tamaño con texto "EL PRESIDENTE - PAN AMERICAN WORLD AIRWAIS - FIRST AIR MAIL FLIGHT" sobre un globo terraqueo que muestra el continente Americano con un Boeing y la ruta marcada sobre el mismo. Esta ruta era Nueva York, Puerto España, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.



En el vuelo de regreso desde Montevideo se utilizaron sobres de tipo corriente a los que se aplicó un gran gomígrafo en color rojo que contiene en la parte superior el dibujo de un avión y abajo el texto "PRIMER VUELO EL PRESIDENTE - PAN AMERICAN WORLD AIRWAIS - DE MONTEVIDEO - RIVIERA DE LAS AMERICAS - A NEW YORK" y debajo de este otro texto similar pero en Inglés.

Fueron franqueados con sellos de la serie A143 al A146 (Universidad) que se cancelaron con el poco común fechador



cuadrangular del Correo Central de Montevideo con fecha 7 de Julio de 1950.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V79

Ref. Aeronaves: Boeing Modelo 377 Stratocruiser



El Boeing Modelo 377 Stratocruiser apodado "Romance de los cielos" fue una aeronave tetramotor de transporte comercial desarrollado en 1944 por Boeing Commercial Airplanes Co. a partir del Modelo 367, como avión civil de pasajeros y carga y también con usos militares (versión C-

97 Stratofreighter). Se construyeron 56 unidades. El primer prototipo, que inicialmente recibió el nombre de Stratofreighter, realizó su vuelo inaugural en Seattle el 15 de noviembre de 1944. El aparato afectado a la línea de Sudamerica realizaba 4 vuelos semanales partiendo de Nueva York; el de los sábados era un vuelo de lujo con sillones-cama, champán en la cena, orquídeas para las "Ladies", etc. etc y también llevaba correo en sus sacas de lona !!.



01-10-1950 Fechador Aereopuerto Nacional

A partir de por lo menos el 1 de octubre de 1950 aparece en uso un fechador circular doble de 32 mms de diámetro con texto "CORREOS DEL URUGUAY" arriba y "AEREOPUERTO NACIONAL" en la parte inferior; fechador al centro entre 2 líneas paralelas unidas al círculo exterior; bajo el mismo la palabra "SUC.". El área superior entre el círculo exterior y las líneas paralelas está rellena con 12 trazos verticales gruesos.



13-05-1955 Vuelo Conmemorativo Air France XXV Aniversario : Mdeo – Europa

Vuelo Conmemorativo de Air France por el 25 aniversario del cruce del Atlántico Sur por Jean Mermoz. Sobres de tipo corriente o impresos especialmente por Air France con su logotipo. Se aplicó un gomígrafo sin marco con el texto "AIR FRANCE - MONTEVIDEO - 13 DE MAYO DE 1930 - 13 DE MAYO DE 1955 - CORREO - POSTES".

Franqueados con sellos de superficie (los más comunes 620 a 622 - Roosevelt) y aéreos de la serie Cuatrimotor. La recepción es de París con la fecha 16 de Mayo de 1955.



Nota: Vuelo catalogado en Ciardi como V81