

# SELLOS AEREOS DE URUGUAY Nos. 1, 2 y 3



**Emisiones, variedades, falsificaciones.**

*Por Jorge Ebbeler*

## I. INTRODUCCION

Me referiré solo a los sellos aéreos del Uruguay 1, 2 y 3.

Durante 1956 y 57, los estudiosos estadounidenses Henry M. Goodkind y Philip Silver analizaron detenidamente y al parecer, exhaustivamente, los detalles de las tres primeras emisiones aéreas, sus variedades y sus usos. Estudiosos como E. J. Lee, Roberto Hoffman, Estenio Hormaeche, y otros, se refirieron a estas emisiones y en conjunto dejaron establecidas las características esenciales hasta entonces conocidas de las mismas en las sobrecargas "negra, azul, roja y verde-amarilla".

Treinta y tres años después, revisando estos estudios y material propio, en los últimos siete años he realizado un nuevo enfoque agregando elementos no citados por esos autores, y a los que me referiré especialmente.

## II) ESTAMOS EN PRESENCIA DE UN SELLO, UNA SOBRECARGA DE DIVERSOS COLORES, Y LAS RELACIONES ENTRE SELLOS Y SOBRECARGAS

### A) EL SELLO

#### 1. *Espécimen.*

La casa Waterlow & Sons de Londres envió al Correo uruguayo, para su aprobación, un espécimen (entre otros varios) de un sello de 25 centésimos, con la representación de la diosa de la Justicia, Temis, en una hojita de 3 por 3 sellos, impresos en negro, perforados por un círculo de 2 milímetros de diámetro y sobreimpresos "Waterlow & Sons"/"Specimen", dentados 15 x 15 y sin goma. Esto fue cerca de 1888.

## 2. Emisiones.

a) Aprobado éste y otros diseños de la serie, el sello fue impreso en color pardo rojizo, dentado 14 x 14 y 15 x 15, en hojas de 10 x 10, con quinientos mil ejemplares, y emitidos con el resto de su serie de valores, el 1o. de Mayo de 1890.

b) En junio 2 de 1894, fue emitido de nuevo, de color vermellón, dentado 15 x 15, y siempre en hojas de 10 x 10, en cantidad de veinticinco mil.

c) En febrero 11 de 1901, se repite la emisión dentro de una nueva serie. Esta vez el color es sepia. Sucede que no existiendo documentación oficial alguna, hay que estimar el total emitido entre quinientos mil y seiscientos mil. Es indudable que el valor se usó bastante, y por ello se pidieron sucesivas reimpresiones del mismo a Waterlow & Sons. Esto dio lugar a :

-*Variaciones de color* que se podrían nombrar como sepia; sepia claro; sepia con tono amarillo; sepia con tono oliva; y hasta con tono lila.

-*Variaciones de perforado* encontrándose 15 x 15; 15 1/2 x 15; 15 x 14; 14 1/2 x 14 1/2; y 14.1 x 14.1.

-*La última tirada es sepia oscuro* (o como mejor la llaman los autores citados "rich chestnut brown" (*pardo roble oscuro*)). Estos sellos son de color muy uniforme, siempre dentados 14.1 x 14.1 y sus dimensiones, como en todos los anteriores de 18.6 x 22.3 milímetros. Esta tirada debió ser de unos ciento setenta y cinco mil sellos.

## 3. Retiro de la Emisión.

En setiembre 30 de 1907, fueron retirados ciento cincuenta mil sellos de la última tirada, y según despacho No. 388, *empaquetados con el No. 1251*. Todos estos sellos eran color *Sepia Oscuro* y *dentrados 14.1 x 14.1*.

## B) SOBRECARGAS

### 1. 1ra. Sobrecarga

En setiembre 13 de 1909, se retiraron del paquete, cien mil sellos y se sobrecargaron con "23 centésimos"/"provisorio".

### 2. 2das. Sobrecargas: LAS AEREAS

Entre 1921 y 1922, del mismo paquete fueron sobrecargadas los sellos con el dibujo de un avión y las palabras "CORREO AEREO", por un total de cuarenta mil sellos (400 hojas de 100 sellos cada una). Se usaron sucesivamente los colores azul, rojo, y verde. Aparecen variedades de estos colores y deterioro progresivo de la plancha de sobrecargas. Es de hacer notar que el proceso de impresión fue manual, lo que da lugar a corrimientos especiales. El resto de diez mil sellos, fue incinerado en 1928 junto a los remanentes de otras emisiones.

## C) RELACIONES ENTRE SELLOS Y SOBRECARGAS

### 1) Acortamiento

Observando hojas impresas completas o grandes piezas, se encuentra que la distancia entre el lado izquierdo del sello No. 1 y el mismo lado del sello No. 10 de una tira horizontal, permanece incambiada en todos los casos, *midiendo 191 milímetros*.

En cambio, midiendo la distancia del lado izquierdo de la "C" de "CORREO" desde el sello No. 1, hasta el mismo lado de la "C" del sello No. 10, en una fila horizontal, se encuentra:

a) En las sobrecargas azules, esta última distancia es de *188 milímetros*, tres milímetros más corta que la de entre sellos. Lo mismo debió acontecer en la sobrecarga negra, que fue la primera hoja impresa antes de cambiar para el azul.

b) En las sobrecargas rojas y verdes, sus distancias son de 191 milímetros, por ende, igual a la de los sellos. Esto significa que la plancha impresora fue ensanchada para coincidir con el diseño de los sellos después de imprimir con azul.

## 2) Angulación

El proceso manual hecho en la Imprenta Nacional, aunque bastante bueno en general, no fue demasiado prolijo. Al colocar la hoja de sellos bajo la plancha de sobrecargas, muchas veces hicieron con un ángulo entre ellas de 2 grados a 5 grados. De aquí que:

a) La "C" de "CORREO" puede estar en el sello No. 1 de una tira horizontal, por ejemplo, a 1,5 milímetros por encima del borde inferior del dibujo del sello, apareciendo en el sello No. 10, 0.5 milímetros debajo del dibujo.

b) Lo anotado es particularmente notable en la sobrecarga negra y muchas de las azules, habiendo habido más cuidado con las sobrecargas rojas y verdes, excepto una de las amarillas-verdes.



### III) LOS COLORES DE LAS SOBRECARGAS

Trataremos este capítulo en el orden cronológico en que fueron apareciendo los distintos colores.

#### 1. Sobrecarga Negra

Son cien sellos (una hoja) que se imprimió alrededor de marzo 15 de 1921, aunque no aparecieron en circulación, según la definición de sello oficial, hasta el día 20. Sobre esta sobrecarga negra, debe recordarse que el color nunca fue mencionado en el Oficio inicial de Correo a la Imprenta Nacional; que le fue llevada al Director de Correos como muestra de impresión y que éste la rechazó por ser "muy fúnebre", ordenando de palabra imprimir el resto de las hojas con azul.

De todas las comunicaciones y explicaciones dadas por el Director de Correos, queda como exacto que del paquete No. 1251 fueron retirados diez mil sellos para esta impresión, diez mil volvieron de la Imprenta Nacional y se recontaron en el Correo, y diez mil fueron vendidos y contabilizados. Según testigos de la época, el Director de Correos, que disponía de potestades casi ilimitadas, repartió esta hoja de cien sellos de sobrecarga negra, entre él, el Sub-Director y el Jefe de Valores. Al salir la EMISION el día 20, cada uno de ellos pagó a Tesorería sus ejemplares.

Posteriormente estos sellos de sobrecarga negra, franquearon cartas en: un vuelo a Buenos Aires de enero 22 de 1923; el vuelo Sarandí Grande-Montevideo del 12 de octubre de 1923 y en el vuelo Montevideo-Florida-Montevideo del 25 de agosto de 1925, siempre como Sobretasa Aérea que complementaron valores de superficie. Existe también en una tarjeta volada Rocha-Montevideo del 24 de marzo de 1921.

Se cumplen así, los tres requisitos para que un sello sea oficial de un país:

- a) Fue encargado por el Correo de un gobierno establecido;
- b) Fue vendido por ese Correo, y
- c) Sirvió de franqueo (Sobretasa Aérea) para correspondencia efectivamente circulada.

#### 2. Caracteres de la Sobrecarga Negra

##### a) SELLO:

*Color:* Pardo Roble Oscuro

*Dentado:* 14.1 x 14.1

*Diseño:* Casi siempre desplazado hacia abajo y hacia la derecha

*Importancia filatélica del envío*

##### b) SOBRECARGA:

*Color:* Negro-gris, semi transparente que deja ver a través de ella los detalles del sello. (Estenio Hormaeche decía: "negro-ratón").

*Dimensiones:* Las palabras "CORREO AEREO" miden 17 milímetros desde el extremo izquierdo de la "C" al derecho de la última "O".

##### c) POSICION DE LA SOBRECARGA RESPECTO AL SELLO:

*Impresa* siempre baja y desplazada hacia la izquierda.

Debido a que la plancha de sobrecargas es tres milímetros *más corta* que la distancia de una tira horizontal de diez sellos, la sobrecarga se va corriente, por ej. de 2.6 milímetros por dentro del lado izquierdo del sello No. 1, hasta quedar en el sello No. 10, a 0.75 milímetros por fuera, de ese lado. Aquí se suman a esos 3 milímetros, la *angulación*.

Debido a la *angulación* de la plancha de sobrecargas con la hoja de sellos, la "C"

de "CORREO" queda de 0.75 milímetros por encima del borde inferior, hasta 0.50 milímetros por debajo del mismo.

El ángulo de "CORREO AEREO" con el lado inferior del sello varía de 17 grados a 19 grados.

#### **d) FALSIFICACIONES:**

Siendo éste un sello de FF 2.000 y que se paga a pleno catálogo, ha sido siempre falsificado de diversas maneras.

-*Cambio de color por medios químicos.* Se utilizan sellos con sobrecargas auténticas de los colores comunes. Resulta una sobrecarga negro-parda o negro-intensa igual a la original pero de diferente color y densidad. Además: los sellos carecen de goma original debido al preceso. Si son reengomados, la goma es de color diferente, espesor y composición. El diseño del sello cambia de color haciéndose más claro, más oscuro, a veces rojizo, y siempre muy distinto al Pardo Roble Oscuro. El papel queda, o muy blanco o entintado.

-*Coloración con Tinta Negra en Sobrecarga Azul muy oscura.* Hecho con gran habilidad, no deja de mostrar a simple vista un color negro-azul intenso y opaco. Con lupa se advierten trazos negros sobre un fondo azul. Hay frecuentes fallas de ejecución, apareciendo puntas y rayas sobre-agregadas por "deslizamiento de pluma", tanto en el avión como en la leyenda.

-*Por Fotolitografía.* Pueden llegar a ser muy semejantes a los auténticos. En general son: De un tono negro intenso y compacto que, a la vez mate o brillante, es muy diferente al negro-gris semi transparente. Hay ejecuciones falsas muy bien hechas que se aproximan mucho a los tamaños, detalles y color de las sobrecargas auténticas, siendo mayor el peligro cuando se tomó como sello base, uno dentado 14.1 x 14.1 color Pardo-Roble-Oscuro.

-*Clisé copiado de la sobrecarga e impreso en un sello.* Estas copias muestran siempre diferencias en muchos detalles con las auténticas. Es imprescindible comparar con lupa la sobrecarga sospechosa con otra azul o verde claras, mejor que con una auténtica negra. Las diferencias de dibujo son más o menos importantes, pero visibles. Aparte los datos de colocación, sello y caracteres de ambos.

*En todos los casos, tener en cuenta:*

- El color y perforado del sello base
- El desplazamiento del diseño a la izquierda y abajo de los auténticos.
- La posición de la "C" respecto a los bordes izquierdo e inferior del diseño.
- El ángulo de la sobrecarga respecto al borde inferior.
- La longitud de "CORREO AEREO" de 17 milímetros.
- El grosor del fuselaje del avión detrás del ala, que en las falsificaciones es de 0.25 milímetros a 0.60 milímetros mayor.

*Estado del sello auténtico*

- Todos ellos son siempre nuevos, la mayoría con bisagra o la tuvieron, aunque hay escasos mint.
- Pueden existir en el reverso, firmas o sellos de expertos. No es garantía.
- Sellos usados se conocen sólo sobre carta, en las pocas piezas circuladas y un sólo fragmento conocido.
- Las mayores piezas conocidas son blocks de 4 sellos.
- No se han visto parejas, ni tiras, ni piezas múltiples.
- La posición de la sobrecarga negra sobre cada uno de los sellos ha sido calculada con exactitud.
- Se conocen los propietarios de al menos 38 sellos, y se tienen fotografías exactas

de ellos.

- Existen otros detalles en los diversos tipos de falsificaciones que no se revelan para evitar el perfeccionamiento de las falsificaciones.

### 3. Sobrecarga azul

Emitida en marzo 20 de 1928. Presenta numerosas intensidades de color, desde el muy oscuro, al bastante claro. Se pueden graduar cuatro o cinco tonos.

### 4. Sobrecarga roja

Emitida en noviembre 11 de 1921. Presenta sólo 2 intensidades de color: uno más claro y otro menos claro, nunca intenso, y siempre semi-transparente.

Es de hacer notar que 300 sellos se imprimieron con la sobrecarga invertida.

### 5. Sobrecarga verde

Al agotarse las rojas, se emitieron en abril 10. de 1922. Nuevamente del paquete referido, se tomaron quince mil sellos (150 hojas de 100 sellos) y en la orden se menciona el color: verde. Igual que con la sobrecarga negra, al presentarle al Director de Correos, dos primeras hojas impresoras color verde-amarillo, las juzgó "muy claritas" ordenando de palabra, color verde franco. Este verde, sin embargo, presenta muchas variaciones de tono, que como en el caso del azul, van desde el verde pálido al muy oscuro, pudiéndose graduar 4 o 5 tonos. En total se imprimieron 14.800 sellos de diferentes verdes y 200 sellos verde-amarillos.

- a. La sobrecarga en general, está bien centrada.
- b. El color es opaco, tendiendo a ser traslúcido en los más pálidos.
- c. Existe deterioro de la plancha impresora:
  - Posición 9: segunda "0" de CORREO y la de AEREO, cortadas TRANSVERSALMENTE en su tercio inferior.
  - Posición 14: a la izquierda del avión, agujereada con un círculo blanco de un milímetro de diámetro.
  - Posición 44: "0" de AEREO, o bien cortada abajo, o bien indentada con una muesca.
  - Posición 70: "CORRICO" por CORREO.De cada una de estas fallas hay pues, 148 sellos de diversos verdes, y 2 de los verde-amarillos.
- d. Calco al dorso sobre la goma de la Sobrecarga. Existen dos tipos: uno bien centrado y otro atravesando las perforaciones. Se estiman 100 de cada uno.
- e. Calco al anverso de la Sobrecarga en una esquina de una plancha. Se estiman de 4 a 6 sellos.

### 6. Variedades verde-amarillas

Como en la sobrecarga negra, éstas quedaron en posesión del Director de Correos y sus amigos coleccionistas, y a diferencia de la primera, fueron hechas circular en mayor número. Estas variantes de color deben ser comparadas siempre con un verde puro de los claros, notándose claramente entonces que las sobrecargas que tratamos, tienen un componente amarillo.

Creo haber establecido claramente que cada una de las hojas de 100 sellos clasificados como "Verde-Amarillas" son distintas entre sí.

- a. *Sobrecarga Verde-Amarilla*. En ella predomina el verde sobre el amarillo y está siempre bien centrada.
- b. *Sobrecarga Amarillo-Verde*. En ella predomina el amarillo sobre el verde y está siempre descentrada hacia la derecha, al punto que la "0" de AEREO sale mucho o totalmente por fuera del dibujo. Debido a la angulación citada al comienzo de esta disertación, hay casos extremos en que la punta posterior del "Avión" y las de los "alerones", también salen del dibujo del sello.
- c. *Circulación*. Los sobres circulados con ambas sobrecargas fueron enviados a Buenos Aires en el vuelo especial de enero 22 de 1923, y los vuelos internos de octubre 12 de 1923 y agosto 25 de 1925.
  - Sobrecarga verde-amarilla franqueando carta de agosto 25 de 1925.
  - El mismo sobre, fracción con el sello.
  - Sobrecarga amarilla-verde, con la única pareja vertical o no *circulada conocida*, usada en el vuelo especial a Buenos Aires de enero 22 de 1923.
  - El mismo sobre, fracción con la pareja.
- d. *Deterioro de la plancha*. En consecuencia de existir una plancha verde-amarilla y otra amarilla-verde, existen para cada una de ellas, variaciones de las siguientes posiciones: 9, 14, 44, y 70 (1 de cada una).

## EN RESUMEN

1. Todos los sellos aéreos del Uruguay Nos. 1, 2 y 3 y sus variantes son Pardo-robe-oscuros y dentados 14.1 x 14.1.
2. La plancha de la Sobrecarga fue más corta en ancho, para los colores negro y azul. La plancha de Sobrecargas fue aplicada a la hoja de sellos, en muchos casos con una angulación.
3. El sello de sobrecarga negra reúne los tres requisitos elementales para constituir un sello auténtico, y no es una prueba o ensayo.
4. Las Sobrecargas verde-amarillas son de dos tipos: verde-amarillas y amarillas-verdes.