

PRECURSORES

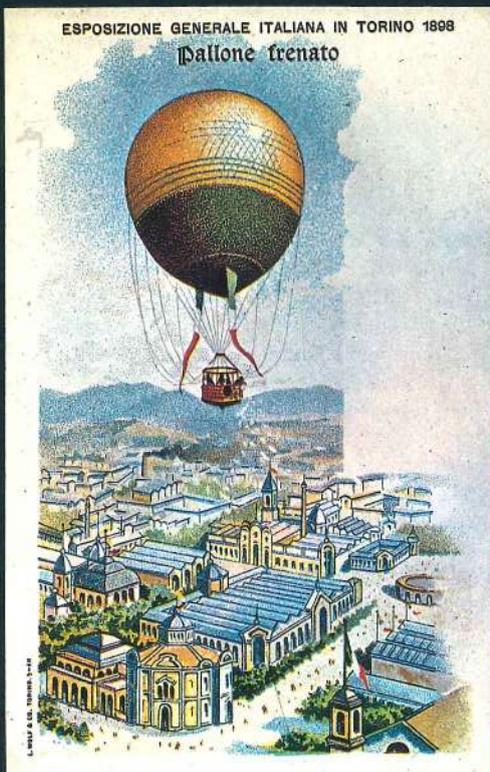
2. Una de las dos tarjetas especiales en colores emitidas para las manifestaciones aerostáticas en la Exposición General de Turín de 1898, además, de una tarjeta especial y de un aerograma «volado» por medio de una paloma mensajera, aparecidos durante la manifestación.

La búsqueda y el estudio de documentos originales, antigüedades, recuerdos, preferentemente de papel y relativos a los principales de la historia aeronáutica es en algunos países un *hobby* relativamente reciente, en otros, más avanzados (Francia, Inglaterra, Suiza, Alemania y Estados Unidos), los cultivadores de esta fascinante forma de coleccionismo que comúnmente se denomina «aerofilatelia» se cuentan por millares. Por citar un ejemplo, la *American Air Mail Society*, organizada desde 1923, es la más vieja e importante sociedad aerofilatélica existente, reuniendo más de cinco mil socios efectivos en todo el mundo, naturalmente con un porcentaje mayor de ame-

ricanos; edita un órgano oficial únicamente para los socios, *The Airpost Journal*. Por otra parte el periódico inglés *The Aero Field*, que apareció por vez primera en 1926, está considerado como la más antigua publicación de carácter filatélico.

En Italia se debe principalmente al AIDA, creada en Milán el 27 de diciembre de 1958, el haber reunido a su alrededor coleccionistas y estudiosos que se dedican a propagar la afición aerofilatélica y a organizar exposiciones oficiales de correo aéreo. Las distintas sociedades aerofilatélicas del mundo se agrupan en un único órgano, la *Federation Internationale des Sociétés Aerophilatéliques* (F.I.S.A.) en la que se integran 35 asociaciones.

Por «precursores aéreos» entendemos



todo lo que, desde el punto de vista de la documentación directa, ha permanecido como oficial o conmemorativo de hechos y acontecimientos realmente sucedidos, registrados a través de documentos originales de la época.

Primeramente, por síntesis cronológica, se reconocen los grabados de argumento aeronáutico de 1700-1800, que representan globos libres o cautivos y experimentos análogos, precedentes o posteriores a la invención del «mongolfier», que tal nombre recibió, justamente de los hermanos que lo construyeron (Annonay-Lyon, 4 de junio de 1783). A los grabados originales de la época se pueden asociar todos aquellos manifiestos u octavillas que los primeros aeronautas lanzaban a veces desde los mismos globos, para que fuesen recogidos por la multitud expectante como saludo y gracioso recuerdo, y consistentes especialmente en sonetos y poesías expresamente compuestas para la circunstancia.

Una primacía absoluta, para usar la jerga deportiva, parece haber sido la del americano doctor John Jeffries, que en 1784 (se desconocen el día y el mes) lanzó un mensaje sobre Londres durante el vuelo del globo *Blanchard* de Londres a Stone, en Kent. Desde entonces transcurrió casi medio siglo hasta que otros «mensajes de paz» fueran lanzados en numerosas manifestaciones aerostáticas. El fácil sistema del lanzamiento de mensajes desde el cielo fue ampliamente explotado más tarde con motivos de propaganda *psychological warfare* por casi todas las naciones beligerantes.

A Italia corresponde la primacía, junto con la de los «primeros vuelos de guerra en el mundo» (guerra italo-turca, 1911-1912), de las primeras octavillas de propaganda bélica lanzadas desde un aeroplano (Libia, 2 de enero de 1912). Pero ya en 1848, durante los trágicos Cinco Días de Milán, del 18 al 22 de marzo, fueron enviados por medio de globitos de papel mensajes que incitaban a la población campesina a la insurrección. Sesenta y seis años después fueron millones de octavillas lanzadas sobre los territorios enemigos por las distintas naciones beligerantes en tiempos de la primera guerra mundial, de todos los tipos, formatos y colores, y en todos los idiomas de los países contendientes. Los lanzados sobre Viena el 9 de agosto de 1918 por Gabriel D'Annunzio

representan, por así decirlo, toda una época.

Otros sistemas insólitos, de los que se tienen referencias históricas, se utilizaron también para el envío de mensajes a través del espacio: flechas (en la guerra de la independencia americana, 1755-83); cometas (mayo 1807, guerras napoleónicas) o la misma artillería. Pero el asunto nos llevaría demasiado lejos.

Antes de entrar en el período del tiempo «clásico» de la filatelia, no podemos omitir la referencia a la utilización de las preciosas palomas mensajeras, para el transporte de mensajes importantes, de las que ya se servían en la antigua Roma (asedio de Modena, 43 años antes de Cristo) hasta el punto de que Plinio el Viejo las cita en su *Historia Natural*. En una época bastante más cercana, las palomas mensajeras fueron utilizadas por los Comités patrióticos de Venecia, en 1849, para entablar correspondencia con tierra firme. Es una historia bastante reciente, y punto de partida para una colección aerofilatélica altamente especializada, la de los famosos *ballons montés*, que fueron contruidos para tal circunstancia durante el asedio de París en la guerra franco-prusiana (1870-71). Su misión era la de hacer llegar noticias (con tarjetas oficiales emitidas al efecto, cartas, periódicos, etc.) a Tours, sede de la Delegación Nacional, llegando a constituir un auténtico servicio regular postal, con un total de 68 globos montados y 11.000 kilos de correo transportado. A pesar de todo, también en tal circunstancia fue necesario recurrir a las palomas mensajeras para comunicarse con el resto de Francia, adoptando el sistema especial de la reproducción en microfotografía sobre película de celuloide de varios despachos reunidos, sistema que en breve tiempo se perfeccionó, hasta el punto de reproducir treinta mil cartas en un solo rollo de película. Estos rollos se proyectaban después sobre una pantalla, para la lectura y transcripción de los textos sobre módulos adecuados que se entregaban a los destinatarios.

Los primeros *pigeongrammes* oficiales italianos por nosotros conocidos son los que se vendieron a los visitantes de la Exposición Nacional de 1898 y que se usaron para el envío de saludos ocasionales entre Turín (terrace de la Galería del Trabajo) y

Superga, o viceversa. Estas «piezas» aerofilatélicas son hoy bastante raras. En la misma exposición había un Parque Aerostático (dispuesto al lado del castillo de Valentino, a la altura de vía Campana) con un globo cautivo de considerables proporciones construido por Godard (3.500 metros cúbicos de capacidad), al que se podían subir (un billete costaba cinco liras) hasta dieciocho personas cada vez y alcanzar una altura de 500 metros. Con tal motivo se editaron tarjetas especiales conmemorativas, y sobre algunas se colocó un timbre especial aerpostal.

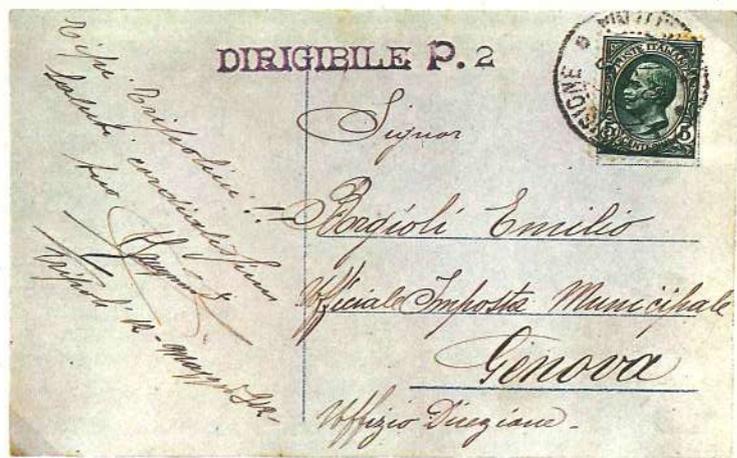
Se conocen tres únicos ejemplares de tarjetas que llevaban este *cachet* impreso en violeta, y uno sólo que tiene sobre sí todos los crismas de la totalidad bajo el perfil técnico aerofilatélico.

Tal *cachet* puede considerarse como el «primer timbre aerpostal» usado en Italia.

A título de crónica se recordará que otras exposiciones italianas, en las que se efectuaron ascensiones con globos aerostáticos, sobre todo con objetivos propagandísticos, fueron las Milán de 1871 y de 1881, la de Turín de 1884 y una tercera de Milán de 1906, con motivo de la inauguración del túnel del Simplón. A partir de este período, los espectáculos y manifestaciones con aerostatos, tanto civiles como militares, no se cuentan. Es interesante, sin embargo, advertir al neocoleccionista que, en la mayoría de los casos, se emitieron tarjetas oficiales o conmemorativas del acontecimiento, muchas de ellas más bien raras y algunas francamente incontrables hoy, especialmente si se utilizaron en los días del acontecimiento.

La misma aclaración es válida, como veremos en seguida, por lo que concierne a todos los documentos postales que se refieren a los primeros vuelos de dirigibles, y de modo particular a los primeros vuelos de aeroplano: experimentos, competiciones, concursos, circuitos aéreos, raids, exposiciones, «jornada de aviación», etcétera.

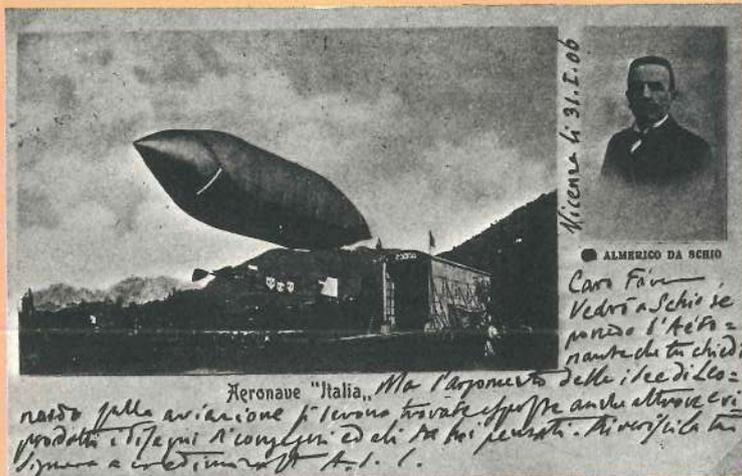
El dirigible, hijo directo del globo aerostático, trae a la mente inmediatamente a los famosos Zeppelin (que lleva el nombre de su constructor, conde Fernando von Zeppelin, 3 de julio de 1900), que ya desde el lejano 4 de agosto de 1908 (con el lanzamiento desde a bordo del Z II de tarjetas de visita del capitán Hacker, en las



1. Tarjeta militar de la brigada de especialistas del tercer regimiento de ingenieros de Roma, con sobrestampación en rojo: «Ascensione libera del 26 abril 1904» (se tiraron sólo 200 ejemplares, con motivo de las fiestas organizadas por la visita del Presidente de la República Francesa Emile Loubet). Otra tarjeta recuerdo de los primeros experimentos con «más pesado que el aire», efectuados por Leon Delagrangé en Turín, en julio de 1909, después de los de Roma y Milán de mayo-junio. En el vuelo de Turín, del 8 de julio, Delagrangé llevó en el avión a Teresa Peltier, que se puede considerar como la primera mujer del mundo que voló, mientras que al día siguiente le correspondió el honor al honorable Carlo Montu. Delagrangé, que

nació en Orleans el 13 de marzo de 1873, se estrelló con su Bleriot el 4 de enero de 1910, en la inauguración del aeródromo de la Croix de Hins en Burdeos, falleciendo en el acto.

2. Tarjeta de la «Flotilla de aviadorez voluntarios», expedida en Berna el 14 de marzo de 1912, que lleva el rarísimo timbre lineal violeta «Aeronáutica militare italiana –corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica– comando flottiglia aviatori», y el azul de doble círculo con emblema de Saboya en el centro y la inscripción «Corpo d'Ar. ta S.le–Comando 3.° plotone aut. aviat. volontari». La otra tarjeta, expedida el 12 de mayo de 1912 en Trípoli lleva el rarísimo «cachet» administrativo lineal violeta de «Dirigibile P.2», que operó en la zona de Zanzur en la guerra italo-turca.



1. Tarjeta conmemorativa de la primera ascensión (17 de junio de 1905) de la aeronave «Italia», primer dirigible italiano proyectado y construido por el conde Almerico Da Schio, con la firma del mismo constructor. La rara tarjeta de anuncio de las «Officine Miller», la primera fábrica italiana de construcciones aeronáutica, Turín 1908.

(primer dirigible militar italiano, Vigna di Valle, 3 de octubre), así como de Piccoli y de Forlanini, en 1909. Los dirigibles militares italianos P.1, P.2 y P.3 se utilizaron a continuación en la guerra de Libia, de 1911-12, y de los mismos se conservan algunas tarjetas conmemorativas que, si estuvieron regularmente expedidas y llevan el timbre especial administrativo, se consideran documentos aerofilatélicos bastante raros e importantes. Kitty Hawk (Carolina del Norte), 17 de diciembre de 1903; piedra basilar en la historia de la aviación mundial. Los hermanos Wilbur y Orville Wright, americanos, crearon el primer auténtico aeroplano con motor del mundo, que voló, con Orville como piloto, durante doce segundos ante la presencia de sólo cinco personas.

Con la llegada del aeroplano comienza la era moderna de la aviación que, en muy breve tiempo, nos llevaría a las más sorprendentes realizaciones y a los resultados más asombrosos.

A Francia toca el justo reconocimiento de las primerísimas manifestaciones aéreas con el «más pesado que el aire», y los primeros records de la «época heroica» de la aviación. En 1908, los primeros experimentos de aviación en Italia se llevaron a cabo por obra desinteresada de algunos beneméritos aficionados, que invitaron al famoso y desafortunado pionero francés Leon Delagrange, que se exhibió, a decir verdad con mediocres resultados, primero en Roma y después en Milán y Turín en los meses de mayo y junio de aquel año.

Estos acontecimientos hicieron brotar toda una serie de tarjetas oficiales y conmemorativas que se emitieron para tal circunstancia.

Bastantes más concretos resultados se obtuvieron con la llegada a Roma, en abril de 1909, de Wilbur Wright, expresamente invitado por el Club de Aviadores, que se había creado en Roma el 9 de febrero precedente. Wilbur, después de haber hecho eficaces demostraciones prácticas de la validez del nuevo medio aéreo en el campo de Centocelle, dio lecciones de pilotaje al subteniente de navío Mario Calderara y también, aunque parcialmente, al teniente de ingenieros Umberto de Saboya.

El primer aeroplano construido en Italia fue el triplano S.P.A.-Faccioli, del ingeniero Arístides Faccioli (Turín, 13 de enero de 1909) y la del ingeniero Franz Miller, también en Turín, fue la primera fábrica para construcciones de aviación (1908). A Italia corresponde el honor, a pocos días de distancia del «primer Concurso de Aviación de Reims» (22-29 de agosto), de haber organizado el «Primer Circuito Aéreo Internacional de Brescia», del 9 al 20 de septiembre de 1909, en el que participaron, entre otros, los famosos pilotos Bleriot, Curtiss y Rougier, además de los italianos Calderara y Cagno, Cobianchi y Anzani. El día 12, durante el desarrollo de las competiciones, se le entregó en el campo a Mario Calderara el título número uno de piloto aviador italiano. Para la historia anotaremos también que, entre los

2. Una de las dos viñetas aéreas emitidas en Italia con motivo del Primer Circuito Internacional de Brescia (9-20 de septiembre de 1909); el otro idéntico erinófilo lleva el subtítulo «aeroplano Calderara».

3. Una octavilla en lengua árabe (existían nueve textos distintos) lanzada por los aviones italianos durante la guerra de Libia de 1912.

muchos enviados especiales de los periódicos de todo el mundo, se encontraba también presente en el Circuito Aéreo Bresciano el escritor Franz Kafka, que entonces contaba 27 años. El futuro autor de *El proceso*, y de tantas obras célebres, firmó un reportaje colorista que se publicó en el diario *Bohemia* de Praga el 28 de septiembre de 1909. Además de una tarjeta oficial en colores y de muchas otras de ediciones privadas, estampadas en recuerdo del importante acontecimiento, el correo italiano concedió el uso de un matasello especial con fecha, del tipo Guller («BRESCIATAZ-CIRCUITO AÉREO»), con el cual se matasellaba la correspondencia introducida en los buzones provisionales dispuestos en el recinto del circuito. También se utilizaron *cachets* especiales del comité organizador, que normalmente se colocaban sobre tarjetas oficiales nuevas. Es, pues, el primer matasello aéreo emitido en Italia (y uno de los primeros del mundo), hoy muy raro e importante.

Otros matasellos aéreos especiales fueron los de Florencia (1910 y 1911 con la inscripción «CAMPO D'AVIAZIONE»), de Verona (1910: «CIRCUITO AEREO»), de Boloña (1910 y 1911: «CAMPO D'AVIAZIONE») y de Milán (1910: «CAMPO DI AVIAZIONE»).

Son estos, junto con los *cachets* aéreos de Turín de 1898, de la «Estación de Control del Pasaje del Simplón», de Domodossola, de 1910, y de la Oficina del Campo de Aviación de Siena, de 1912, y de las Secciones de la Aeronáutica Militar Italiana que operaban en la guerra italo-turca, las piezas clásicas de los «precursores aéreos» de Italia (los afortunados coleccionistas que los poseen todos, o casi todos, se cuentan con los dedos de una sola mano).

Al «I Circuito Aéreo Internacional de Brescia» siguieron, en el período pionero que va de 1910 a 1914, las manifestaciones aéreas de Florencia, Alejandría, Palermo, Nápoles, Boloña, Verona, Pescara, Milán, Turín, Pisa, Roma, Plasencia, Trieste, La Spezia, Rímmini, Vicenza y, poco a poco, en casi todas las ciudades y pueblos de Italia (con abundancia de tarjetas oficiales y semioficiales), hasta componer un número de más de ochenta en total. En muchos casos se emitieron erinófilos conmemorativos (cierres-cartas) o viñetas aéreas, que



2



3

forman parte integrante de una auténtica colección especializada. Muchas de estas viñetas aéreas de la época son hoy bastante raras, y algunas prácticamente incontrables, como por ejemplo, las dos rectangulares, no dentadas, del Circuito de Brescia (1909), la de Stresa (1910-13), Adria (1912) y Regio Emilia (1912).

Otros acontecimientos de gran resonancia fueron, por este orden, la «Primera Travesía de los Alpes» en aeroplano, en el recorrido Briga-Milán (paso del Simplón), realizada por el desafortunado aviador peruano Geo Chávez, dos días antes de la inauguración del importante «Circuito Aéreo Internacional de Milán» (25 de septiembre-2 de octubre). Chávez, al final de la legendaria empresa, se precipitó en Domodossola a causa de la rotura de un ala de su «Bleriot» falleciendo el siguiente día 27.

El primer servicio oficial de correo aéreo en Italia fue llevado a cabo por el aviador Achille Dal Mistro, participante en el raid Bolonia-Venecia-Rímmini-Bolonia, organizado por el periódico «Il Resto del Carlino». El 19 de septiembre de 1911 transportaba de Bolonia a Venecia una saca sellada que le fue entregada por la Dirección Departamental de los Reales Correos y que contenía un número limitadísimo de tarjetas y algunas cartas, un centenar en total aunque faltan datos al respecto. Precisaremos que el primer «vuelo postal» oficial con aeroplano del mundo se realizó en la India, durante la Exposición de Allaha-bad, el 18 de enero de 1911 (cerca de

ALLEANZA NAZIONALE
Al Re d'Italia

Maestà, tra il Re e il Popolo v'è un patto sacro: Voi lo giuraste. Quando in nome di quel patto Voi ci chiamaste a difendere la libertà d'Italia ed i principii da Voi giurati, noi prendemmo le armi in sei milioni e seicento mila morirono al Vostro comando. Oggi, in nome di quegli stessi principii, calpestati come non mai, in nome del Vostro onore di Re, ed in nome dei nostri morti, tocca a noi di rammentar Vi quel patto.

Seicento-mila cittadini han dato a un Vostro cenno la vita per togliere il giogo da due città: è col Vostro consenso che un giogo infinitamente peggiore grava da anni sull'Italia intera? Accettate Voi veramente d'infrangere dopo Vittorio Veneto quel giuramento cui il Vostro Avo restò fedele dopo Novara?

Son sette anni che Vi vediamo firmare i decreti di Radetzky con la penna di Carlo Alberto. Pure, Voi ci avete guidati alla vittoria e per ventiquattr'anni siete stato il campione della Libertà. Noi non possiamo dimenticarlo. Noi abbiamo ricevuto dai nostri padri un'Italia libera. Sareste proprio Voi, il Re Vittorioso, a tramandarla schiava ai nostri figli? Maestà, non vogliamo crederlo.

Molti hanno perso fede nella Monarchia. Non fate che il loro numero cresca. Non fate che il popolo Italiano, seguendo l'esempio di quello Spagnuolo, Vi giudichi responsabile dell'oppressione. Come può seguitare ad aver fede in Voi se i migliori tra noi vengono puniti per questa fede come se fosse il peggior dei delitti, e ciò vien fatto nel Vostro nome?

Gli Italiani che soffrono la vergogna d'esser bollati di fronte al mondo come un gregge servile, non sanno se Voi siete con loro o con la guarnigione degli oppressori.

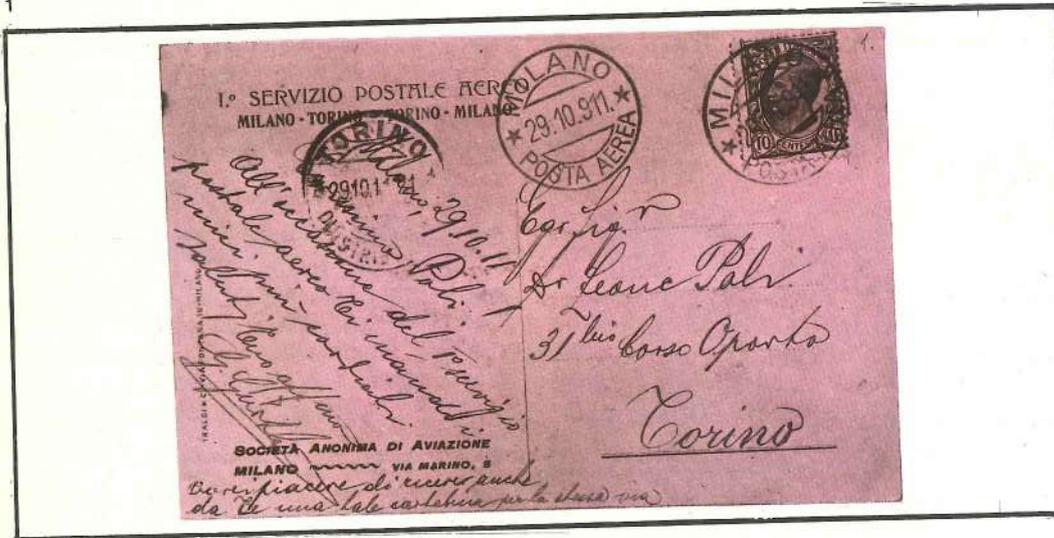
Maestà, scegliete. Una terza via non esiste.

Dal fondo della loro disperazione quaranta milioni d'Italiani Vi guardano.

IL DIRETTORE.

1. Mensaje aéreo del poeta Lauro de Bois al rey de Italia, lanzado por millares de ejemplares en el jardín del Quirinal durante el solitario vuelo sin retorno de la tarde del 3 de octubre de 1931. Otros dos mensajes que recordaban, en tal circunstancia, el «octavo aniversario del delito Matteotti» fueron lanzados sobre diversos barrios de Roma.

2. Tarjeta oficial emitida para el primer servicio postal aéreo Milán-Turín-Milán, matasellada con timbre especial «Milano-Posta Aérea 29.10.1911». Únicamente tres aviadores, de los ocho inscritos en el raid, llegaron a su destino, y el que consiguió mejor tiempo fue Carlo Maffei. La correspondencia fue transportada por Alberto Verona.



6.500 piezas «voladas» entre tarjetas y cartas desde esta localidad a Naini llevando un timbre especial representativo). A este siguió en Inglaterra, el 9 de septiembre del mismo año, el llamado vuelo de la Coronación (Aeródromo de Hendon, Londres, hasta el parque de Windsor) y, a continuación, casi completamente desconocido por los aerofilatelistas, el primer vuelo intercontinental americano de Calbraith Perry Rodgers, desde New York a California, iniciado el 17 de septiembre y concluido el 10 de diciembre de 1911, del que sólo se conocen cuatro tarjetas transportadas durante el vuelo y en las que se colocó un sello especial «semioficial» aéreo de 25 centavos. El primer «Raid Aéreo Milán-Turín-Milán» tuvo lugar desde el 29 hasta

el 31 de octubre de 1911. En él se transportaron tarjetas conmemorativas (y dos cartas personales de los respectivos alcaldes) que se anularon regularmente con dos matasellos aéreos diferentes, uno para el viaje de ida y otro para el de vuelta.

En el año 1917 (22-27 de mayo), en plena guerra mundial, se organizó el «Primer Experimento oficial de Correo Aéreo» de Turín a Roma (y retorno), y con tal motivo se emitió el «Primer sello de correo aéreo del mundo», que se aplicó sobre la correspondencia transportada por un avión «Momilio», pilotado por el famoso aviador Mario De Bernardi.

Aquí se impone la oportunidad de subrayar que un documento «volado» puede (como ya hemos visto) no tener un sello

oficial de «correo aéreo», incluso puede no llevar ningún sello (como en el caso de ciertas «franquicias» militares), pero un sello de correo aéreo debe haber volado, de lo contrario no tiene sentido.

Hemos dejado de recordar la historia del sello de 770 liras, de la «I Travesía Aérea Transatlántica», emitido en octubre de 1930 y «libremente» puesto a la venta... para los coleccionistas, el 1.º de agosto de 1931, a seis meses y medio de distancia de la conclusión del vuelo Roma-Río de Janeiro, al precio oficial de 90 liras (y esto sucedía en una época en que, según los «bien pensados», todo andaba derecho).

En cambio muchísimos caerán de las nubes... sin paracaídas, al saber que aquél otro celeberrimo sello de correo aéreo, el 60 c. negro de Terranova sobrestampado en rojo con las palabras «Air Mail -de Pinedo- 1927», si bien fue oficialmente emitido (tirada de 300 ejemplares), con motivo de un «vuelo de retorno» (Trepassey, 23 de mayo de 1927) y regularmente autorizado para el franqueo, jamás llegó a volar, y que la saca sellada, conteniendo 225 «aerogramas» precedentemente matasellados el 20 de mayo en St. John, fue transportada a Italia por «vía marítima», desde Quebec a Génova, para hacerla continuar hasta Roma.