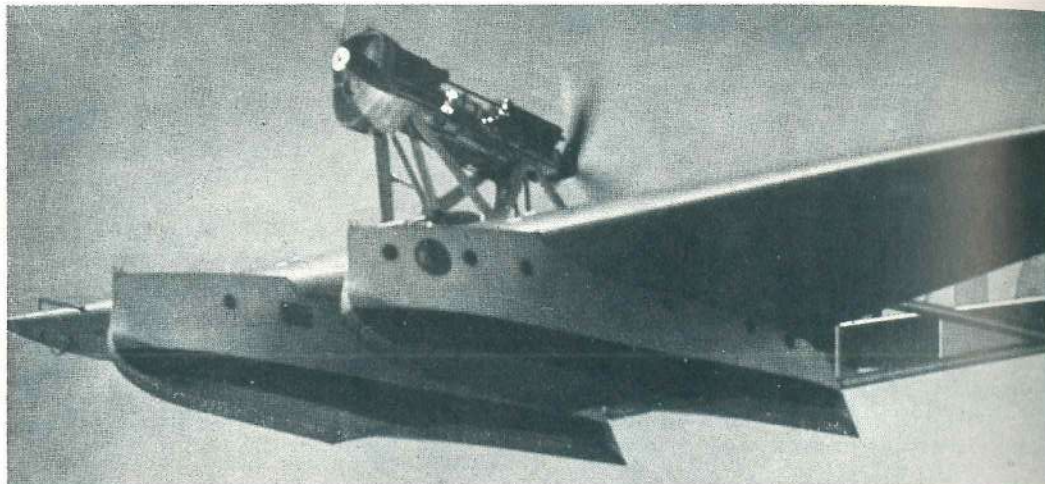


TRAVESIAS

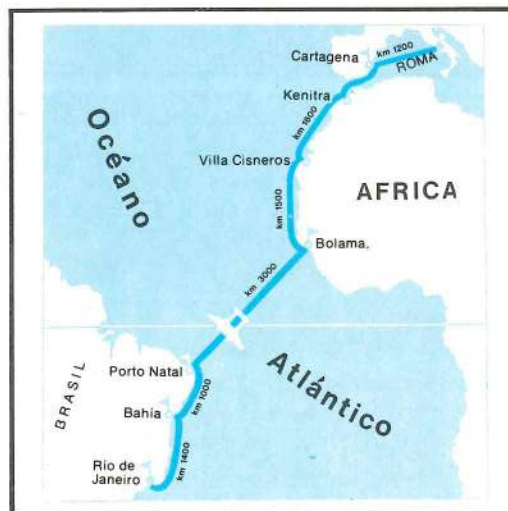
En el capítulo de la aerofilatelia, Italo Balbo, el hidroavión S. 55, las travesías y sus sellos representan un indisoluble cuarteto ligado a empresas de aviación tan fabulosas por el tiempo en que se desarrollaron, que una comparación con nuestros días sólo es posible refiriéndose a los hombres y a los medios de transporte de las conquistas espaciales. Italo Balbo fue el animador de las travesías, y a pesar de toda posible divergencia política, y de la retórica que la época y su posición le imponían, nada puede disminuir los méritos que tuvo ni el prestigio que supo aportar a la aviación italiana. El hidroavión S. 55, joya de la creación de un gran proyectista (el ingeniero Alessandro Marchetti) y gloria de la industria italiana, señaló una etapa fundamental en las construcciones aeronáuticas, sólo comparable en importancia al paso del motor de pistones al de reacción. Las travesías, aún consideradas manifestaciones de propaganda, repercutieron de tal forma que situaron a Italia en la cumbre de las potencias aeronáuticas. Los sellos, piezas clásicas de la aerofilatelia, representan hoy el recuerdo más vivo de aquellos hechos y de aquellos hombres.

La primera travesía aérea de importancia, llamada del Mediterráneo Occidental, se inició en mayo de 1928 desde Orbetello y realizó dos mil ochocientos cuatro kilómetros con escalas en Elmas, las Baleares, los Alcázares, Porto Alfaques, Marsella y Orbetello. Un año después, el 5 de junio de 1929, treinta y cinco aparatos S. 55 despegaron de Tarento para hacer la travesía del Mediterráneo Oriental: Atenas-Estambul-Varua-Odesa, Costanza-Estambul-Atenas-Tarento-Orbetello, recorriendo 4.667 kilómetros. Con motivo de esta travesía se prepararon tres viñetas de propaganda y buen número de ellas se utilizaron por la tripulación para colocarlas al lado de los sellos usados en su correspondencia desde los países visitados. Después del éxito de estas dos travesías mediterráneas, un mar más grande, el Océano, fue la mira del primer vuelo atlántico en cuadrilla.

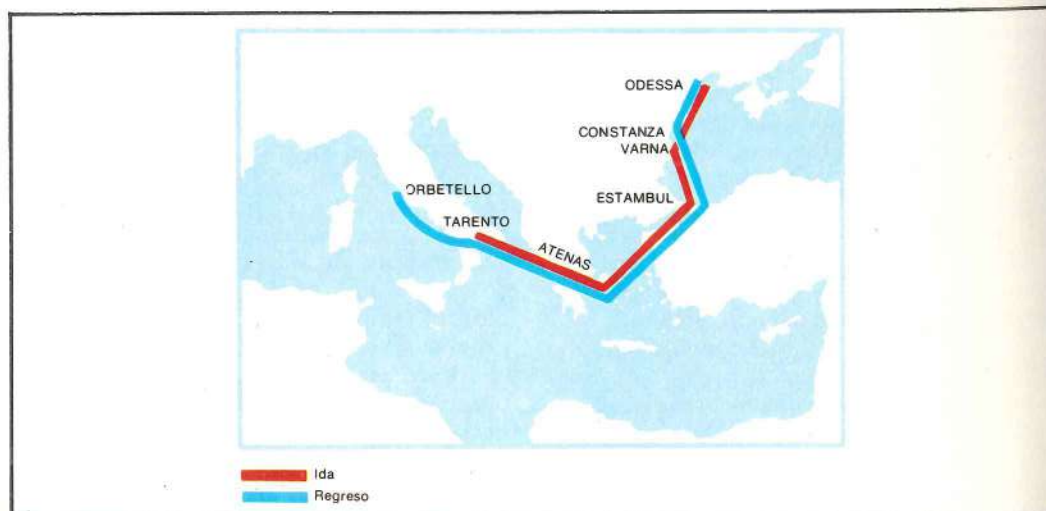
El 17 de diciembre de 1930 despegaron de Orbetello catorce aparatos que, haciendo etapas en Cartagena-Kenitra (Marruecos)-Villa Cisneros (Río de Oro), llegaron a Bolama (Guinea portuguesa),



1



2



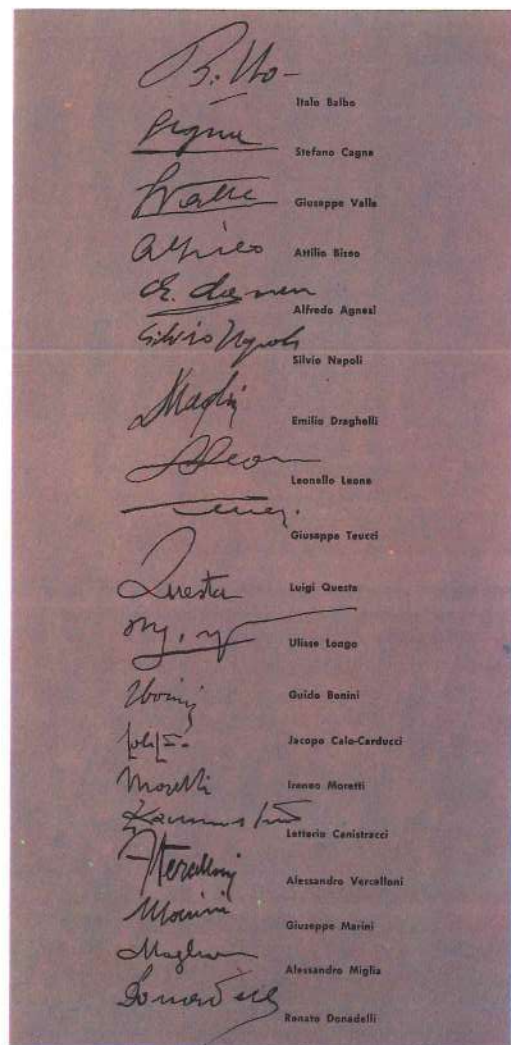
3

1. El hidroavión Savoia-Marchetti «S 55».

2. El recorrido de la primera travesía trasatlántica Italia-Brasil.

3. La travesía del Mediterráneo Oriental, con los trazados de los recorridos, de ida, desde Tarento a Odesa y de vuelta, desde Odesa a Orbetello.

4. Los autógrafos de los pilotos que participaron en el primer vuelo trasatlántico.



4



5

5. Las viñetas recuerdo admitidas por el ministerio de aeronáutica italiano con motivo de la Travesía del Mediterráneo Oriental, junto a sellos ordinarios.



6

desde donde iniciaron el más largo vuelo sobre el Atlántico. La noche del 6 de enero de 1931 se inició la travesía, que inmediatamente se vio sacudida por dos accidentes, mientras un tercer avión fue obligado a amerizar en pleno Océano. A la llegada a Puerto Natal, las tripulaciones recibieron el primer saludo que la América Latina tributaba a la escuadrilla.

Costeando Brasil, con etapa en Bahía, llegaron triunfalmente a Río de Janeiro el 16 de enero, después de haber cubierto 10.400 kilómetros. Los participantes en la travesía regresaron después a Italia por vía marítima y los aparatos fueron cedidos a la aviación brasileña. Para ésta travesía se emitió un sello especial de correo aéreo (200.000 piezas). Toda la tirada fue retenida por el Ministerio de Aeronáutica, que la utilizó para preparar 10.000 sobres oficiales que fueron transportados en los aparatos a Río de Janeiro. Estos sobres, en su mayor parte, recibieron el autógrafo de los tripulantes a su regreso. Los sellos remanentes fueron puestos a la venta por el mismo Ministerio para «subvenir a los gastos de la travesía». Como era necesario recoger una fuerte contribución, se jugaron algunas buenas ideas para acrecentar su valor. El 17 de junio, a fin de ensayar la reacción de los filatelistas, se pusieron a la venta a hurtadillas (en la ventanilla filatélica del correo de Roma) 1.500 piezas del 770, a su precio nominal. Comprobada después de la cotización que habían alcanzado en el mercado filatélico, se pensó que destruyendo cierta cantidad se podría ven-

6. El recorrido de la «Travesía aérea del Décimo Aniversario» del año 1933, con las etapas de ida y la ruta trasatlántica programada para la vuelta y la ruta efectiva.

der el resto al precio de su cotización. Así un comunicado gubernativo informó del incineramiento de una gran cantidad de sellos y sobres (jamás exactamente revelada).

El material remanente fue puesto a la venta, también por la oficina filatélica y por cuenta del Ministerio de Aeronáutica, a 90 liras la pieza y a 200 y 500 liras cada sobre, según los autógrafos que llevasen. La venta prosiguió en los años siguientes, hasta que el Ministerio, deseoso de cerrar la partida filatélica de las travesías (comprendido el material de 1933), decidió anunciar en 1937 una subasta para la venta de todo el stock, que fue en gran parte adjudicado a un comerciante del sector. A causa del completo acaparamiento por parte del Ministerio de Aeronáutica, ninguna carta privada pudo ser franqueada con este sello, así como tampoco ser expedidas con otros en la travesía. Con motivo de esta travesía el mismo Ministerio preparó tres tarjetas conmemorativas y dos viñetas cierres-carta. Por privados se estamparon diversas tarjetas y viñetas, que con motivo de las vicisitudes arriba indicadas se utilizaron únicamente como *souvenirs*.

Como variante de un proyectado vuelo alrededor del mundo, la segunda travesía atlántica Roma-Chicago-Roma se realizó con motivo de la Exposición Mundial de Chicago y del X aniversario de la constitución del ejército aeronáutico. Se llevó a cabo con arriesgadas escalas: el vuelo sobre los Alpes desde Orbetello a Amsterdam, la navega-



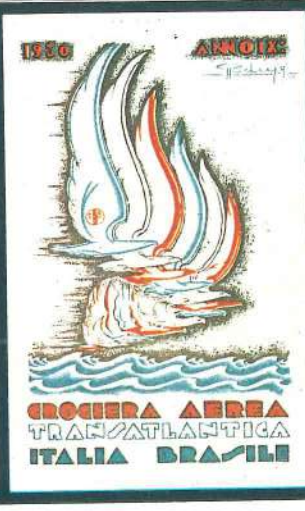
1

ción a ciegas sobre el mar glacial, desde el extremo Labrador hasta los Estados Unidos y finalmente la travesía del Océano por la ruta más larga. Este vuelo presentó una empresa jamás igualada: 29.935 kilómetros. Trece despegues con plena carga y con los motores al límite de su potencia y otros tantos amerizajes en mares y lagos llenos de incógnitas. De los 25 aparatos que salieron de Orbetello el 1.º de julio, 23 regresaron triunfalmente al Lido de Ostia el 12 de agosto, después de un vuelo legendario. En esta travesía, los servicios postales tuvieron una parte más importante que en las precedentes habiendo sido preparado desde hacía tiempo todo detalle, tanto por parte de Italia como por los países que constituirían escalas del vuelo.

Italia preparó dos originalísimos sellos (trípticos) para el territorio metropolitano, y dos sellos (respectivamente para Tripolitania y Cirenaica), mientras que para las Islas del Egeo se sobrestamparon los mismos trípticos con los colores cambiados. Un posterior tríptico con la sobrestampación «Servicio de Estado» se reservó para el correo oficial. Toda la correspondencia franqueada con estos sellos especiales debía ser entregada por los correos locales, comprendidas las colonias, en una oficina centrada en Roma, donde recibía un matasellos especial y el timbre verde. No todas las oficinas periféricas se mostraron diligentes, existiendo por tanto varios sobres que viajaron por vía normal o que, después de varias peripecias, pudieron regresar a Roma para ser embarcados en los aviones.



2



3

1. Los sobres oficiales de la primera travesía partidos del Ministerio y dirigidos al general Italo Balbo, al general Valle y al embajador Cerutti, estaban dotados de timbre mecánico particular y timbre de llegada a Río de Janeiro; las firmas de los pilotos en los sobres fueron colocadas a su regreso a Italia (faltan las de Boer y Barbicinti, que perecieron en Bolama, las de Maddalena y Ceconi caídos desde Marina de Pisa poco después de su regreso a la patria y de algunos otros).

2-3. Tarjetas, viñetas cierrescarta y obras de propaganda oficiales y privadas se editaron para recordar la travesía Italia-Sudamérica.

Diversas documentaciones confirman que el número de los pliegos entregados en la administración postal de Orbetello ascendieron a 3.496, divididos en 135 despachos (sacas) y con las siguientes direcciones: 836 a Amsterdam; 108 a Londonderry; 715 a Reikjavik; 21 a Cartwright (Labrador); 23 a Shediak (Canadá); 53 a Montreal; 891 a Chicago; 828 a Nueva York y 21 a Shoal Harbour (Terranova). La procedencia de los 3.496 pliegos era la siguiente: 2.950 de Italia, 180 del Egeo, 160 de Cínaraica y 206 de Tripolitania. En el número de la metrópoli deben ser comprendidas 22 tarjetas con franqueo del Vaticano y mixto y una 20 procedente de Alemania. Por último se deben añadir 210 sobres especiales «Servicio de Estado» dirigidos a las autoridades y algunos mensajes de alcaldes enviados a sus colegas de Ultramar.

Un número impreciso de correspondencia llegó a Roma después de la iniciación de los vuelos, así como otra correspondencia que, una siguiente disposición admitía franqueada con sellos normales y timbrada con el matasellos especial de cachet en negro, se entregó en Londonderry los días de escala de la travesía para que prosiguiera con los aparatos hacia los respectivos países de destino.

Holanda. Desde esta nación se inició la entrega de los despachos dirigidos hacia el exterior y el embarque de la correspondencia extranjera para los siguientes países de la travesía. 127 pliegos de los cuales 62 estaban dirigidos a Londonderry y Reikjavik

4. Aerograma procedente de Alemania y sobre franqueado en el Vaticano. De este Estado partieron veintidós, ocho de ellos con franqueo mixto Italia-Vaticano. Un aerograma holandés (Amsterdam-New York) con el timbre especial en rojo que sólo se aplicó en 127 sobres. A continuación un aerograma de Islandia (Reikjavik-Chicago) completo, con la rara serie sobrestampada para tal ocasión (sólo volaron 298 sobres). De Canadá son los otros tres aerogramas: el primero de Shediak (298 pliegos) y el segundo de Montreal (201 sobres) para los Estados Unidos, además de un sobre conmemorativo de la escala en Montreal (no viajado por franqueo insuficiente).





1. Aerograma «Servizio di Stato», uno de los 210 preparados por el Ministerio de Aeronáutica para la travesía atlántica de 1933. Otros sobres y pliegos franqueados con tal sello y sin el timbre especial en rojo del Ministerio, conteniendo mensajes de fraternidad fueron dirigidos por los alcaldes italianos a sus colegas de las ciudades donde hacían escala los aviones de la travesía.

2. Aerogramas de Cirenaica (160 piezas voladas) y de Tripolitania (206). Para el franqueo completo de la correspondencia se debían añadir 5'25 liras en sellos normales para su certificación. Abajo, el dorso de un aerograma Novar-New York transmitido por error a Génova, embarcado en el «Conte di Savoia», trasbordado después al trasatlántico «Rex» que regresaba a Italia y, desde Génova, mandado hacia Roma donde realizó después el vuelo regular con los aviones de la travesía.

3. Dos cierres-carta y aerogramas partidos de Florencia y de Orbetello, franqueados con sellos que llevan las firmas de Balbo y de Calo-Carducci.

4. Aerogramas, despachos, viñetas y cartillas de cierre cartas emitidos para la «Crociera del Decennale».

5. Timbres italianos y extranjeros colocados en los aerogramas de la travesía de 1933: el matasellos de la oficina central de Roma; el timbre de caucho entintado en verde, azul o violeta y el timbre de caucho con tinta roja utilizado por el Ministerio de Aeronáutica en la correspondencia franqueada con el tríptico «Servizio di Stato».

6. Tarjetas conmemorativas del vuelo Roma-Chicago-New York-Roma, en la travesía de 1933.



1-2-3. Las etapas de la travesía sobre suelo americano fueron recordadas por aerogramas y sobres conmemorativos. Son de particular interés los aerogramas del vuelo de regreso a Italia (220 sobres Chicago-Roma y 492 New York-Roma).

4. Sobres conmemorativos (Event Covers): el primero dedicado al dirigible «Macon», que recibió a la escuadrilla en el cielo de New York. El segundo dando la bienvenida a los tripulantes. El tercero es un raro aerograma del vuelo de regreso desde Shediak a Roma (se conocen veinte) y finalmente el aerograma de Terranova con el sello especial sobrestampado «1933 - Gen-Balbo Flight».

5. Documentación excepcional del 7'70 de la primera travesía trasatlántica: el sello con la variedad «siete estrellas» en bloque de cuatro, pareja, prueba sobre cartulina patinada, y bloque de nueve ejemplares, además de cuatro bloques de cuatro de esquina, con bloque central con el número progresivo de estampación de la hoja.



1



2



3

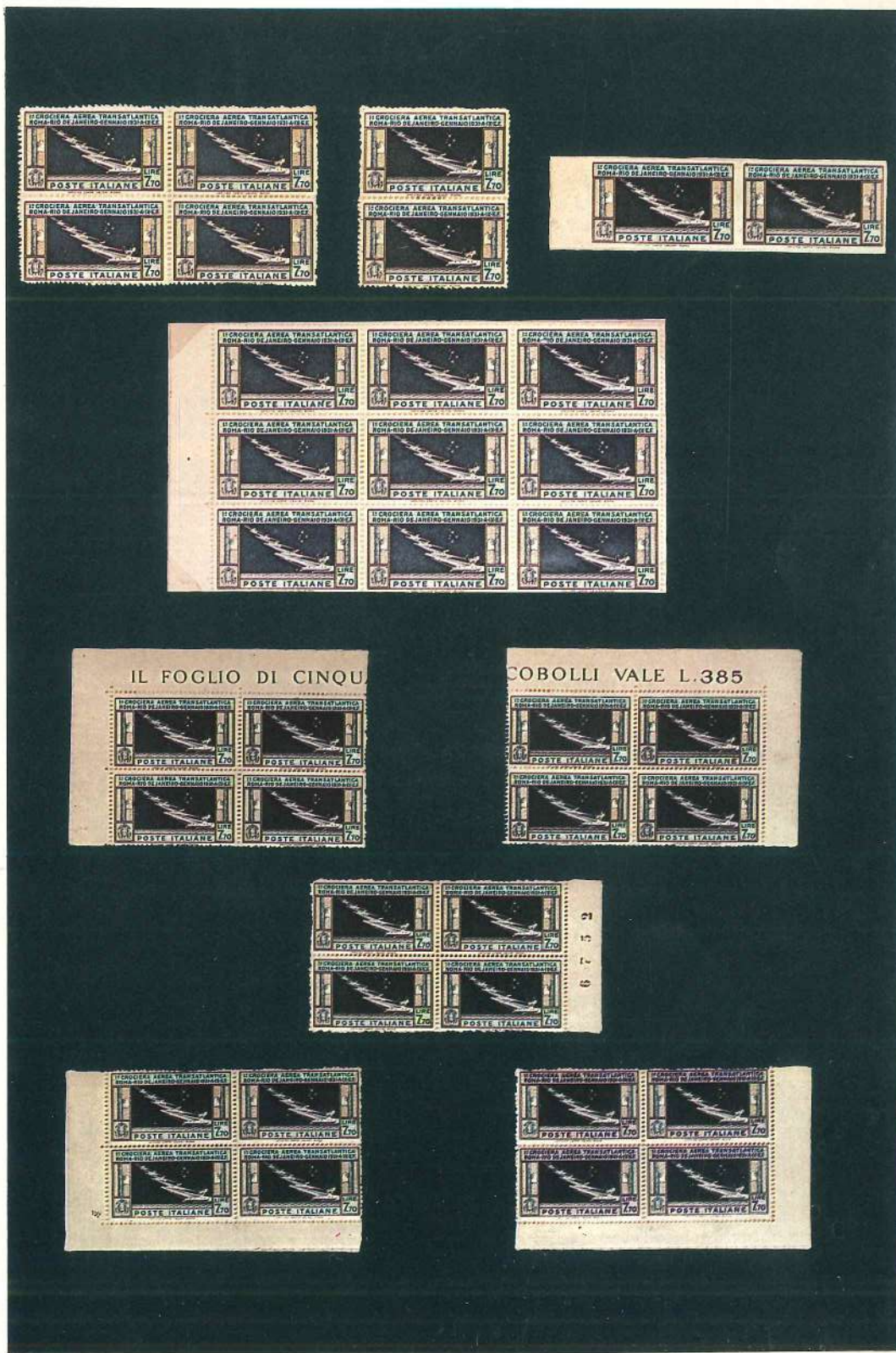




4
y 62 a Canadá y los Estados Unidos. Franqueados con sellos normales holandeses, fueron provistos de un timbre lineal en rojo «Trasatlantische Vlnuct/van Italianische Vliegtuigen 1933».

Islandia. Este país preparó la sobrestampación de tres valores de correo ordinario de 1 Kr., 5 Kr. y 10 K (4.000 series completas) con la inscripción en rojo «Hópflug Itala/1933». Con ellos fueron franqueadas 298 cartas así dirigidas: Cartwigh, 4; Shediak, 2; Montreal, 3; Chicago, 97; New York, 190; Shoal Harbour, 2. Además del citado franqueo las cartas llevaban una etiqueta azul con la inscripción «Croisiere aérienne/italienne du Décen-
nal».

Canadá. En las dos escalas de ida en este





2

1. El famoso «7'70» de la primera travesía trasatlántica de 1930 sobre aerogramas, uno de ellos con las firmas de los pilotos y el otro presentando la variedad «7 estrellas».

2. Otro «7'70» sobre aerograma dirigido a Génova. En general el sello sólo servía para franquear aerogramas expedidos al Brasil. Finalmente un «7'70» de prueba, sobre cartulina patinada.

3. Una pareja de trípticos del 5'25 + 19'75 liras de la segunda travesía trasatlántica, con un ejemplar «no dentado» abajo. De esta variedad se conocen sólo ocho sellos.



3

país fueron consignadas al agregado postal, para su entrega en New York y Chicago, 289 cartas de Shediak y 307 de Montreal. Fueron usados sellos normales y ningún timbre especial las caracteriza, salvo la indicación obligatoria «Vía Italian Cruise», manuscrita o estampada. El importe del franqueo, 1,50 \$, y la fecha de llegada dan fe de la autenticidad del vuelo de estas cartas. En Montreal, preparado por un club de coleccionistas, se utilizó un timbre conmemorativo en rombo, sobre diversas cartas y tarjetas. Esta correspondencia, sin embargo, no viajó con la travesía a causa del insuficiente franqueo.

USA. El correo estadounidense colocó sobre la correspondencia que salió con la travesía un vistoso timbre en tres versiones

para las escalas previstas en América y en Europa. En Chicago se embarcaron 307 cartas para New York, 37 para Shediak, 42 para Shoal Harbour y 220 para Roma. En New York, 44 cartas para Shediak, 99 para Shoal Harbour y 492 para Roma. Tanto en Chicago como en New York la floreciente industria de fabricantes de *Event Covers* sacó del horno un discreto número de sobres-recuerdo, con motivo de la llegada, de los festejos y de la salida de los participantes en la travesía.

Terranova (Labrador). Este correo, que no era neófito en las emisiones especiales de correo aéreo, sobrestampó en bloques de cuatro, del 75 centavos de correo aéreo, la inscripción «1933 GEN. BALBO/FLIGHT/\$ 4'50», con los que fue-



4



5

4. Un tríptico «Servizio di Estado» sobre aerograma. Durante la segunda travesía trasatlántica se expidieron 210 aerogramas oficiales dirigidos a Chicago y a Washington. Además, se expidió un número limitadísimo de aerogramas, como el reproducido, dirigido al alcalde de Chicago.

5. Un aerograma franqueado con el tríptico con la variedad «tupé».

6. Aerogramas transportados con los aviones de la segunda travesía. Del primero sólo se conocen ocho piezas y tiene el franqueo mixto Vaticano-Italia. El segundo sólo lleva dos sellos vaticanos (se conocen nada más que catorce piezas).

ron 1.153 cartas dirigidas a Roma. Llevando el mismo sello matasellado en Clarendville, pequeña región de la base aérea de los participantes en la travesía, existe un cierto número de cartas timbradas a la llegada de Orbetello, con el solo timbre de esta oficina postal. Conviene precisar que toda la correspondencia llegada a Roma en el viaje de retorno fue timbrada con el circular «CROCIERA AEREA DEL DECENNALE -LIDO DI ROMA- 12-8-33/ XI 19 » y con el mismo cachet puesto a la partida, al que se suprimió la fecha. Ambos fueron impuestos con tinta verde o azul.

Al margen del correo oficial (sellos, timbres y cachets emitidos por Italia y por otros países) existen diversas iniciativas privadas y semioficiales.



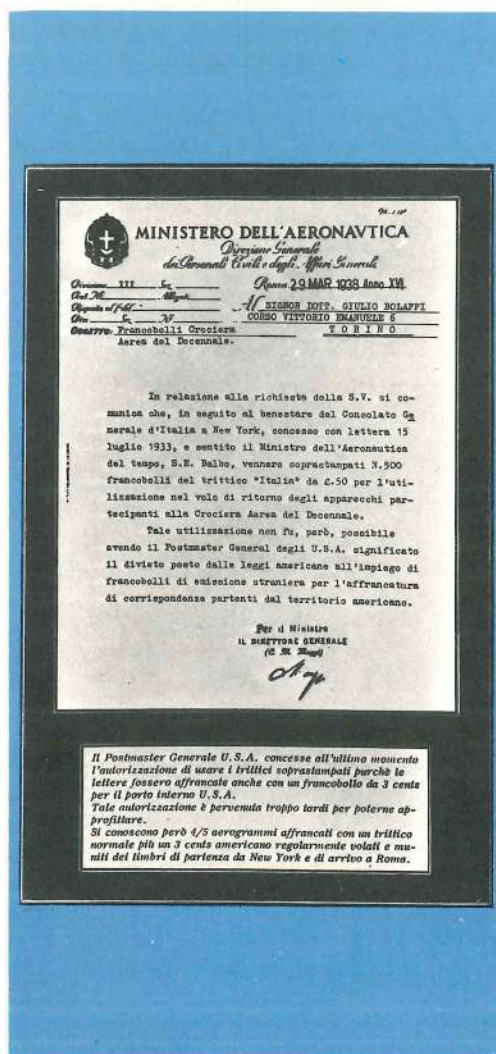
6

«Volo di ritorno». Esta sobrestampación se realizó privadamente en New York, donde cierta cantidad de sellos fue vendida junto a otros recuerdos de la travesía. 1.500 piezas así sobrestampadas, que quedaron sin vender por la falta de autorización de su validez postal sobre suelo americano (la autorización para su uso, dada por el General Postmaster, llegó cuando los aviones ya volaban) fueron remitidas, reponiendo las cantidades que habían sido retiradas, a Italia. Después se subastaron por la oficina Filatélica de Roma y se dispersaron en 1937. Existe un limitadísimo número de sobres (quizá cinco) franqueados con un tríptico de 5'25 + 44'75 liras y un 3 centavos USA, anulado este último en New York, y el



3

3-4. El «volo di ritorno», que viene justamente indicado como un «no emitido» y la carta del ministerio del aire del 23 de marzo de 1938 en la que se comunicaba al doctor Giulio Bolaffi la tirada del «volo di ritorno» y los motivos que no habían permitido el uso en suelo americano de tal ejemplar.



4

tríptico de Italia con fecha posterior a la llegada de oficinas postales que nada tuvieron que ver con esta travesía.

«Berre l'Etang». Esta localidad, situada en la hoz del Ródano, cerca de Marsella, debiera haber sido escala en la última etapa del viaje de regreso (Shoal Harbour-Valentia (Irlanda)-Marsella-Roma), pero no llegó a utilizarse por un cambio de ruta en el último momento. En previsión de la llegada de los participantes en la travesía se produjeron diversas iniciativas filatélicas, pero sólo una pudo llegar a feliz término, siendo realizada por un experto comerciante. Conseguió hacer llegar a Roma unos veinte aerogramas que, a título amistoso y como premio a tanto celo, recibieron el cachet verde de la travesía.

Entre las máximas rarezas filatélicas de este vuelo recordamos un aerograma «Servizio di Stato», con las firmas de Víctor Manuel, de Mussolini, de Balbo y de los capitanes de la tripulación; una hoja de veinte piezas del «Servizio di Stato» y además trípticos sin las siglas de los aparatos, sin el dentado inferior ni el llamado «tupé». Ya que cada aerograma que se respete debe ufanarse de alguna imitación o falsificación, diremos que también de estos sobres existen en circulación muchas falsificaciones de óptima factura, sobre los que es muy difícil encontrar las particularidades que los puedan diferenciar de los originales. La rareza de los sellos y de los respectivos aerogramas se demuestra por el documentado número existente y su valoración debe efectuarse sobre esta base.