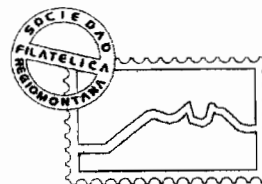


REGIOFIL

LA FILATELIA EN NUEVO LEON



Año XI Número 92 Mayo de 2004

Boletín de la SOCIEDAD FILATELICA REGIOMONTANA (SOFIRREY)

Monterrey, N.L., MÉXICO * * * Fundada en 1941

Página en INTERNET: <http://www.geocities.com/Athens/Pantheon/1985/>

LOS TIPOS Y VARIEDADES DE MÉXICO

■ LA EMISIÓN 'DENVER' - 1914 -

FECHA EMISIÓN.- 31 julio 1914

VIÑETA.- Escudo nacional al centro, con inscripción 'Gobierno Constitucionalista' en arco 'Correos', 'México' y valor facial en números y letras.

IMPRESIÓN.- Litográfica, por la imprenta Smith-Brooks Printing Co., de Denver, Colorado, en hojas de 200 (20x10) cortadas en 2 planillas de 100 y en papel blanco mediano, preengomado, sin marca de agua, perf. 12. Existen pares imperforados de todos los valores, así como pruebas de color, sin goma, del 5c en naranja y amarillo. (E\$50)

TIPOS.- #386 1c azul pálido. #387 2c verde pálido. #388 3c naranja. #389 5c rosa oscuro.



#390 10c rosa rojizo. #391 15c lila oscuro. #392 50c amarillo. #393 1p violeta oscuro.



VARIEDADES.-

#390var. 10c rosa rojizo.

Bx4 con sobrecarga de Villa,

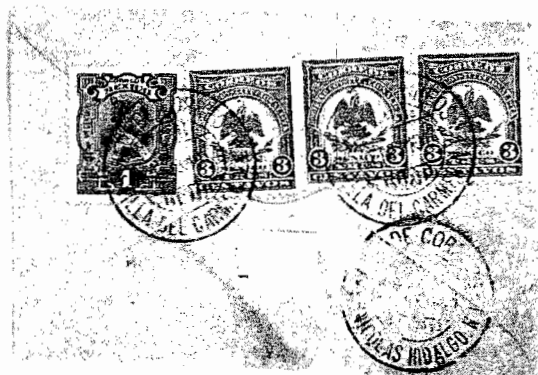
-uno con ésta invertida. Impresión

-especial (filatélica) de Hinojosa.

Cert. MEPSI. E\$200



CARTAS Y PAQ. POSTALES.-
 #310 1c + #388 (3) de 3c, pega-
 dos en solapa de carta de -
 Villa del Carmen, NL., a Sn.
 Nicolás Hidalgo (de los Garza),
 NL. (SEP1914). Porte de 2 emi-
 siones. Rara. E\$100



#317 Par 20c + #393 (3) 1 peso
 + #378 50c con gfo.- de Carranza,
 en fgto., usados en paquete post-
 al de Mazatlán a Tucson, Ariz.
 (30NOV15). Raro porte de 3
 -emisiones. E\$150



■ LA EMISIÓN 'FISCALES DENVER' - 1914 -

FECHA EMISIÓN.- 2 junio 1914, que se autorizó para uso postal.

VIÑETA.- Escudo nacional circundado por la inscripción 'Gobierno Constitucionalista', 'México' arriba y el valor facial con números y letras abajo.

IMPRESIÓN.- Litográfica, por la misma imprenta de la emisión anterior, en hojas de 100 con talón, el cual se desprendía (generalmente) para uso postal. El tipo de papel es el mismo, con perf. 12 arriba y los lados, pero ruleteado 7 entre el talón y el timbre superior. Estos timbres se usaron principalmente en el noreste y existe poca correspondencia 100% postal, otra es filatélica y en timbres sueltos son numerosas las cancelaciones falsas y de favor. Los que tienen sobrecargas (gomígrafos) con el nombre de poblaciones son fiscales y éstos abundan sin sobrecarga en condición mint, cuyos precios son los mínimos (E\$0.20c).

TIPOS.- #393.A 1c rosa. #93B 2c verde pálido. #393C 3c naranja. #393D 5c rojo. #393E 10c verde grisáceo.



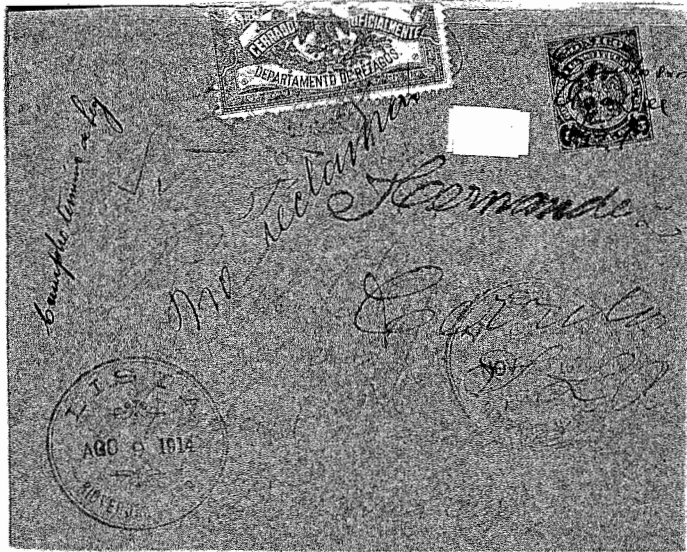
VARIEDADES.-

#393Bvar. 2c verde pálido con
 gfo.- fiscal de Nogales, Son.,
 --con talón. Canc. Correos
 (de favor) E\$5

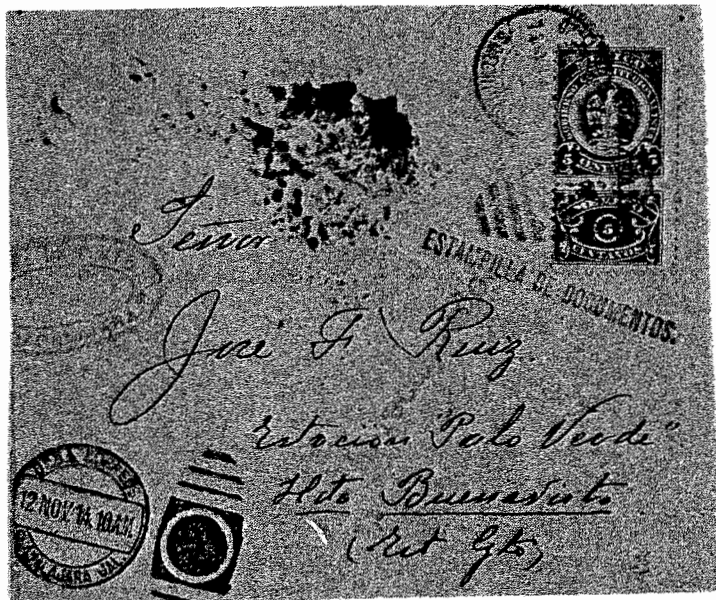


CARTAS.-

#393Dvar. 5c rojo en carta de Cerritos a Río Verde, SLP. -con SC fiscal (gfo.) de R. Verde y canc.- pluma (3AGO14). Puesta en Lista (9AGO) y (-NOV). No reclamada y a Rezagos. Muy rara. E\$200



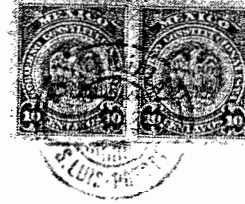
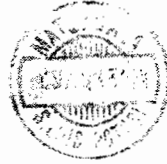
#393Dvar.- 5c con talón y gfo.- fiscal de GDA en -carta de S. Dieguito, SLP. a Estn. Palo Verde, Gto. (7NOV14), remitida a GDA(?) no reconociendo -el timbre. Con sello de "Documentos" y óvalo de -multa "Falta de Porte". Rec. (12NOV14). Rara. E\$75



#393Evar.- 10c con talón, en -carta de MTY a N.Laredo, Texas (¿) (16ENE15). Con -membrete de GDA (filatélica) E\$50



WATERS PIERCE OIL COMPANY
REFINADORES DE PETROLEO.
AVENIDA DEL 5 DE MAYO No. 2.
MEXICO, D. F.



Sr. J. L. Spear Contador

82322

114 Mexico D.F.

#393E Par 10c en carta registrada de Matehuala a México (12SEP14). Porte muy raro. E\$250

Col.- de A.Moya Saldaña.

EL CENTENARIO DEL VUELO

Hace un mes se celebró el centenario del primero vuelo de los hermanos Wright en Kitty Hawk, Carolina del Norte, a las 10:30 de la mañana del 17 de diciembre de 1903.

El intento de repetir la misma hazaña en una réplica del avión original resultó un rotundo fracaso, pero el referido centenario fue conmemorado en muchas revistas, periódicos y medios electrónicos del mundo entero, incluyendo dos notables reseñas de la historia aérea mexicana en publicaciones nacionales

Tal vez el evento conmemorativo sirvió más para inyectar nuevos brillos a una industria aeronáutica alicaída y agobiada por las demandas de seguridad después del 9/11, pero la reseña histórica nos recuerda los cambios dramáticos que han sucedido en tan poco tiempo en nuestro modo de vida.

A la vez, sirvió para recordar la importancia del correo aéreo en el desarrollo inicial de la aviación, tanto en México como en el resto del mundo. Desde el principio, el avión fue percibido como un medio para acelerar las comunicaciones. El correo aéreo fue el primer uso civil del avión, antecediendo por mucho al transporte de pasajeros y carga.

Los coleccionistas han creado y preservado un registro único de la historia aérea mundial. El número de diciembre del American Philatelist presenta tres artículos enfocados en la aerofilatelia y la última edición del catálogo de la American Air Mail Society se extiende a seis volúmenes.

FIG. 1 Timbre de 20c emitido en E.U.A. -el año de 1912 para paquetes postales, -con el avión biplano de 1908. La inscripción al pie dice: "Aeroplano llevando el correo".



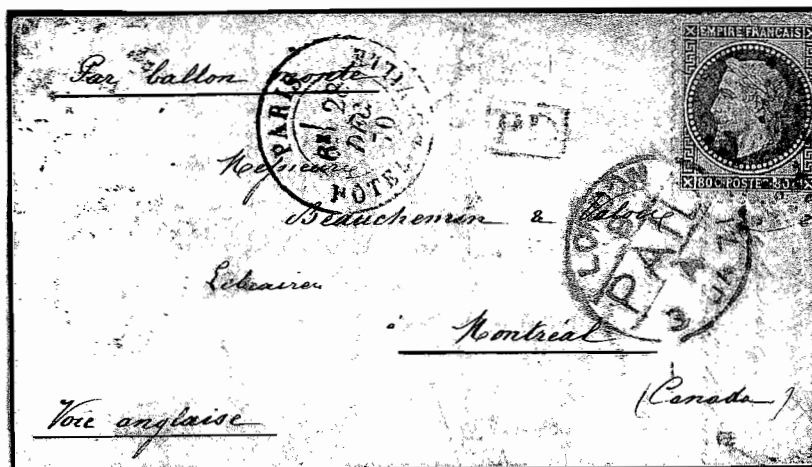
Además de los timbres emitidos específicamente para el correo aéreo, la aerofilatelia abarca:

- a) imágenes fotográficas y postales de vuelos y eventos aeronáuticos históricos;
- b) sobres conmemorativos comercializados originalmente como recuerdos de exhibición, y posteriormente por el servicio postal con sobres de vuelos inaugurales de rutas para la comunidad filatélica; y
- c) sobres llevados por otros medios aéreos aparte del avión, que pueden ser globos, dirigibles (Zeppelin), cohetes, helicópteros, y hasta palomas.

Existe además una línea difusa entre la aerofilatelia y la astrofilatelia que marca la época cuando los vuelos llegan más allá de la atmósfera terrestre, una circunstancia que difícilmente hubieran anticipado los primeros coleccionistas de la aerofilatelia a principios del siglo XX.

En esta ocasión me limitaré a comentar solamente sobre el uso del avión, pero el primer uso de medios aéreos para transportar el correo antecede considerablemente al avión. Se trata del famoso "correo en globo" *ballon monte* (balón monté), utilizado por los franceses en el sitio de París durante la guerra Franco-Prusiana. En la exhibición nacional reciente, nuestro compañero Gerardo López Portillo mostró ejemplos de estas cartas aerotransportadas (bastante raras por cierto). No obstante, la dificultad de dirigir el globo sobre una ruta determinada, señala que estas demostraciones no pudieron transformarse en un servicio regular.

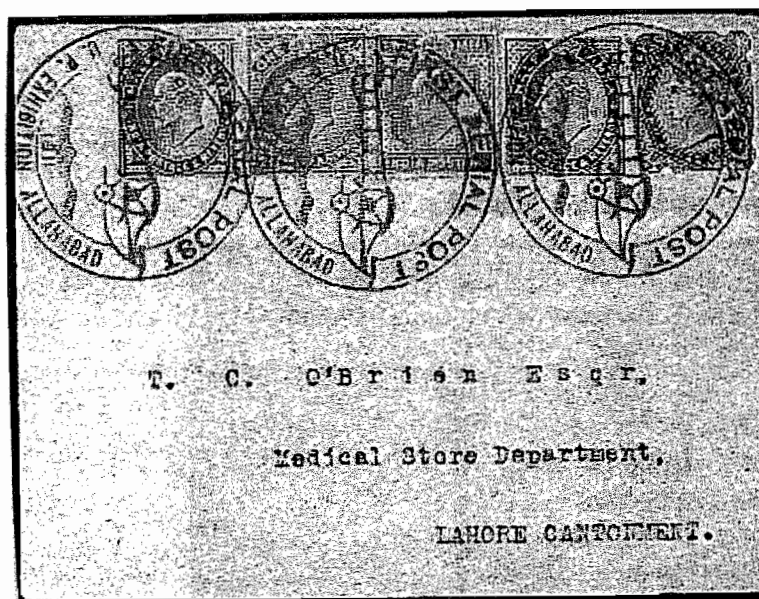
FIG. 2 Carta de París a Montreal, Canadá, enviada Por ballon monte, por vía inglesa. Cancelación 'Hotel de Ville' de 28DIC70 Con tránsito de Londres el 3ENE71. Timbre de 80c Napoleón laureado. Rarísima circulación tras-atlántica. €40,000 (estimado)



De hecho, el verdadero desarrollo de un sistema de correo aéreo no pudo llevarse a cabo hasta mucho después, cuando el aparato primitivo de 1903 había evolucionado a un modelo más seguro y maniobrable, el Wright Flyer, que los mismos hermanos presentaron a los asombrados espectadores europeos en París el 8 de agosto de 1908. Este modelo aparece en el primer timbre en el mundo que retrata un avión (FIG. 1). El timbre reconoce el invento de los Wright, pero en cuanto al servicio postal, se trata de una demostración experimental y su fecha se anticipa por mucho al desarrollo efectivo del correo aéreo en Estados Unidos.

El primer uso del avión para el transporte de correo, sucedió en un lugar de lo más inesperado; el vuelo fue realizado por el piloto británico Walter Windham durante la feria anual de Allahabad, India, el 28 de febrero de 1911, por invitación del gobernador colonial de la provincia y subraya la rápida difusión de la nueva maravilla voladora en todo el mundo. Para el efecto utilizó un aparato Bleriot francés, igual al que importó Alberto Braniff para realizar el primer vuelo en México en 1910. El vuelo apenas cubrió unos pocos kilómetros, de un lado a otro del río Ganges y fue atestiguado por el propio gobernador y muchos millares de peregrinos hindúes que acudieron en esas fechas a una festividad religiosa. También se diseñó una cancelación especial conmemorativa del evento, que en su centro llevaba un perfil simple del citado avión.

FIG. 3 Carta enviada en el -primer correo aéreo del -mundo en India el 28 FEB 1911, de Allahabad -a Lahore (ahora llamada Lahaur perteneciente a Pakistán). Con timbres de 3 emisiones (1892, 1902 y 1906) y con viñetas de la reina Victoria y del rey Eduardo VII.



El éxito de este vuelo en la India se repitió en Londres en escala mucho mayor en septiembre del mismo año, durante la coronación del rey Jorge V se organizó un servicio de correo aéreo entre dicha ciudad y el castillo de Windsor que transportó, con ciertas dificultades, alrededor de 113,000 piezas de correspondencia..

Estos inicios prometedores se truncaron con la declaración de guerra en 1914. El correo aéreo tuvo que esperar la duración de la Primera Guerra, en la cual se demostró el nuevo uso militar del avión, incorporando adelantos técnicos que lo transformaron en un arma de guerra cada vez más eficaz.

En México, después de los primeros vuelos de Braniff en Balbuena (D.F.), durante la Revolución, por primera vez en el mundo se utilizó el avión como bombardero en el puerto de Topolobampo en abril de 1914, contra el buque huertista "Guerrero".

Una vez en el poder, el presidente Carranza no tardó en crear la primera escuela (1915) para entrenar pilotos de la nueva fuerza aérea de México y convertir el avión en un arma de uso militar.

Aunque hay vuelos experimentales de correo aéreo en 1918 y 1922, cuando se emite el primer timbre mexicano de correo aéreo, las condiciones de inseguridad durante los prolongados conflictos revolucionarios no permitieron un servicio regular hasta finales de los '20, y apenas iniciado el servicio, tuvo que ser suspendido brevemente durante la rebelión escobarista de 1929.

Mientras tanto, la participación estadounidense a finales de la Primera Guerra le dio a este país un cuerpo numeroso de pilotos entrenados en aviones de último modelo y una naciente industria aeronáutica competitiva con la europea. Aunque la propuesta de un sistema continental de correo aéreo nació tan pronto terminó la guerra en 1918, su realización tardó casi una década y requirió de subsidios federales porque no podía competir con el ferrocarril en costo ni volumen. No obstante, la naciente industria fue una de las favoritas de los inversionistas de Wall Street en el mercado bullicioso de los '20.

Al mismo tiempo, los aviones evolucionaron para poder enfrentar condiciones climáticas adversas y alcanzar la altura necesaria para cruzar las montañas Rocosas. La operación de vuelos nocturnos requería de un sistema de pistas iluminadas de aterrizaje en todo el país y faros aéreos como el que retrata el timbre de 1928.

A pesar de los obstáculos, para 1926 sus ramales se extendían por todo Estados Unidos y los riesgos de volar en estos aparatos eran considerables, sobre todos en las zonas montañosas del oeste, donde el costo en accidentes y vidas humanas eran altos, pero para 1927, el sistema de correo aéreo demostró su operatividad.

La prueba dramática llegó cuando uno de esos pilotos del correo aéreo, Charles Lindbergh hizo su histórico vuelo trasatlántico en mayo de 1927. Lindbergh se entrenó en las bases aéreas Kelly y Brook Field de San Antonio, Texas y después se contrató como piloto de la ruta entre San Luis y Chicago. Su éxito demostró tanto la capacidad del equipo como el talento de los aviadores que se forjaron en el nuevo servicio. A diferencia de los Wright que trabajaron casi en secreto, Lindbergh se convirtió de la noche a la mañana en un héroe mundial. El avión de los Wright volvió a aparecer en los timbres conmemorativos de la Conferencia Aeronáutica Internacional convocada en Washington en 1928 y marca la diferencia entre una época y otra, así como el inicio de un sistema de correo aéreo a nivel mundial.

Lindbergh hizo una visita triunfal a México en diciembre de 1927, lo que originó la incorporación nacional a la creciente red continental y la asignación de las primeras rutas aéreas mexicanas.

No obstante el heroísmo de los pilotos, la tragedia nunca estuvo muy lejos. La muerte del Cap. Emilio Carranza, en el regreso de su vuelo recíproco a la de Lindbergh, México-Nueva York, demostró la fragilidad de los aparatos entonces en uso. Su memoria fue honrada en la primera serie conmemorativa de correo aéreo.

FIG. 4 #C248 Un peso de 1960 '50 Aniversario de la Aviación Nacional' con mapa de rutas, aeroplano de Braniff y reactor de pasajeros.



N.- del E.- Guión de la plática sustentada por el DR. WM. BREEN MURRAY el 19 de enero de 2004, con la ayuda de varios acetatos proyectados en pantalla y 4 obras de bibliografía relativa al tema.

* * *

