

LA IMPLANTACIÓN DE LAS CARTAS-SOBRE AVIÓN ESPAÑOLAS (1947-1959)



F. Javier Padín Vaamonde
(Académico de Número)



El objeto de estas notas no es otro que dar a conocer las circunstancias de la emisión de los primeros aerogramas españoles, conocidos oficialmente e inicialmente como *cartas-sobre avión*, cuyas características identificadoras son:

a. La impresión en su frontal de la inscripción CARTA-SOBRE AVIÓN, y

b. El hecho de tener teñida con diversos colores la parte de la hoja correspondiente a su exterior, motivo por el cual se encuadran en las llamadas «emisiones de papel tintado».

1. Creación de la carta-sobre avión

Las *cartas-sobre avión*, nombre empleado por la Administración española en 1947 y sustituido con posterioridad por el de *aerogramas* son, desde el punto de vista de los enteros postales, cartas-sobre timbradas elaboradas con papel delgado a fin de reducir en lo posible su peso para, de esta manera, acogerse a ventajosas tarifas específicas de esta clase de objetos postales dentro del correo aéreo. Fueron implantadas expresamente en España para facilitar la comunicación con los diversos países americanos y Filipinas, naciones que mantenían con la ex metrópoli fuertes lazos afectivos acrecentados por la emigración a Hispanoamérica, que había sufrido un notable incremento a raíz de la guerra civil.

La partida de nacimiento de estos nuevos objetos de la correspondencia se encuentra en una orden del Ministerio de la Gobernación, fechada el 15 de julio de 1947 y

publicada en el «*Diario Oficial de Correos y Telecomunicación*» del día 24 siguiente, cuyo texto es el siguiente:

Ministerio de la Gobernación
Orden
Creando la «*carta-sobre avión*»

Ilmo. Sr.: En virtud de las atribuciones que me están conferidas, conformándome con la propuesta de esa Dirección General, he tenido a bien disponer:

1.º *Se crea la «carta-sobre avión», de un peso máximo de tres gramos, para cualquiera de los países de América y Filipinas, aplicándola un franqueo total de una peseta con treinta céntimos (1,30 pesetas), comprensivo de los derechos de franqueo y sobreporte de correspondencia avión. Esta «carta-sobre avión» deberá ajustarse a las siguientes características:*

Constará de una hoja de papel corrientemente utilizado para la correspondencia avión, de 25 centímetros de largo por 20 de ancho, provista de dos pestañas engomadas, de tal manera que, una vez doblada en cuatro partes y pegadas las referidas pestañas, formen una comunicación completamente cerrada. En una de las caras exteriores llevará impresas las indicaciones inherentes a la correspondencia aérea y la nota «si se incluyera algún pliego, fotografía u objeto, esta carta será cursada por la vía ordinaria».

2.º *El franqueo de esta correspondencia se efectuará por medio de máquina de franquear o timbrado oficial.*

3.º *Este servicio entrará en vigor el día primero de septiembre de 1947.*

4.º *Queda facultada esa Dirección General para dictar cuantas disposiciones complementarias se encaminen*

a la perfecta realización de esta nueva modalidad de servicio de correspondencia aérea.

Dios guarde a V.I. muchos años.

Madrid, 15 de julio de 1947.— **Blas Pérez González.**

Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telecomunicación.

Señores Jefe principal, inspector general, Jefe de la Sección 6.^a (Internacional), Gerente de la Asociación Benéfica y administradores principales, centrales y subalternos de Correos.

Las disposiciones complementarias a que aludía la precedente orden ministerial aparecen recogidas en una circular de la Sección 6.^a (Servicio Internacional) de la Dirección General de Correos, de 2 de agosto de 1947 («Diario Oficial de Correos y Telecomunicación» del día 12 siguiente), que contiene las condiciones de admisión exigidas en lo sucesivo a las cartas-sobre avión. En particular, las normas segunda, tercera y cuarta, encierran la particular filosofía de la Administración postal española acerca de estos nuevos objetos de correspondencia, como puede verse en el texto de la circular aludida:

Sección 6.^a
Servicio Internacional
Circular

Por Orden Ministerial de 15 de julio último se ha creado el servicio de «carta-sobre avión», que empezará a funcionar el día 1 de septiembre de 1947, el cual está limitado exclusivamente a la correspondencia avión destinada a los países de América y Filipinas.

Todas las Oficinas de Correos de la Península, Islas Baleares y Canarias, Plazas de Soberanía en el Norte de África, Zona de influencia española en Marruecos, Territorios de Ifni y Río de Oro podrán admitir y cursar por las líneas aéreas las cartas-sobre avión que se depositen en ellas a partir del citado día, teniendo en cuenta las normas que se dictan a continuación:

1.^a Con anterioridad a esa fecha la Asociación Benéfica remitirá a todas las Oficinas una cantidad prudencial de ejemplares, las instrucciones para su venta y solicitud de pedidos.

2.^a No se podrá aceptar para su curso ninguna carta similar editada por particulares, aunque se ajuste a las prescripciones estipuladas en la Orden Ministerial de referencia, sino que tendrá que ser **única y exclusivamente** el modelo oficial editado por la Asociación Benéfica, que llevará impreso el signo de franqueo por valor de 1,30 pesetas.

3.^a Estas cartas no podrán contener ningún objeto extraño, cualquiera que sea su naturaleza, ni llevar adheridos otros sellos de franqueo o etiquetas. En tal caso todas las Oficinas deberán considerarlas como correspondencia ordinaria y expedirlas **sin excusa ni**

pretexto por vía terrestre o marítima, según los casos, pero nunca por vía aérea.

4.^a Esta carta se admite solamente como correspondencia aérea ordinaria y en ningún caso podrá certificarse.

Madrid, 2 de agosto de 1947.— El Jefe principal accidental, **Federico Bureo.**

Como ya se ha dicho, el destino de las primeras cartas-sobre avión españolas se redujo a los países de la entonces UPAE (Unión Postal de América y España) y Filipinas, en tanto que su realización quedó encomendada a la Asociación Benéfica de Correos (posteriormente transformada en Mutualidad Benéfica de Funcionarios de Correos), la cual procedió a su confección estampando sobre hojas de papel delgado, que plegadas adecuadamente darían lugar a la carta-sobre avión, el correspondiente emblema producido por las máquinas de franquear correspondencia obrantes en dicha Asociación. Por otra parte, según puede deducirse de la lectura de la anterior circular, las cartas-sobre avión nacieron sometidas a determinadas restricciones que originaron, como no podía ser de otra manera, una escasa aceptación por el público. En particular, la aplicación de la norma 3.^a en lo que se refiere a la prohibición de adherir sellos sobre ellas, generó el desconcierto de los usuarios y motivó la aparición de miríadas de ejemplares provistos de dos emblemas cada vez que se producía un incremento en las tarifas postales.

En todo caso, la Asociación Benéfica de Correos asumió, a través de su Gerencia, las funciones que en materia de emisión de las cartas-sobre avión le habían sido encomendadas y, con fecha 10 de septiembre de 1947 emitió la siguiente

Circular

Cumpliendo la Orden Ministerial creando la «carta-sobre» de avión, cuya venta ha sido encomendada a esta Asociación Benéfica, se ha dado comienzo a este servicio en las condiciones que todas las Oficinas deben conocer, puesto que la referida Orden Ministerial con sus detalles relativos a este objeto de correspondencia han aparecido en el «Diario Oficial».

El importe del franqueo, que llevan estampados los sobres—carta por medio de la máquina de franquear, es el de una peseta treinta céntimos, al que debe agregarse el precio del papel de 25 céntimos, precio éste susceptible de variaciones, según resultase su coste de confección.

El premio de expedición para las oficinas será el de 10 por 100 sobre los 25 céntimos del precio de venta de dicha carta-sobre de avión.

Para la debida provisión de las Expendedurías, las Administraciones Principales dirigirán los pedidos a esta Gerencia para distribuirlos a todas las de la provincia, teniendo en cuenta las posibilidades de venta y a la vista de la correspondencia que, para ser cursada por vía aérea, viene depositándose en cada una de ellas.

Como de la venta de la carta-sobre de avión, si se desarrolla en gran escala, pueden obtenerse ingresos considerables, es interesante que se le preste la mayor atención, informando a esta Gerencia de la aceptación o reparos del público.

Madrid, 10 de septiembre de 1947.— El Gerente, Luis Manso.— V.º B.º el secretario general, Manuel González.

Puesto que la anterior circular está fechada el día 10 de septiembre se deduce que la Gerencia de la Asociación Benéfica de Correos actuó con notable retraso a la hora de comunicar el precio de venta de los aerogramas a las Oficinas encargadas de su distribución, por lo que no es descabellado suponer que éstas tuvieron conocimiento previo del mismo por cauces no estrictamente oficiales, al menos por lo que a comunicación se refiere. Al margen de la recepción de la citada circular, el día 1.º de septiembre de 1947 las cartas-sobre avión españolas estaban a disposición de los usuarios, al menos en las principales oficinas postales españolas. No obstante, y a pesar de que el redactor de la circular de la Asociación Benéfica mostraba cierto optimismo en lo que a niveles de venta de cartas-sobre se refiere, la aceptación por parte del público no fue la esperada, de manera que las piezas realmente circuladas son realmente escasas. Los reparos sobrepasaron abrumadoramente a los beneplácitos.

2. Ampliación del servicio

Mediado el año 1949, la Administración decidió ampliar el servicio de cartas-sobre avión extendiéndolo, prácticamente, a todo el mundo, por lo que, por Orden del Ministerio de la Gobernación de 19 de julio, se establecieron diversas tarifas para cartas-sobre de tres gramos de peso máximo, incluyendo por primera vez destinos nacionales que no se habían contemplado en 1947. De acuerdo con dicha orden ministerial, y a partir de 1.º de septiembre de 1949, la escala de precios según los diferentes destinos para las cartas-sobre avión quedó establecida de la forma siguiente:

ESPAÑA:

Península, Islas Baleares y Canarias, Posesiones españolas del Norte de África, Zona del Protectorado español en Marruecos, Tánger, Sidi Ifni, Río de Oro	0,60 P.
Territorios españoles del Golfo de Guinea	1,30 P.

EUROPA:

Alemania, Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Ciudad del Vaticano, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Suiza	0,90 P.
Gibraltar, Portugal	0,65 P.
Demás países	1,00 P.

AMÉRICA:

Alaska, Canadá, Estados Unidos	1,30 P.
Bahamas, Bermudas, San Pedro y Miquelón	1,55 P.
Antillas, Guayanas (británica, francesa y neerlandesa o Surinam)	1,90 P.
Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Venezuela	1,65 P.
Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay	1,90 P.
Demás países de América del Sur	2,15 P.

ÁFRICA:

Argelia, Marruecos (Zona francesa), Tripolitana, Túnez	0,90 P.
África ecuatorial francesa (Congo medio, Gabón, Tchad, Ubangui-Chari), África occidental francesa (Alto Volta, Costa de Marfil, Dahomey y Togo, Guinea, Mauritania, Níger, Senegal, Sudán), Camerún, Cirenaica, Costa de Oro, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gambia, Liberia, Libia, Nigeria, Sierra Leona, Somalias (británica, francesa e italiana), Sudán egipcio	1,55 P.
Guinea portuguesa	1,30 P.
Otras colonias portuguesas	1,65 P.
Demás países	1,90 P.

ASIA:

Chipre, Turquía	1,00 P.
Adén, Arabia Saudita, Bahrein, Irán, Iraq, Israel, Líbano, Palestina, Siria, Transjordania	1,55 P.
Afganistán, Ceilán, India, Pakistán	1,90 P.
India portuguesa	1,65 P.
Birmania, Indochina, Malaya, Tailandia	2,15 P.
China, Hong-Kong, Indonesia, Japón	2,75 P.
Filipinas, Macao, Timor portugués	2,50 P.

OCEANÍA:

Hawai	1,70 P.
Demás países	2,75 P.

3. Nuevas tarifas. De la carta-sobre avión al aerograma

Esta situación, por lo que a las tarifas se refiere, persistió hasta el último día de 1951, ya que el primer día del año 1952 comenzaron a regir nuevos precios para la correspondencia con el extranjero. En efecto, las tarifas internacionales se fijaban en Convenios, que tomaban como unidad de referencia el *franco-oro*, siendo cada país el encargado de determinar la equivalencia entre su moneda nacional y la de referencia, de manera que la nueva paridad de la peseta respecto del franco-oro, establecida por orden del Ministerio de la Gobernación de 14 de diciembre de 1951, provocó la adopción de nuevas tarifas para el correo

internacional nacido en España, las cuales, comunicadas por circular de la Dirección General de Correos y Telégrafos de 29 de diciembre de 1951, entraron en vigor a partir del 1.º de enero de 1952. En lo que a cartas–sobre avión se refiere, la mencionada tarifa estableció un porte único de cuatro pesetas para cualquier destino, fijando en 2,5 gramos su peso máximo, es decir, rebajando en medio gramo el admitido hasta ese momento.

Las tarifas de cartas–sobre avión para la correspondencia interior de la nación, así como para las dirigidas a los Territorios del Golfo de Guinea, África occidental española y Zona española de Marruecos, fijadas en 1949, persistieron hasta el año 1954, en el cual se procedió a realizar determinados ajustes tarifarios. En efecto, por un decreto conjunto de los ministerios de Hacienda y Gobernación de 25 de junio de 1954 se produjeron ciertas variaciones en las tarifas interiores, de manera que, según la citada disposición y a partir del 10 de julio siguiente, las cartas–sobre avión o aerogramas, como a partir de la publicación del citado decreto comenzó a denominárseles oficialmente, de hasta tres gramos de peso con destino a los Territorios españoles del Golfo de Guinea precisaron un franqueo de 1,50 pesetas. Extrañamente, no aparecían mencionados en dicho decreto los aerogramas⁽⁹⁾ (cartas–sobre avión) destinados al servicio nacional, África occidental española y Zona española de Marruecos, situación que corrigió una orden del Ministerio de la Gobernación fechada el 14 de agosto siguiente, que dictaba las normas de servicio para «*la efectividad y cumplimiento*» del citado decreto de 25 de junio anterior, y en la cual se estableció para ellos un franqueo de 90 céntimos a partir del 24 de agosto de 1954, día siguiente al de la publicación en el *Boletín Oficial de Correos y Telecomunicaciones* de la mentada orden ministerial y en el cual debería entrar en vigor, según disponía su artículo segundo.

Esto es todo lo que se refiere a las diversas tarifas que afectaron a las cartas–sobre avión o aerogramas españoles de la primera generación, empleados en el período comprendido entre 1947 y 1959 y caracterizados por la presencia de una tinción de fondo realizada sobre la hoja base que da lugar a la carta–sobre avión.

4. Características físicas. El color de fondo

La hoja en cuestión es de papel fino, dado que el peso de las cartas–sobre avión no podía sobrepasar el autorizado, fijado en 3 gramos o, excepcionalmente, en 2,5 gramos, como ya ha sido expuesto, pero esto no impide que se encuentren ejemplares realizados con papel más grueso, los cuales deben ser considerados variedades. Puesto que la hoja base es de papel blanco, para conseguir la necesaria opacidad a fin de que lo escrito en ella resultase ilegible desde el exterior de la carta–sobre avión, se procedió a teñirla con diversos colores de fondo en la parte correspondiente al frente y reverso de ésta, es decir, en la mitad derecha de la cara principal de la hoja desplegada, que es la que corresponde a la dirección del destinatario y lleva impresas las pertinentes instrucciones para plegado y cierre de la

carta–sobre. Predomina en las emisiones de 1947–59 el fondo color gris, si bien se ensayaron multitud de otros colores con objeto de lograr mejores resultados en lo que a opacidad se refiere, y como en muchos casos ésta no era fácilmente obtenida con una sola tinción, se recurrió a una doble y a veces triple impresión del color de fondo, produciéndose de esta manera, por mezcla de colores, otros diferentes que, en conjunto, suponen un auténtico atentado a la estética. Debe mencionarse el hecho notable de que las cartas–sobre avión provistas de colores resultantes de ensayos, si bien no fueron puestas a la venta de forma regular, gozaron a todos los efectos de la consideración de ejemplares normales al estar timbradas por medio de una máquina de franquear correspondencia, por lo que alguna de éstas tuvo en su momento circulación legal por el correo.

Las planchas utilizadas en el período 1947–59 para imprimir los colores de fondo, excepción hecha de las que sirvieron para confeccionar las cartas–sobre avión de la llamada serie verde, tenían la forma adecuada con objeto de dejar sin colorear la porción de la hoja a la cual se adherían las solapas engomadas que permitían cerrarla. De esta manera, se emplearon dos tipos diferentes de planchas distinguibles por la amplitud del ángulo determinado en la parte posterior derecha de la carta–sobre avión por el espacio en blanco y el sometido a la tinción del fondo; uno de ellos se caracteriza por lo que puede llamarse ángulo pequeño (ap), de aproximadamente 115°, y el otro tipo por el llamado ángulo grande (ag), de unos 138°, siendo frecuentes, en el caso de más de una tinción, las combinaciones de estos dos ángulos, todas las cuales dan origen a variedades dentro de un mismo tipo de carta–sobre avión.



Ángulo
pequeño
(115°)



Ángulo
grande
(138°)



Combinación de
ángulo pequeño y
ángulo grande

5. Los emblemas

Para proceder a estampar en la hoja base el correspondiente signo de franqueo, se recurrió, al amparo de lo dispuesto en la orden de 15 de julio de 1947, al empleo de diversas máquinas de franquear pertenecientes a la Asociación Benéfica de Correos. Éstas fueron, en una primera etapa, la *Hasler F-88* con número de matrícula 296 que, hasta el momento de haber sido dedicada a la realización de cartas–sobre avión, había estado destinada en el Palacio de Comunicaciones de Madrid al franqueo de la correspondencia presentada por el público, y la de la misma marca y modelo con número 297, autorizadas ambas con fecha 25 de mayo de 1946.



Carta cursada desde Madrid a Santiago de Compostela el 24 de junio de 1947 franqueada en la Central de Cibeles mediante la máquina Hasler de matrícula 296. Puede observarse el rectángulo con publicidad del giro postal empleado después en la confección del primer aerograma español.

El emblema producido por la máquina 296 aparece acompañado de un rectángulo, situado bajo él, que encierra la inscripción «VENTA DE SELLOS» en su interior, mientras que el originado por la 297 carece del citado complemento, tal como puede verse en las reproducciones de ambos. La impresión se realizó siempre en color rojo, con matices que oscilan entre el carmín y el bermellón, de acuerdo con las disposiciones emanadas del Convenio de la Unión Postal Universal firmado en Madrid el 30 de noviembre de 1920.

Estos emblemas básicos, identificados como tipo I (con recuadro encerrando la inscripción «VENTA DE SELLOS») y tipo II (sin recuadro ni tal inscripción), aparecieron posteriormente con ciertas modificaciones, sin duda por proceder de máquinas distintas de las citadas 296 y 297, especialmente patentes en la forma de la letra «S» de «ESPAÑA», que pasa de ser de trazos angulosos en un primer momento a tener formas redondeadas años más tarde. En todos los casos, el valor facial que aparece en el emblema está precedido de un cuadrado en posición de losange, ◊, característica específica por estas fechas de las máquinas de franquear marca *Hasler*.



Emblema tipo I



Emblema tipo II

Veamos ahora el origen de los ejemplares provistos de dos emblemas. Como se desprende de la lectura de la norma 3.^a contenida en la ya mencionada circular de la Dirección General de Correos de 2 de agosto de 1947, las cartas-sobre avión no podían llevar adheridos sellos de franqueo, por lo que todos aquellos ejemplares emitidos entre 1.^o de septiembre de 1947 y 1.^o de enero de 1952, y que en ese momento se encontraban en manos de particulares o a la venta en las diversas oficinas postales, carecían de valor para circular por el correo, ya que, en ningún caso, estaban timbrados con el nuevo valor de cuatro pesetas exigido, no pudiendo tampoco ser complementados con sellos adhesivos a fin de alcanzar este valor. Tal circunstancia provocó la desorientación de usuarios y funcionarios de Correos, por lo que la Dirección General de Correos creyó oportuno hacer pública una circular, fechada el 20 de febrero de 1952 y publicada en el *Diario Oficial de Correos y Telecomunicación* de 25 de febrero, facilitando una solución al problema. He aquí el texto íntegro de dicha circular:

CORREOS

Sección 5.

Transportes aéreos.

Cartas-sobre avión.— Condiciones de admisión.

Con motivo de la puesta en vigor de las tarifas de sobreportes aéreos, algunas Oficinas han procedido erróneamente dando curso a «cartas-sobre avión» cuya estampación oficial de franqueo había sido completada con sellos de Correos.

Tal forma de proceder está en contraposición con la orden de la Jefatura Principal del Ramo de 2 de agosto de 1947, dictada en cumplimiento de la Orden ministerial de 15 de julio del mismo año estableciendo el servicio de «carta-sobre avión» y publicada en el DIARIO OFICIAL DE CORREOS Y TELECOMUNICACIÓN de 12 de agosto de 1947, en donde se disponía lo siguiente:

«Estas cartas no podrán contener ningún objeto extraño, cualquiera que sea su naturaleza, ni llevar adheridos otros sellos de franqueo o etiquetas. En tal caso todas las Oficinas deberán considerarlas como correspondencia ordinaria y expedirlas sin excusa ni pretexto por vía terrestre o marítima, según los casos, pero nunca por vía aérea.»

Pero con el fin de no ocasionar perjuicios, y como pudiera darse el caso de que algún usuario dispusiera de cartas-sobre cuyo franqueo no estuviera en armonía con el que corresponda para el destino de su envío, deberá prevenirse que la Mutualidad Benéfica de Correos es la encargada de completar dicho franqueo por medio de

estampaciones adecuadas, debiendo dirigirse a ella por conducto de la Administración de Correos de su residencia para que, previo pago del importe correspondiente, se provea a dichas cartas-sobre del franqueo que les falte.

Madrid, 20 de febrero de 1952. El Director general, P.A. el Secretario General, Manuel González.

Como consecuencia de lo dispuesto en estas «condiciones de admisión» y debido también al, probablemente, considerable número de cartas-sobre avión con estampación de valor acorde con la anterior tarifa invendidos, surgen los ejemplares con un segundo emblema acompañando al original y cuyo valor facial es el necesario para completar el franqueo de cuatro pesetas exigido a partir del día primero del año 1952.

6. Las numeraciones de control

Algunas cartas-sobre, o aerogramas de la primera generación, están provistos de numeración de control, impresa con diferentes clases de numeradores, de alguno de los tipos siguientes:

AA1 **4753**

Numeración formada por un número variable de cifras, de 3,5 mm de altura.

AA2 **178370**

Numeración formada por un número variable de cifras, de 4,5 mm de altura.

AB1 **Nº 036646**

Número de seis cifras de 3,9 mm de altura, precedido por la abreviatura Nº. Letra N con los trazos verticales rectos.

Además de las numeraciones descritas se suelen encontrar en algunos ejemplares de una de las emisiones de 1947, así como en los de la obtenida en 1952 complementando los valores de la de 1947, un número estampado en color rojo. Éste corresponde al control de las impresiones realizadas por la máquina de franquear 297, productora del emblema, y figura a la izquierda de éste, en la parte superior de la carta-sobre avión. he aquí su reproducción:

27562

A lo largo de los años 1947-59 se confeccionaron cinco tipos básicos de cartas-sobre avión que dan origen a otras tantas series:

- A. Inscripción CORREO AÉREO en letras de color (1947-52).
- B. Inscripción CORREO AÉREO en letras blancas sobre fondo azul. Nota: *Si se incluyera en esta carta cualquier objeto, se cursará por vía ordinaria* en posición horizontal (1948-59).
- C. Inscripción CORREO AÉREO en letras blancas sobre fondo azul. Nota: *Si se incluyera...* en posición vertical y *Para abrir cortar por aquí* sin coma intermedia (1949-59).
- D. Inscripción CORREO AÉREO en letras blancas sobre fondo azul. Nota: *Si se incluyera...* en posición vertical y *Para abrir, cortar por aquí* con coma intermedia (1956-59).
- E. Inscripción CORREO AÉREO en letras blancas sobre fondo verde (1956-59).

Cuya descripción y estudio pormenorizado cae fuera del ámbito del trabajo propuesto.

(*) En el artículo 10 del decreto conjunto de Hacienda y Gobernación de 25-6-1954 es donde, por vez primera, se da a las *cartas-sobre avión* el nombre de *aerogramas*.



THE INTRODUCTION OF THE AIR LETTERS-COVERS IN SPAIN (1947-1959)

By FRANCISCO J. PADÍN VAAMONDE

The author studies the circumstances that favoured the introduction in Spain in 1947 of the first aerogrammes, initially known as «air letter-covers». He researchs the regulations that brought them into being, the different types of services intended for, destinations and rates. He also studies the physical characteristics, the background colour, the types of machin franking imprints and the control numbers printed on these aerogrammes of the first generation.