

# MATASELLOS AÉREOS

## CATÁLOGO DE MARCAS AÉREAS DE

### ESPAÑA Y DEPENDENCIAS DE ÁFRICA,

### DE 1920 A 1945



**José María Ortuondo**  
**(Académico de Número y miembro de la**  
**Académie Européenne de Philatélie)**



#### ATASELLOS AÉREOS ESPAÑOLES (1920/1945)

Con este título publiqué un original en el Boletín nº 3 de la Exposición de 1993 «Aviación y Espacio», que tuvo lugar en Alicante. El trabajo lo repitió, con alguna rectificación de fechas, el Boletín de la «Exfil-Palma'95», celebrada en Palma de Mallorca.

Ha pasado el tiempo y he corregido o ampliado diferentes datos que allí recogía, refiriéndome siempre al período que va desde el comienzo del servicio postal aéreo en España, hasta el final de la II Guerra Mundial, es decir, de 1920 a 1945.

No es por capricho que me fijara este período con el tope de 1945. Había dos razones de peso para ello:

1. Así como el uso del arma de aviación en la I Guerra Mundial permitió que a su término irrumpiese el desarrollo de los vuelos comerciales en todo el mundo, fue tal la importancia de la aviación en el desenvolvimiento y resultado de la II Guerra Mundial que ocasionó a partir de 1946 una explosión con fuerza irresistible de la primacía de las comunicaciones aéreas en todos los sentidos, marcando un antes y un después.

2. Desde nuestro punto de vista coleccionista, observamos que las autoridades postales españolas mantuvieron el criterio de que sólo empleasen matasellos específicamente aéreos, las oficinas postales en cuyo ámbito hacían escala las líneas aéreas comerciales entre 1920 y 1945, mientras que a partir de 1946, constatamos el uso progresivo de canceladores aéreos de

formato hexagonal, no sólo en todas las administraciones principales, sino también en gran número de oficinas postales de menor rango.

Es pues este cuarto de siglo que va de 1920 a 1945 el que voy a considerar para referenciar los cuños aéreos que conozco, matasellos o no; no sólo de carácter postal sino también conmemorativos; y no sólo de la Metròpoli sino también de las Dependencias Africanas.

Repito lo que escribía en 1993: «La elaboración de estos cuños dependió de las necesidades postales y no ha quedado convenientemente documentada su puesta en servicio. Ello nos permite a los aficionados, a través de la



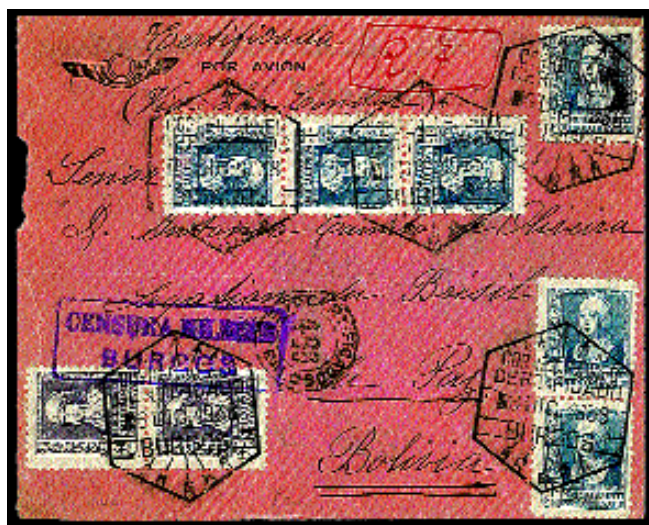
*Nº 10, Barcelona 1936 – Sobre y Vuelo de Lufthansa a Buenos Aires vía Bathurst–Natal, catapaultado en el Atlántico. 5 días de viaje.*



Nº 50, Madrid 1944 – Carta de Benito Loygorri.  
Etiqueta de Panam. Vuelos: Iberia, Madrid–Lisboa y Panam,  
Lisboa–Nueva York.

observación de cartas y más cartas, delimitar con mayor o menor exactitud los períodos de uso de un determinado cuño. He aquí uno de los alcances de la historia postal: esa limitación e inseguridad compensadas con el interés de la investigación».

No trataré de referenciar, como entonces, las líneas aéreas del período. Han sido estudiadas con más rigor, por ejemplo, por Fernando Aranaz («Historia gráfica del Correo Aéreo español», Boletín nº 3 de «Espamer–Aviación y Espacio», Sevilla, 1996). O, a partir de la Guerra Civil, por Félix Gómez–Guillamón, primero en «Air Services in Nationalist Spain» (Hove, UK, 1994)



Nº 20, Burgos 1938 – Vuelos, Iberia, Burgos–Sevilla, Lufthansa,  
Sevilla–Buenos Aires y Cóndor, Buenos Aires–La Paz, Bolivia.

y después en su reciente y magnífico «El Correo Aéreo en la Posguerra Española, 1939/1945» (Madrid, 2000).

Tampoco me referiré al anecdótico correo aéreo que mantuvieron los militares deportados al Sahara español en 1932/33, por entender que no intervino el Correo español, sino la compañía francesa *Aéropostale*, pese a que el franqueo se hiciese siempre con sellos españoles, pero no así el matasellado.

La *Aéropostale* en el tramo Casablanca–Dakar de la ruta a Buenos Aires, no aterrizaba en su base de Villa Cisneros, pero sí en los vuelos de retorno. Y a fin de que los deportados pudieran mantener una correspondencia más rápida que la proporcionada por el escaso correo marítimo vía Canarias, la Compañía francesa convino en transportar las cartas ya franqueadas que se depositasen en sus agencias de la Península, que cancelaba a bordo (por cierto, con cuños bastante heterogéneos). Y dejaba caer en vuelo rasante sobre el pequeño aeródromo de Villa Cisneros las sacas que contenían esa correspondencia. A su regreso recogía las misivas de los confinados que,

franqueada también con sellos españoles en la escala de Alicante, se encaminaba a sus respectivos destinos.

Trataré de recopilar, siempre consciente de mi limitación y por ende, de los errores u omisiones en que pueda incurrir, los matasellos fechadores y demás marcas aéreas del período. No entraré en el terreno de las preceptivas «etiquetas azules» o sus cuños sustitutorios por la dificultad de precisar si estos últimos fueron marcados por el Correo o eran de iniciativa privada.

Tampoco reseñaré las marcas rectangulares «R» de Certificado al extranjero que, por otra parte, son muy pocas referidas expresamente al correo aéreo antes de 1946. (Creo que sólo de Barcelona, Madrid, Palma de Mallorca y Valencia.) Asimismo no entraré en el capítulo de marcas de censura de aviación de poblaciones en el período 1936/45, de las que sólo conozco una expresamente aérea, de Valencia.

Antes de entrar en el Catálogo propiamente dicho, voy a enunciar los diferentes grupos en que clasifico este conjunto de marcas aéreas.

## a) Matasellos fechadores intrínsecamente aéreos

### 1. Fechadores hexagonales normales:

Son los matasellos aéreos característicos, en funcionamiento desde el primer momento de la existencia del correo aéreo en España, 1º de abril de 1920. Tienen forma de hexágono (o exágono) regular, de medidas que oscilan entre 33/35 mm de altura por 29/30 mm de anchura y de alrededor de 17 mm de lado. Incluyen un rectángulo central en el que se inscribe la fecha abreviada,

hora incluida. Encima de la fecha, la inscripción CORREO AEREO y debajo, el nombre de la población de que se trate.

En el período los conozco de Alicante, Barcelona, Ceuta, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tenerife, Valencia, Valladolid, Vitoria y los africanos de Larache (en la década de 1920) y Tánger.

### 2. Fechadores hexagonales con variantes:

Son similares a los anteriores pero presentan alguna particularidad, bien en su nomenclatura, o bien en su formato. Considero en este grupo:

- Los barceloneses  
CORREO AEREO/fecha/BARCELONA-CAMBIO.  
CORREO AEREO/fecha sin hora/BARCELONA-AFO.
- Los madrileños  
SERVICIO AEREO/fecha/CORREO CENTRAL.  
CORREO AEREO/fecha/MADRID-BURDEOS-PARIS.  
CORREO AEREO/fecha/MADRID-SECCION NOCTURNA.
- El de Palma de Mallorca  
CORREO AEREO/fecha/P.MALLORCA, que en lugar de llevar la fecha en rectángulo central, la lleva entre dos paralelas perpendiculares a los lados que consideramos verticales del hexágono.
- Los de la Guerra Civil, de mayor tamaño, 40x35 mm y 20 mm de lado, con 5 flechas de fondo.
- Hexagonales de flechas  
CORREO AEREO/fecha sin hora/BURGOS.  
CORREO AEREO/CERTIFICADO/fecha sin hora/BURGOS.  
CORREO AEREO/fecha sin hora/SAN SEBASTIAN.
- También el de la Guerra Civil  
CORREO AEREO/espacio para la fecha/VALLADOLID.  
Hexágono de caucho de 19 mm de lado; la fecha se marcaba aparte, mediante un fechador comercial.
- Y, por fin, el de Las Palmas  
CORREO AEREO/fecha sin hora/LAS PALMAS, en el que la fecha va en un rectángulo menor, de 18x10 mm, cuando los demás son de 25/27x9/10 mm.

### 3. Fechadores hexagonales conmemorativos:

Son los especiales para el correo aéreo creados en una determinada efemérides que, salvo los dos últimos, se utilizaron en fechas muy limitadas y sin un carácter realmente postal, que incluyo en esta catalogación para dejar constancia de que existen. El grupo comprende:

- Los tres «Cruz Roja» de 1926, de Madrid, Sevilla y Larache.
- Los dos de Sevilla de 1930, «Quinta de Goya» y «Carabela Colón» en negro o rojo.
- Los dos también de 1930, «Pro Unión Iberoamericana», de Madrid y Sevilla.
- El de 1936 de la «Exposición Filatélica Nacional» de Madrid.

– El de Burgos, CORREO AEREO/18 JUL 38/BURGOS, el menos justificable de todos.

– Y los dos de Zaragoza de verdadero uso postal que, aunque creados para la conmemoración del XIX Centenario de la Virgen del Pilar en 1940, continuaron prestando servicio en el correo aéreo zaragozano hasta h.1945:

Aéreo ordinario: CORREO AEREO/XIX CENTENARIO/fecha/VIRGEN DEL PILAR/ZARAGOZA.

Aéreo certificado: CORREO AEREO/XIX CENTO VIRGEN PILAR/ fecha/ CERTIFICADO/ZARAGOZA.

El «Catálogo de Marcas y Matasellos especiales de España» de José María Gomis (Valencia, 1978) recoge dos variantes en cada uno de estos hexagonales. Las que prestaron servicio postal llevan la fecha, el de uso ordinario en un rectángulo central, mientras que el de certificado lleva la fecha entre dos paralelas, dibujo que no recoge el Catálogo Gomis ni los que posteriormente le han copiado.



Nº 2, Alicante 1932 – Sobre y Vuelo Aeropostale, Alicante–Buenos Aires con franqueo correcto de 30c de porte + 2,50 de sobreporte a Argentina.



Nº 43, Madrid 1933 – Vuelo de Lape, Madrid–Barcelona y franceses Barcelona–Marsella–Saigón, siguiendo por mar a Hong Kong y Manila.

#### 4. Fechadores hexagonales de Certificado:

Además de los dos reseñados en los grupos anteriores, de Burgos y de Zaragoza, tengo conocimiento de sólo nueve, de los que siete corresponden a los más importantes centros de distribución aérea, que creo se pusieron en funcionamiento simultáneamente a finales de 1939. Son estos siete:

- Con inscripción CERTIFICADO encima de la fecha: P. Mallorca, Sevilla y Valencia.
- Con inscripción CERTIFICADO debajo de la fecha: Barcelona, Madrid, Málaga y Melilla.

¿Coexistieron también en las restantes administraciones que disponían de «hexagonal» ordinario? No tengo constancia, pero me parece que no.

Los dos restantes, que tengo registrados en 1944, me resultan sorprendentes. Son:

- CORREO AEREO/fecha con hora/CERTIFICADO/SALAMANCA y
- CORREO AEREO/CERTIFICADO/fecha sin hora/LAS PALMAS.

Salamanca, una población que en la Guerra Civil había sido importante centro de comunicaciones aéreas, sin disponer de marcas específicamente para el correo aéreo, en 1944 en que carecía de un servicio aéreo directo.

Las Palmas, que había usado un modelo singular de fechador aéreo de 1934 a 1943 para el correo aéreo normal que veremos después. Y en un año, 1944, en que estuvieron suspendidos los vuelos a Canarias en razón al desembarco Aliado en el Norte de África. Pero la realidad es que conocemos en 1944 tanto su «hexagonal» ordinario como el de «certificado», ambos con la coincidencia de que la fecha no incluye la hora.

¿Se repartirían a las administraciones principales h.1944 todos los hexagonales, ordinarios y de certificado? No tengo constancia.

He de aclarar que todos los «hexagonales» de Certificado llevan la fecha entre dos paralelas perpendiculares a los lados verticales del hexágono.

#### 5. Fechadores aéreos de formato no hexagonal:

Incluyo en este grupo los que se han utilizado como matasellos. Según su formato, son:

Rectangulares

PARA CURSAR POR AVION/ rectángulo de fecha con hora/LARACHE.

POR VIA AEREA/rectángulo de fecha sin hora/LAS PALMAS. (Sin marco exterior.)

Ovalados

CORRESPONDENCIA PARA CURSAR/POR AVION/fecha sin hora/CORREO CENTRAL.

Bicirculares

CORREO AEREO/fecha con hora/MADRID.

AVION/fecha con hora/MADRID.

AVION/fecha con hora/CORUÑA.

#### 6. Fechadores hexagonales de las Dependencias Africanas:

Básicamente corresponden al Protectorado marroquí. Hexágonos irregulares, con cuatro lados de 17 mm y los dos verticales de 18 mm. Son todos ellos idénticos y se estrenaron simultáneamente, hacia el 18 de julio de 1938. No se siguió como en la Metrópoli, el criterio de distribuir estos fechadores sólo a las poblaciones-escala de líneas aéreas, sino que se repartieron a todas las estafetas postales del Protectorado.

Tengo constancia de los de: Alcazarquivir, Cabo Juby, Larache, Nador, Tetuán y Villa Sanjurjo. Y estoy convencido de que también existen los de las restantes estafetas: Arcila, Targuist y Xauen.

En su texto leemos: CORREO AEREO/ PROTEC. ESPAÑOL/fecha sin hora/MARRUECOS/nombre (de la estafeta).

Ha de reseñarse también el «hexagonal» de tamaño reducido de Villa Cisneros en el Sahara español, que estimo funcionó desde 1943. Hexágono irregular con 4 lados de 15 mm y los dos verticales de 9 mm cada uno. El texto dice: CORREO AEREO/rectángulo de fecha, año con 4 dígitos, sin hora/VILLA CISNEROS.

Creo que los restantes «hexagonales» de Dependencias Africanas son posteriores a 1945, tanto los de Certificado del Protectorado, como los de Sidi-Ifni, Aaiun, Villa Bens, Bata y Santa Isabel.

#### 7. Fechadores hexagonales de centros oficiales:

Comprende este grupo los matasellos hexagonales aéreos, incluso de Certificado, que desde h.1940 han utilizado los servicios postales de la Jefatura del Estado y de los distintos Ministerios en Madrid. No los relaciono porque no son de uso público sino



Nº 81, Tánger 1936 – Vuelo de Air France, Tánger-París, de 50 gramos con franqueo correcto de 2x30c y sobreporte de 3x75c = 3,35 pts. total.

oficial. Y además, carezco de una documentación adecuada.

## b) Otras marcas relacionadas con el correo aéreo

Trato de referenciar también las restantes marcas utilizadas por el correo aéreo que no sirvieron como matasellos. Se trata de marcas de dirección, anulación, tránsito o llegada de la correspondencia por avión, que se ponían, bien en el anverso, bien al dorso de las cartas.

Incluyo también las marcas del correo por dirigible en 1930 y 1933, que dio lugar a tarifas especiales para los vuelos del «Graf Zeppelin».

## CONSIDERACIONES ACERCA DE LAS POBLACIONES DOTADAS DE MATASELLOS-AVIÓN

Como he escrito, hasta la terminación de la Guerra Civil, la Administración postal española mantuvo el criterio de que sólo empleasen matasellos-avión las poblaciones en que hiciesen escala las líneas aéreas. Y creo que hasta 1945, también. Sin embargo, las dudas aparecen en la Posguerra española.

1. Hasta la terminación de la Guerra Civil conocemos con bastante exactitud cuáles fueron esas poblaciones:

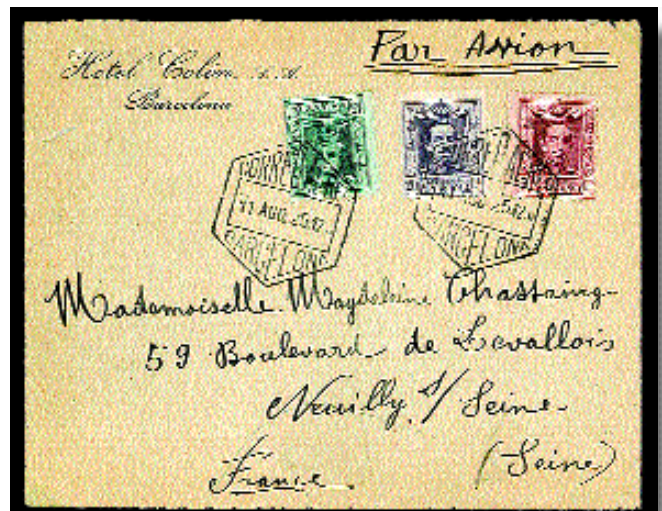
1.1. *En el reinado de Alfonso XIII (1920/1931)*: Alicante, Barcelona, Málaga, Madrid, Sevilla y Larache.

1.2. *En la 2ª República en paz (1931/1936)*: retirados del servicio los «hexagonales» de Málaga y Larache por no disponer de correo aéreo directo, aparecieron nuevos matasellos-avión de Tánger, Las Palmas (no hexagonal), Palma de Mallorca y Valencia.

1.3. *En la 2ª República en guerra (1936/1939)*: se mantuvieron en servicio los de Alicante, Barcelona, Madrid, Valencia y Tánger.

1.4. *En la llamada «Zona Nacional» en guerra (1936/1939)*: continuaron en servicio los de Las Palmas y Sevilla. Reapareció el de Málaga tras su «liberación» en 1937. Y pocas semanas antes de finalizar la contienda, retornó el de Palma de Mallorca que se había retirado del servicio al suspenderse los vuelos comerciales desde sus aeródromos de Son San Juan o Son Bonet en las primeras semanas de guerra. (Debe insistirse en que los hidroaviones de *Ala Littoria* no amarraban en Palma, sino en Pollensa.)

Las comunicaciones aéreas dieron lugar a nuevas poblaciones-escala: Burgos, Salamanca, Valladolid, Vitoria o Zaragoza, tras la reorganización de *Iberia* en 1938. Y algunas de ellas dispusieron de matasellos-avión que en su origen parecen de iniciativa privada. Tales son los casos de Burgos y Valladolid. No



Nº 4, Barcelona 1925 – Vuelo Barcelona–Toulouse–París, cuando estaba suspendido el correo aéreo español por la cía. francesa.



Nº 66, Salamanca 1944 – Vuelo Lufthansa, Madrid–Berlín, donde fue censurada, siguiendo después viaje a Suiza. Porte 75c + 75c + 1,25.



Nº 26, Larache 1922 – Vuelo de retorno Larache–Sevilla en los inicios de la 1ª línea aérea española. Dorso, Sevilla 24/2/22.



Nº 52, Málaga 1922 – Vuelo Málaga–Barcelona de la cía. francesa sucesora de Latécoère. Sobreporte de 5c en Lista–Barcelona.



Nº 19, Burgos 1943 – Suspendidos los vuelos de Iberia, viajó por superficie a Lisboa. Vuelo por «Clipper» de Panam. 33 días de viaje.

así Vitoria, Zaragoza o Salamanca, el centro aéreo más importante, no sólo escala de *Iberia* sino también de la línea 22 de *Lufthansa*, Lisboa–Stuttgart, que facilitaba la comunicación con Europa y América.

El caso de San Sebastián es atípico: aunque carecía de aeródromo, a raíz de la Circular de Correos nº 99 de 11/6/38, era la oficina encargada de recoger y encaminar toda la correspondencia–avión para Colombia, Ecuador, Venezuela y las Américas Central y del Norte, vía Nueva York. De ahí, creo yo, su «hexagonal» adornado de patrióticas flechas.

Y en cuanto al fechador circular AVION/CORUÑA, similar al AVION/MADRID republicano, parece una excepción. ¿Habrá otros similares de otras poblaciones carentes de aeródromo?

2. Pero donde asaltan dudas es tras la Guerra Civil. El correo se repartía con retraso, lo que dio lugar a que *Iberia* desarrollase un gran tráfico aéreo interior, así como las compañías *Ala Littoria* y *Lufthansa*, si bien abortado el de estas últimas al estallar la II Guerra Mundial. Desaparecieron las escalas aéreas de Burgos, Salamanca, Valladolid, Vitoria y Zaragoza, absorbiendo Madrid y Barcelona su tráfico aéreo.

Y en cuanto a matasellos–avión, desapareció el «hexagonal» de Alicante, al tiempo que su escala de *Air France*. Se mantuvieron además de los de Madrid y Barcelona, los de Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Valencia y Tángier. Y el singular de Las Palmas y los de Burgos y San Sebastián. El de caucho de Valladolid terminó de usarse en la primavera de 1940. Y, por fin, los especiales del Pilar de Zaragoza de 1940 continuaron prestando servicio durante la II Guerra Mundial.

En el último trimestre de 1939 aparecieron nuevos «hexagonales». De una parte, los de CERTIFICADO a los que ya me he referido. Y de otra parte, nuevos de correo aéreo normal. Sabemos con certeza que el de Melilla funciona desde 1939. Es probable que también el de Ceuta, dado el «gemelaje» de ambas Plazas de Soberanía. No sé si al mismo tiempo se pondría en servicio también el de Tenerife, o fuera como consecuencia de la nueva línea de *Iberia*, Las Palmas–Tenerife, de 1940.

Pero últimamente he conocido «hexagonales» de Valladolid y Vitoria usados en 1941/42. Se rompe mi premisa de que sólo usaban matasellos–avión las ciudades–escala de líneas aéreas. Asimismo compruebo en 1944 la existencia del «hexagonal» ordinario de Las Palmas, en sustitución de su matasellos aéreo característico anterior. Y hemos aludido también a los de Certificado de Las Palmas y Salamanca antes de 1945.

¿Será posible que h.1940 todas las administraciones principales recibieran sus «hexagonales» y que no los hayamos visto? No me parece verosímil. En gran cantidad de cartas aéreas del período 1940/45 de ciudades que no fueron escala–avión, no los hemos visto.

Vitoria, Valladolid, Salamanca, Las Palmas... Se me ocurre esta hipótesis: del mismo modo que Burgos, San Sebastián y Zaragoza siguieron usando matasellos–avión durante la II Guerra Mundial (pese a que no fueran escalas aéreas) la Administración postal «quiso» que también los tuvieran las otras ciudades que habían sido escala de líneas aéreas anteriormente. Eso explicaría la existencia de los «hexagonales» de Valladolid y Vitoria y supondría que también lo haya de Salamanca, aunque todavía no hayamos dado con él.

## CATÁLOGO DE MARCAS AÉREAS (1920/1945)

Se relacionan por orden alfabético de poblaciones, tanto españolas como de las Dependencias Africanas y, en cada una de ellas, por orden cronológico, todas las marcas específicamente aéreas, sean o no matasellos, que conozco en el período que va del 1º de abril de 1920 al 31 de diciembre de 1945.

Se da por supuesto que se estamparon en tinta negra, salvo que se especifique otra cosa. Las reproducciones están reducidas a un 71% de su tamaño.

Las iniciales PFC se refieren a «primera fecha conocida» (por mí) de las marcas que han servido de matasellos. Y las iniciales UFC a la «última fecha conocida» en los casos de cuños mataselladores que dejaron de utilizarse antes de 1945.

Se reseñan las catalogaciones que de algunas de estas marcas han hecho Herman W. Sieger («Zeppelin Post Katalog», Lorch, 1995), José M<sup>a</sup> Gomis («Catálogo de Matasellos y marcas especiales de España», Valencia, 1978) y Félix Gómez-Guillamón («Air Services in Nationalist Spain 1936/39», R. G. Shelley, Hove, UK, 1994 y «El Correo Aéreo en la Posguerra Española, 1939/45», Madrid, 2000).

Nº 1



### ALCAZARQUIVIR

Nº 1 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos que tenía el aeródromo más cercano en Larache. Sello hexagonal para el correo aéreo, del modelo característico del Protectorado desde 1938.

PFC = 11/08/1938.

### ALICANTE

Nº 2



Nº 2 Primer fechador hexagonal para el correo aéreo conocido en España desde 1/4/1920, al inaugurarse el servicio prestado a España por las líneas *Latécoère* que en sus vuelos de Toulouse al Marruecos francés hacían escala técnica en Barcelona, Alicante y Málaga, en el territorio peninsular. El uso de este sello hexagonal fue ininterrumpido mientras Alicante fue escala de la Línea (que cambió diversos nombres: *Latécoère* en 1920, *CGEA* en 1921, *Aéropostale* en 1927 y, por fin, *Air France* desde 1933) hasta 1939, ya prolongada hasta el Cono Sudamericano. Tanto la escala de Alicante como el uso de su fechador aéreo, desaparecieron al final de n/Guerra Civil, en 1939. Y no volvería a usarse hasta después de 1945.

PFC = 1/4/1920. UFC = 27/11/1937.

Nº 2a



Nº 2a Variante del «hexagonal» de Alicante que he visto en varias colecciones. Se diferencia del anterior en que, en la inscripción CORREO AEREO, la última «O» de CORREO está a la derecha del vértice superior, mientras que en el anterior está ligeramente a la izquierda. Las cartas en que he visto esta variante son de 1920/23. Estimo que se trata de una falsedad.

### ARCILA

Nº 3 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos que tenía el aeródromo más cercano en Larache. Sello fechador hexagonal para el correo aéreo del modelo marroquí usado en el Protectorado desde 1938.

### BARCELONA

Nº 4



Nº 4 Sello hexagonal «BARCELONA» de tipo I. Uno de los tres primeros hexagonales utilizados en España desde 1920, por ser Barcelona escala de la línea francesa, primero al Marruecos francés y después a Sudamérica. Como señales distintivas de este tipo I, la inscripción CORREO AEREO sobresale por ambos lados de la proyección del rectángulo central de la fecha, y la «E» de BARCELONA tiene su tramo inferior inclinado hacia arriba. Se usó de 1920 a 1936; dejó de usarse durante la Guerra Civil y reapareció en 1939 hasta 1940. (Gómez-Guillamón, T-74.)

1ª época: PFC = 27/04/1920. UFC = 18/04/1936.

2ª época: PFC = 24/02/1940. UFC = 10/09/1940.

Nº 5



Nº 5 Marca oval de caucho con tampón color violeta, que no conozco como matasellos sino como marca de llegada al dorso de las cartas en 1930/33. Elipse de 51x30 mm con fecha central incorporada y espacio para señalar la hora a mano.

Nº 6



Nº 6 Marca bicircular de 33 mm de diámetro exterior, que no conozco usada como matasellos. Referenciada en 1931 por Álvaro Martínez-Pinna. («Manual de las emisiones de sellos de España, 1931/39». Separata de la revista «RF», Madrid 1984/86.)

Nº 7



Nº 7 Marca circular no usada como matasellos, de 31 mm de diámetro, estampada en tinta violeta en la correspondencia que iba a transportar el dirigible Graf Zeppelin desde Friedrichshafen hasta América del Sur, con escala en Barcelona el 6 de mayo de 1933. Por la meteorología adversa, el dirigible no pudo recoger la correspondencia de Barcelona, que se cursó después por vía aérea normal hacia Brasil. (*Sieger*, nº 215A.)

Nº 8



Nº 8 Marca circular estampada en color violeta en una parte de las cartas preparadas para el vuelo anterior del Graf Zeppelin, testimoniando que no fue recogida por el mismo. La encontramos en cartas con franqueo de certificado de 6/5/1933. No usada como matasellos. (*Sieger*, nº 203.)

Nº 9



Nº 9 Marca circular de 32 mm de  $\varnothing$  exterior estampada en violeta, al parecer, en Barcelona el 10/6/1933 sobre la correspondencia que iba a conducir el Graf Zeppelin el 12/6/1933 desde Sevilla a Friedrichshafen. Pero tampoco pudo recoger esta correspondencia en su 2º viaje, que se cursó por aéreo normal. Marca no catalogada por *Sieger*. (Colección Alemany Indarte.)

Nº 10



Nº 10 Sello hexagonal «BARCELONA-CAMBIO» que sustituyó como matasellos-avión en la Ciudad Condal, al catalogado con el nº 4 en 1936/39, antes, durante y después de la Guerra Civil. Después, en 1940, se usó como esporádica marca de llegada. (*Gómez-Guillamón*, T-1.)

PFC = 25/03/1936. UFC = 9/07/1939.

Nº 11



Nº 11 Sello bicircular no utilizado como matasellos, sino como marca de tránsito al dorso de las cartas. Referenciado en 1936 por Félix Gómez-Guillamón («Air Services in Nationalist Spain», Hove, UK, 1994).

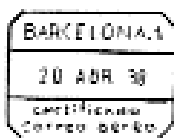
Nº 12



Nº 12 Sello rectangular de vértices romados utilizado como marca de tránsito en Barcelona en 1936/39.



Nº 13



Nº 13 Sello rectangular de CERTIFICADO referenciado en 1938 por Álvaro Martínez-Pinna («Manual de las emisiones de los sellos de España, 1931/39», tomo II, op. cit.).

Nº 14



Nº 14 Sello hexagonal «BARCELONA-AFO» utilizado en 1938 por la Agencia Filatélica Oficial, organismo que desde Barcelona comercializaba los productos filatélicos de la República española hacia el extranjero. De discutible uso realmente postal.

Nº 15



Nº 15 Sello hexagonal de CERTIFICADO. Supuesta su utilización desde finales de 1939. La inscripción CERTIFICADO, debajo de la fecha. (*Gómez Guillamón, T-77.*)

PFC = 15/02/1941.

Nº 16



Nº 16 Sello hexagonal «BARCELONA» de tipo II. Se caracteriza por llevar el tramo horizontal inferior de la «E» de BARCELONA inclinado hacia abajo. Sustituyó al hexagonal «BARCELONA» de tipo I. (*Gómez Guillamón, T-75.*)

PFC = 15/10/1940. UFC = 6/09/1943.

Nº 17



Nº 17 Sello hexagonal «Barcelona» de tipo III. En él, la inscripción CORREO AEREO queda dentro de la proyección del rectángulo de la fecha y la letra «E» de BARCELONA tiene su tramo inferior hacia arriba. (*Gómez Guillamón, T-76.*)

PFC = 8/03/1944.

Nº 18



## BURGOS

Nº 18 Sello hexagonal especial usado en Burgos solamente el día 18 de julio de 1938, siempre acompañado de una marca circular falangista. De 33x38 mm. Sin un verdadero uso aerpostal. (*Gomis, nº 80.*)

Nº 19



Nº 19 Sello hexagonal con cinco flechas de fondo, de iniciativa patriótica del momento. De 40x35 mm. Burgos que inicialmente había sido escala de la línea 22 de *Lufthansa*, Lisboa-Stuttgart de diciembre 1936 a mayo 1937, en que fue reemplazada por Salamanca, mantuvo después un tráfico aéreo activo como escala de varias líneas interiores de *Iberia* en 1938/39. Terminada la Guerra Civil su aeródromo de Villafra de los Caballeros cesó de prestar servicio público. Sin embargo, el uso de su «hexagonal» de flechas se prolongó durante la II Guerra Mundial. (*Gomis, nº 81 y Gómez-Guillamón, T-4.*)

PFC = 20/08/1938. UFC = 20/03/1943.

Nº 20



Nº 20 Sello hexagonal de CERTIFICADO, el primero conocido en España. Similar al anterior, también con cinco flechas de fondo. La inscripción CERTIFICADO, encima de la fecha que, como se ha dicho, no especifica la hora. Su uso continuó durante la Posguerra y II Guerra Mundial. (Gomis, nº 82 y Gómez-Guillamón, T-5.)

PFC = 27/10/1938. UFC = 7/11/1942.

Nº 21

**Por Avión Via Salamanca - Marsella - Ginebra**

Nº 21 Marca lineal de dirección, de 93 mm, de 1937, que puede ser de BURGOS o de SALAMANCA. Aparece en una carta de Burgos a Suiza que voló por la línea 22 de *Lufthansa* desde Salamanca. (Coln. Gómez-Guillamón.)

Nº 22



## CABO JUBY

Nº 22 Estafeta de correos al Norte del Sahara español, dependiente del Protectorado de Marruecos. Sello de fechas hexagonal del modelo marroquí, en uso desde 1938. Cabo Juby que ya había sido escala técnica de la línea francesa a Sudamérica desde 1923 en el tramo de Casablanca a Dakar; a 500 km al sur de Agadir y a 610 km de Villa-Cisneros, fue una escala «crítica» hasta el punto de que el famoso piloto Antoine de Saint-Exupéry (también conocido como autor de «El Principito») fuese nombrado Jefe de su destacamento en 1927 («Ligne Mermoz» de Collot y Cornu. París, 1990). Con el avance de la autonomía de vuelos, se suprimió la escala diez años después. Asimismo fue escala obligada de las líneas españolas *Lape* e *Iberia* en los vuelos a Canarias.

PFC = 28/08/1940.

Nº 23



## CEUTA

Nº 23 Sello de fechas circular de 28 mm de ø usado en color rojo, que estimo no se usó como matasellos. Referenciado por Martínez-Pinna en 1939 («Manual» – Separata de «RF», op. cit.). (Gómez-Guillamón, T-83.)

Nº 24



Nº 24 Sello hexagonal de Ceuta que conozco desde 1941. Probablemente se pondría en servicio al tiempo que el de Melilla en 1939. En Ceuta no hacían escala los aviones comerciales y su aeródromo más próximo era el de Tetuán. (Gómez-Guillamón, T-84.)

PFC = 15/04/1941.

Nº 25



## LA CORUÑA

Nº 25 Marca circular AVION/CORUÑA usada como matasellos aéreo en 1937/43, pese a que en La Coruña no hiciesen escala líneas aéreas. De 30 mm de diámetro exterior. (Gómez-Guillamón, T-86.)

PFC = 5/07/1939. UFC = 17/05/1941.

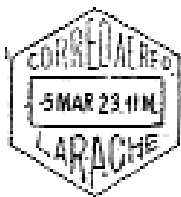
Nº 26



Nº 26 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos. Terminal de la 1ª línea aérea española, SEVILLA-LARACHE en 1921. Sello de fechas hexagonal del modelo español, usado mientras subsistió esta Línea en 1921/1930. Sin embargo, sólo lo conozco de los años 1922/26. En el fechador de este último año se estropeó el guarismo «6» de «26» y suele verse como un borrón; incluso llegaron a eliminarse los guarismos de año y hora, reemplazándose por nuevas cifras «26».

PFC = 20/02/1922. UFC = 15/09/1926.

Nº 26a



Nº 26a Variante de este hexagonal de Larache que hemos visto en varias colecciones, siempre de 1923. Se diferencia del anterior en la inscripción CORREO AEREO, en la que la segunda «O» de CORREO está a la derecha del vértice superior, en lugar de estar ligeramente a su izquierda. ¿Puede ser falso este tipo?

Nº 27



Nº 27 Marca rectangular de vértices romados de 31x24 mm de clasificación postal, excepcionalmente usada como matasellos en 1924/1926.

Nº 28



Nº 28 Sello de fechas hexagonal, especial de la Cruz Roja, usado en Larache los días 15 y 16 de septiembre de 1926. (*Gomis*, Marruecos nº 5.)

Nº 29



Nº 29 Marca rectangular de vértices romados, de llegada a Larache, no usada como matasellos. Conocida en 1929.

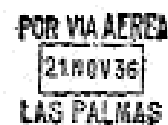
Nº 30



Nº 30 Sello de fechas hexagonal del modelo marroquí de 1938, cuando Larache era escala de la línea de *Iberia* a Canarias. (*Gómez-Guillamón*, T-87.)

PFC = 5/12/1938.

Nº 31



## LAS PALMAS

Nº 31 Sello de fechas singular en el correo aéreo español. Pese a la importancia del correo aéreo de Las Palmas, esta ciudad no dispuso del matasellos hexagonal normal hasta h.1944. El uso de este fechador POR VIA AEREA/LAS PALMAS se sitúa entre 1934 y 1943, probablemente coincidiendo su origen con la inauguración de la línea aérea de *Lape*, Sevilla-Las Palmas en marzo de 1934 y su final, con la supresión de los vuelos a Canarias por causa de la II Guerra Mundial. (*Gómez-Guillamón*, T-15.)

PFC = 21/03/1934.

UFC = 31/12/1941.

Nº 32



Nº 32 Sello hexagonal que conocemos desde 1944. Es diferente de los demás en cuanto que el rectángulo central que inscribe la fecha SIN HORA, es sensiblemente más corto. Siguió usándose después de 1945 (Colección Torres Verdugo).

PFC = 17/04/1944.

Nº 33



Nº 33 Sello hexagonal de CERTIFICADO. La inscripción CERTIFICADO encima de la fecha. La fecha, SIN HORA. (*Gómez-Guillamón*, T-89.)

PFC = 7/12/1944.

Nº 34

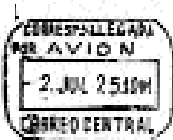


Nº 34 Sello hexagonal «MADRID» tipo I que probablemente se puso en circulación al inaugurarse la línea de *Ceta*, Sevilla-Larache. Estuvo en servicio de 1921/22 a 1939, en la zona republicana.

PFC = 17/02/1924.

UFC = 18/01/1939.

Nº 35



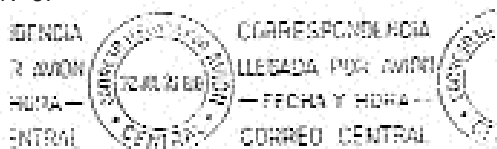
Nº 35 Marca rectangular con vértices romados, de llegada por avión al Correo Central en Madrid. Usada en 1924/26.

Nº 36



Nº 36 Marca ovalada, de llegada por avión al CORREO CENTRAL de Madrid. En realidad un sello de tampón, usado en color violeta en 1924/25. Nunca como matasellos.

Nº 37



Nº 37 Marca de rodillo, de llegada por avión al CORREO CENTRAL de Madrid usada en 1926 al dorso de las cartas.

Nº 38



Nº 38 Sello hexagonal especial de la CRUZ ROJA usado en Madrid solamente los días 15 y 16 de septiembre de 1926, sobre todo en cartas preparadas para el vuelo Sevilla–Larache. (*Gomis*, nº 26.)

Nº 39



Nº 39 Marca ovalada para la correspondencia a cursar por avión en el CORREO CENTRAL de Madrid, usada como matasellos en los años 1929 y 1930. Sello de caucho usado con tampón de tinta violeta. De 48x31 mm. (*Gomis*, Marca nº 5.)

Nº 40



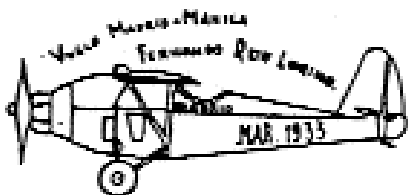
Nº 40 Sello hexagonal especial para el correo aéreo «PRO UNION IBEROAMERICANA» usado en Madrid del 10 al 12 de octubre de 1930. (*Gomis*, nº 63.)

Nº 41



Nº 41 Sello hexagonal de nomenclatura distinta, SERVICIO AEREO/CORREO CENTRAL usado en Madrid de 1931 a 1933 y después de la Guerra Civil en 1939/1940, al final sólo como marca de tránsito o llegada al dorso de las cartas. Probablemente comenzó a prestar servicio inmediatamente de proclamada la II República. (*Gómez-Guillamón*, T-92.)  
PFC = 6/05/1931. UFC = 9/05/1940.

Nº 42



Nº 42 Marca aérea aplicada en Madrid a la correspondencia que viajó en el vuelo MADRID–MANILA pilotado por Fernando Rein Loring entre el 17 de marzo y el 10 de abril de 1933, repitiendo su experiencia del año anterior. (*Gomis*, Marca nº 6.)

Nº 43



Nº 43 Sello de fechas bicircular de 31 mm de diámetro exterior, CORREO AEREO/MADRID, excepcionalmente usado como matasellos en 1933.  
PFC = 27/10/1933.

Nº 44



Nº 44 Sello de fechas bicircular de 30 mm de diámetro exterior, AVION/MADRID, usado como matasellos en 1935/36 antes de la Guerra Civil. Después de la misma, se usó esporádicamente como timbre de tránsito o llegada en 1939/1940. (Gómez-Guillamón, T-93).  
PFC = 19/04/1935.

Nº 45



Nº 45 Sello hexagonal para uso exclusivo de la correspondencia transportada por la línea explotada en «pool» por *Lape* y *Air France* en 1935/1936, Madrid-Burdeos-París. (Gomis, nº 67.)  
PFC = 19/05/1935. UFC = 11/09/1935.

Nº 46



Nº 46 Sello hexagonal especial usado en Madrid del 3 al 6 de abril de 1936 durante la Exposición Filatélica Nacional. Este cuño, al igual que sus compañeros de correo ordinario y certificado, ha sido falsificado en sellos de caucho. (Gomis, nº 70.)

Nº 47



Nº 47 Sello hexagonal «MADRID» de tipo II caracterizado porque su inscripción MADRID tiene las letras más anchas que en el tipo I. Además el tipo I tenía 35 mm de altura y éste, de sólo 32 mm, es uno de nuestros hexagonales más «bajitos». Puesto en servicio en 1936, antes de la Guerra Civil, ha continuado usándose después de 1945. (Gómez-Guillamón, T-91.)  
PFC = 18/06/1936.

Nº 48



Nº 48 Sello hexagonal usado en Madrid en 1936 que parece de distribución postal interna, MADRID-SECCION NOCTURNA, del que sólo conozco un ejemplar usado como matasellos. Este sello de fechas abre la interrogante de si no pudo haber otros similares en otras administraciones postales de gran tráfico aéreo, como Barcelona o Sevilla. (Colección Baixauli.)  
PFC = 4/06/1936.

Nº 49



Nº 49 Sello hexagonal para el Correo Certificado que supongo se puso en servicio, junto con otros seis, a finales de 1939. La inscripción CERTIFICADO, debajo de la fecha. (Gómez-Guillamón, T-96.)  
PFC = 6/07/1940.

Nº 50



Nº 50 Sello hexagonal «MADRID» de tipo III, con la inscripción MADRID en letras más separadas, fácilmente diferenciable. Hasta 1945 se ve más como marca de tránsito o llegada que como matasellos. (Gómez-Guillamón, T-94.)  
PFC = 12/01/41.

Nº 51



Nº 51 Sello hexagonal «MADRID» de tipo IV, de letras muy espigadas también diferenciable a simple vista. Comenzó también usándose como marca de tránsito o llegada al dorso de las cartas y como matasellos a partir de 1944. (Gómez-Guillamón, T-95.)

PFC = 18/05/1942.

## MÁLAGA

Nº 52



Nº 52 Sello hexagonal «MÁLAGA» de tipo I, uno de los tres primeros hexagonales españoles, por haber sido Málaga, al menos hasta 1927, escala de la Línea francesa Toulouse-Casablanca. En este tipo I observamos que en la inscripción superior CORREO AEREO la segunda «O» de CORREO está a la derecha del vértice superior. Parece que la Administración postal siguió a rajatabla el criterio de no utilizar este sello de fechas cuando Málaga dejó de ser escala de la *Aéropostale*. Y fue en la Guerra Civil, una vez tomada la ciudad por las tropas de Franco el 8/2/1937, que volvió a ponerse en servicio. (Gómez-Guillamón, T-20.)

1ª época, PFC = 4/05/1920.

UFC = 1/04/1924.

2ª época, PFC = 26/05/1937.

UFC = 13/01/1940.

Nº 53



Nº 53 Sello hexagonal de CERTIFICADO puesto en servicio a finales de 1939. La inscripción CERTIFICADO, debajo de la fecha. (Gómez-Guillamón, T-102.)

PFC = 24/10/1940.

Nº 54



Nº 54 Sello hexagonal «MÁLAGA» de tipo II. Se diferencia del tipo I en que la inscripción CORREO AEREO no sobresale de la proyección del rectángulo de la fecha (en el tipo I, sí) y la segunda «O» de CORREO está bajo el centro-izquierda del vértice superior. Sustituyó al de tipo I en 1940. (Gómez-Guillamón, T-101.)

PFC = 22/07/1940.

Nº 55



## MELILLA

Nº 55 Sello hexagonal puesto en servicio en 1939, en una población que tenía gran actividad aérea, al ser escala de las líneas italianas de *Ala Littoria*. (Gómez-Guillamón, T-104.)

PFC = 13/12/1939.

Nº 56



Nº 56 Sello hexagonal de CERTIFICADO, en uso desde finales de 1939, referenciado por Félix Gómez-Guillamón («El Correo Aéreo en la Posguerra» op. cit.). (Gómez-Guillamón, T-105.)

PFC = 12/12/1939.

## NADOR

Nº 57



Nº 57 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos. Sello hexagonal del modelo general del Protectorado, puesto en servicio en 1938. El aeródromo de Nador servía como base a la cercana plaza de Melilla, cuando no eran hidroaviones los aparatos utilizados por el correo aéreo. (Gómez-Guillamón, T-106.)

PFC = 26/02/1940.

Nº 58

## MENORCA

**Por Avion Fornele Marsella**

Nº 58 Dejo constancia de una marca aérea de dirección referenciada por Gómez Guillamón («Air Nationalist Spain» op. cit.) marca lineal a imprentilla de 75 mm de longitud, usada al establecerse la escala de Fornells en la línea de hidros Marsella–Argel en 1938, evitando el aislamiento de la Isla.

## PALMA DE MALLORCA

Nº 59



Nº 59 Sello fechador hexagonal con inscripción «PMALLORCA», el primero en llevar la fecha entre dos paralelas, en lugar de llevarla dentro de un rectángulo central. Cabe la posibilidad de que este cuño se confeccionase h.1921/22, previsto para utilizarse en el correo de la proyectada línea Palma–Barcelona y que, al no hacerse realidad el servicio, quedara archivado en la administración de Palma.

Se usaría a partir de la inauguración en 1935 de las líneas de *Lape*, Palma–Barcelona y Palma–Valencia. Pero volvería a archiversse al poco de iniciada la Guerra Civil hasta enero de 1939 en que retornaría su uso. (Gómez–Guillamón, T–33.)

Las fechas topes de uso que damos, se han tomado de la Colección Juan Estelrich.

1ª época, PFC = 6/09/1935. UFC = 7/08/1936.

2ª época, PFC = 20/01/1939.

Nº 60

**POR AVION HASTA CADIZ**

Nº 60 Marca lineal de 60 mm POR AVION HASTA CADIZ usada en violeta, rojo o azul. Lo mismo que las siguientes marcas lineales de dirección, aunque se catalogan como de Palma, habría que hacerlo como de Pollensa, pues allí estaba la base de hidros de *Ala Littoria* de la línea Roma–Pollensa–Melilla–Cádiz. (Gómez–Guillamón, T–34.)

PFC = 5/12/1936. UFC = 4/11/1937.

Nº 61

**POR AVION HASTA MELILLA**

Nº 61 Marca lineal de 65 mm POR AVION HASTA MELILLA en color púrpura. La más rara de este grupo. (Gómez–Guillamón, T–35.)

PFC = 3/02/1937. UFC = 21/04/1937.

Nº 62

**PAR AVION JUSQU'A ROMA**

Nº 62 Marca lineal de 59x3 mm PAR AVION JUSQU'A ROMA en color lila rojo. (Gómez–Guillamón, T–36.)

PFC = 7/12/1936. UFC = 28/05/1938.

Nº 63

**PAR AVION JUSQU'A ROMA**

Nº 63 Marca lineal de 65x4 mm PAR AVION JUSQU'A ROMA en color violeta. (Gómez–Guillamón, T–37.)

PFC = 30/05/1938. UFC = 9/01/1939.

Nº 64

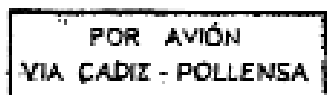


Nº 64 Sello hexagonal de CERTIFICADO. Creo que puesto en servicio a fines de 1939 simultáneamente con otros seis. La inscripción CERTIFICADO, encima de la fecha. (Gómez–Guillamón, T–107.)

PFC = 17/09/1945.

## SALAMANCA

Nº 65



Nº 65 Salamanca, que fue importante centro de comunicaciones aéreas en la Guerra Civil, no utilizó ningún sello de fechas aéreo durante la contienda. Señalamos esta marca bilineal de dirección, rectángulo con inscripción bilineal de 28 x 54 x 3 mm, POR AVION/VIA CADIZ–POLLENSA, referenciada por Gómez–Guillamón («Air Nationalist Spain», op. cit.) en 1938.

Nº 66



Nº 66 Sello hexagonal para el correo aéreo CERTIFICADO, conocido en 1944, sin que tenga referencia de que exista al mismo tiempo un «hexagonal» salmantino para el correo no certificado. En una época en que no hacían escala en Salamanca los aviones comerciales. Cabe la hipótesis de que entonces se distribuyesen estos sellos de fechas a todas las administraciones principales. (Gómez-Guillamón, T-109.)

PFC = 23/05/1944.

Nº 67



## SAN SEBASTIÁN

Nº 67 Sello hexagonal del modelo «patriótico» de Burgos, con cinco flechas de fondo. San Sebastián no era escala de líneas aéreas pero centralizó el correo por avión destinado a las Américas Central y del Norte. (Gomis, nº 83 y Gómez-Guillamón, T-110.)

PFC = 7/08/1939.

UFC = 4/08/1943.

Nº 68



## SANTA CRUZ DE TENERIFE

Nº 68 Sello hexagonal «TENERIFE» cuya puesta en servicio coincide probablemente con la inauguración de la línea de Iberia, Las Palmas-Tenerife, en 1940. (Gómez-Guillamón, T-111.)

PFC = 31/01/1941.

Nº 69

**POR AVION  
DESDE LAS PALMAS**

## SANTA ISABEL DE FERNANDO POO

Nº 69 Marca bilineal de dirección, de 45 y 66 mm de longitud y 24 mm de altura del conjunto, empleada al parecer para las cartas aéreas que previamente habían de viajar por mar de Fernando Poo a Canarias. Conocida en 1942. (Gómez-Guillamón, T-117.)

Nº 70



## SEVILLA

Nº 70 Sello hexagonal «SEVILLA» de tipo I. Caracterizado por la forma irregular de la «S» de SEVILLA. En servicio desde la inauguración de la línea de Ceta, Sevilla-Larache a finales de 1921. Su uso se prolongó hasta 1935 como matasellos y después, en 1938/40, como marca de tránsito o llegada al dorso de las cartas. (Gómez-Guillamón, T-118.)

PFC = 24/02/1922.

UFC = 3/12/1935 (como matasellos).

Nº 71



Nº 71 Sello hexagonal especial de la Cruz Roja de Sevilla usado para el correo aéreo los días 15 y 16 de septiembre de 1926. (Gomis, nº 27.)

Nº 72

La expedición por el  
dirigible „Graf Zeppelin“  
no se ha verificado.  
Administración de correos  
Sevilla.

Nº 72 Marca en cinco líneas, anunciadora de que la expedición por el dirigible Graf Zeppelin que iba a recoger correspondencia por primera vez en Sevilla el 16/4/1930, no se verificó. Esta marca no se estampó más que a una pequeña parte de las cartas que estaban preparadas para volar en el dirigible. (Sieger, nº 53 B.)



Nº 73



Nº 73 Marca circular roja PRIMER VIAJE/GRAF ZEPPELIN/A SUDAMERICA/SEVILLA 1930. Se estampó en la correspondencia salida de Sevilla en el vuelo del Dirigible el 20/5/1930 con destino a Brasil, Norteamérica y vuelta a Europa, llegando a Sevilla el 5 de junio siguiente. (*Sieger*, nº 58.) (*Gomis*, Marca nº 4.)

Nº 74



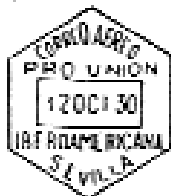
Nº 74 Sello «casi» hexagonal, especial, con leyenda CORREO AEREO/EXPOSICION IBEROAMERICANA/fecha/LA QUINTA DE GOYA/SEVILLA. De tamaño grande, 50x39 mm. Se usó los días 15 a 17 de junio de 1930. (*Gomis*, nº 51.)

Nº 75



Nº 75 Sello en forma de hexágono irregular de 44x31 mm, especial, con leyenda CORREO AEREO/fecha/CARABELA COLON/SEVILLA. Se usó los días 29 y 30/9/1930 en tinta negra y el 1/10/1930 en tinta roja. (*Gomis*, nº 54.)

Nº 76



Nº 76 Sello hexagonal especial de 33x30 mm, con leyenda CORREO AEREO/PRO UNION/fecha/IBEROAMERICANA/SEVILLA, usado en Sevilla del 10 al 12 de octubre de 1930. (*Gomis*, nº 58.)

Nº 77



Nº 77 Marca circular violeta TRANSPORTADO POR/GRAF ZEPPELIN/A FRIEDRICHSHAFEN/SEVILLA 1933. Los proyectados viajes del Dirigible a Sudamérica en 1933 hacían escala en Barcelona a la ida y en Sevilla a la vuelta. El 1º de los vuelos recogió correspondencia en Sevilla para Friedrichshafen el 13/5/1933, pero no llevó esta marca. El 2º vuelo no pudo recoger en Sevilla el 12/6/1933 la correspondencia, que sí llevaba la marca. Lo mismo ocurrió en el tercero y último intento, el 11/7/1933. (*Sieger*, nº 215 B y 219 F.)

Nº 78

La expedición por el dirigible „Graf Zeppelin” no se ha verificado

Nº 78 Marca bilineal violeta puesta en Sevilla el 11/7/1933 a las cartas no transportadas por el Dirigible Graf Zeppelin a Alemania. «La expedición por el dirigible/«Graf Zeppelin» no se ha verificado».

Nº 79



Nº 79 Sello hexagonal «SEVILLA» de tipo II. Se le diferencia del tipo I por la regularidad de la «S» de SEVILLA. En funcionamiento ininterrumpido desde principios de 1936 hasta después de 1945. (*Gómez-Guillamón*, T-44.)

PFC = 10/04/1936.

Nº 80



Nº 80 Sello hexagonal de CERTIFICADO en uso desde finales de 1939. La inscripción CERTIFICADO, encima de la fecha. (Gómez-Guillamón, T-119.)  
PFC = 5/12/1941.

## TÁNGER

Nº 81



Nº 81 Sello hexagonal para el correo aéreo, del modelo español, que se mantuvo así durante todo el período. Lo conozco desde 1933. Tánger era escala de la línea de *Air France* a Sudamérica. Era «Ciudad internacional» y durante la II Guerra Mundial fue ocupada por España, con el beneplácito de las potencias beligerantes. Anteriormente, durante la Guerra Civil, mantuvo el pabellón de la República española. (Gómez-Guillamón, T-121.)  
PFC = 31/07/1933.

## TARGUIST

Nº 82 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos. No fue escala de líneas aéreas. Sello hexagonal para el correo aéreo del modelo usado en el Protectorado desde 1938.

Nº 83



## TETUÁN

Nº 83 Capital del Protectorado Marroquí, escala de vuelos de *Iberia* y *Ala Littoria*. Dotada de sello de fechas hexagonal para el correo aéreo, del modelo del Protectorado, desde julio de 1938 (Gómez-Guillamón, T-49.)  
PFC = 19/07/1938.

## VALENCIA

Nº 84



Nº 84 Sello hexagonal «VALENCIA» para el correo aéreo. Está confusa la fecha de su puesta en servicio. Debiera coincidir con la inauguración de la línea de *Lape*, Madrid-Valencia en 1934, pero no lo conozco hasta 1936. Prestó servicio en la España republicana durante toda la Guerra Civil y después, en la Posguerra. (Gómez-Guillamón, T-124.)  
PFC = 10/11/1936.

Nº 85



Nº 85 Sello hexagonal de CERTIFICADO. Supuesta su utilización desde finales de 1939. La inscripción CERTIFICADO, encima de la fecha. (Gómez-Guillamón, T-125.)  
PFC = 3/12/1941.

## VALLADOLID

Nº 86



Nº 86 Sello hexagonal atípico, de caucho, que funcionó en los años 1938/1940. Valladolid fue escala de líneas de *Iberia* durante la Guerra Civil. En este hexagonal, la fecha se señalaba independientemente, mediante un fechador comercial, inicialmente sólo llevaba la fecha una estampación aparte de las que servían de matabonos. De color violeta y al final de su existencia, negro. (Gómez-Guillamón, T-52.)

PFC = 8/07/1938.

UFC = 12/02/1940.

Nº 87



Nº 87 Sello hexagonal normal «VALLADOLID». Lo conozco usado en 1942, cuando ya VALLADOLID había dejado de ser escala aérea. Tal vez antes de que se distribuyesen «hexagonales» a todas las administraciones principales, se confeccionaron algunos de poblaciones que anteriormente habían sido escala de líneas aéreas.

PFC = 25/02/1942.

Nº 88



## VILLA CISNEROS

Nº 88 El sello hexagonal más pequeño que existe, este de Villa Cisneros, en el Sahara español. Carlos Lence («Boletín Centrofil» nº 309 de enero de 1953) lo ofertaba matasellando en 1943 los sellos aéreos del Sahara de aquel año.

Nº 89



## VILLA SANJURJO

Nº 89 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos (Alhucemas) que no fue escala de líneas aéreas. Sello hexagonal para el correo aéreo, del modelo marroquí utilizado en el Protectorado desde 1938.

PFC = 15/03/1939.

Nº 90



## VITORIA

Nº 90 Sello hexagonal de h.1940, una vez que Vitoria había dejado de ser escala aérea. Lo había sido de varias líneas interiores de *Iberia* en la Guerra Civil, sin disponer entonces de cancelador propio del correo por avión.

La única estampación que conozco de este «hexagonal» no es como matasellos, sino como marca puesta aparte en el frente de la carta. El matasellado se había hecho mediante el fechador circular ordinario de Vitoria (Colección Torres Verdugo).

PFC = 3/01/1941.

## XAUEN

Nº 91 Estafeta de correos en el Protectorado español de Marruecos que no fue escala de líneas aéreas. Sello hexagonal para el correo por avión, del modelo utilizado en el Protectorado desde 1938.

## ZARAGOZA

Nº 92



Nº 92 Sello hexagonal especial «XIX CENTENARIO VIRGEN DEL PILAR» con la fecha dentro de un rectángulo central. Conmemorativo en 1940, continuó prestando servicio en el correo aéreo de la administración de Zaragoza durante la II Guerra Mundial. (*Gomis*, nº 92 y *Gómez-Guillamón*, T-132.)

PFC = 7/04/1942.

UFC = 22/12/1944.

Nº 92a



Nº 92a Variante del anterior sólo usado en 1940, según el Catálogo *Gomis*. Se diferencia en que la fecha va entre dos paralelas perpendiculares a los lados verticales del hexágono, en lugar de ir en un rectángulo central. (*Gomis*, nº 91.)

Nº 93



Nº 93 Sello hexagonal especial «XIX CENTº VIRGEN PILAR/CERTIFICADO». La inscripción CERTIFICADO, debajo de la fecha, que va entre dos paralelas perpendiculares a los lados verticales del hexágono. Tras usarse como conmemorativo en 1940, continuó prestando servicio en el correo aéreo zaragozano durante la II Guerra Mundial. No catalogado por *Gomis*, probablemente por error de dibujo.

PFC = 22/12/1941.

UFC = 6/02/1943.

Nº 93a



Nº 93a Variante del anterior, sólo usado en 1940, según *Gomis* (op. cit.). La fecha va dentro de un rectángulo central. (*Gomis*, nº 94.)

## Notas finales

Es de justicia que no silencie los nombres de otros coleccionistas españoles que, con sus escritos, colecciones o información directa, me han ayudado en esta labor de catalogación. Los citaré por orden alfabético de primeros apellidos:

Luis Alemany Indarte  
Guillermo Álvarez Rubio  
Fernando Aranaz del Río  
Vicente Baixauli Comes  
Domingo Doreste Ojeda

Juan Estelrich Maimó  
Santiago Gaztañaga Lizarraga  
Félix Gómez–Guillamón Maraver  
Álvaro Martínez–Pinna  
Ángel Jaime Torres Verdugo.

Y, repitiéndome, he de pedir disculpas por los errores y, sobre todo, omisiones que presente esta primera catalogación de marcas y matasellos aéreos españoles.

Sería bueno que, cuantos tengan datos correctores y ampliativos, los dieran a conocer o los enviaran, si no a mí, a la Academia Hispánica de Filatelia (Mayor 31–3º, 28013 Madrid), ayudando a conseguir una catalogación definitiva.



## AIRMAIL CANCELLATIONS IN SPAIN (1920-1945)

By JOSÉ MARÍA ORTUONDO MENCHACA

The author has studied the cancellation marks used for airmail in Spain and its African dependencies from 1920 to 1945, not only of a postal nature but also commemoratives and other marks related to airmail. He completes his work with a catalogue of all the aerial postmarks used, arranged in alphabetical order in accordance with the towns where they were applied.