



**Banco de la República**

**Museo Filatélico  
14 de Medellín**

---

---

## Contenido:

	Pág.
Presentación .....	2
Cronología de las estampillas Colombianas .....	3
Antecedentes del Correo Aéreo en Colombia .....	11
El Sello del 18 de Junio de 1919 .....	34
Exposición XXII .....	36

Museo Filatélico de Medellín

Banco de la República

Año 4 - Número 13  
Abril de 1982  
Medellín — Colombia

---

---

El próximo 6 de Junio cumplirá, cinco años de haber abierto sus puertas el Museo Filatélico de Medellín. En esa fecha se contará 1.107 días de exposiciones, más de 65.000 visitantes, que han apreciado en 22 exhibiciones locales un poco más de 133.000 estampillas. Sumarán también 14 ejemplares de esta revista, 10 exposiciones itinerantes en el país, participación en 3 Exposiciones Internacionales, y otras muchas actividades realizadas.

En esta forma el Banco de la República a través del Museo ha querido promover el desarrollo filatélico y especialmente, el enriquecimiento cultural de la nación colombiana; a la vez ha querido llevar una imagen del país, plasmada en los sellos postales, no solo a lo largo y ancho del territorio colombiano, sino más allá de nuestras fronteras.

---

---

# **CRONOLOGIA DE LAS ESTAMPILLAS COLOMBIANAS**

## **I Parte: Siglo XIX**

**Por: Hernán Gil Pantoja**

Como en repetidas ocasiones a través de estas páginas se ha manifestado, uno de los mayores atractivos de la filatelia colombiana lo constituye la amplitud de tipo de Servicio postal y por consiguiente de clases de estampillas que se ha implementado a lo largo de nuestra historia postal. Lo anterior unido a otros experimentos, si pueden llamarse así, tales como la descentralización en la emisión de los sellos ocurrida en la época del régimen federal, le dan a nuestro país una complejidad muy atractiva en el mundo filatélico.

La primera aproximación que debemos hacer al tema es a través del cambiante nombre del país durante el Siglo anterior:

29 de Febrero de 1832 - 1858 República de la Nueva Granada.

24 de Mayo de 1858 - 1861 Confederación Granadina.

26 de Julio de 1861 Estados Unidos de Nueva Granada.

20 de Septiembre de 1861 - 1886 Estados Unidos de Colombia.

---

---

5 de Agosto de 1886 - presente República de Colombia.

La cronología que tratamos de establecer no pretende en modo alguno abarcar todos los sellos y especies postales, pues ésto es asunto de un catálogo, sino, solamente fijar ciertas fechas y hechos claves en nuestra historia. Indudablemente en sucesivas investigaciones se podrá ampliar esta lista y perfeccionar sus datos.

**1859** 27 de Abril. El Congreso de la Confederación expide la Ley Orgánica de los Correos Nacionales. En el Artículo 25 se consagra el uso de las estampillas para el cobro de los portes.

23 de Julio. El Presidente Mariano Ospina Rodríguez expide el Decreto Orgánico de los Correos, reglamentado la Ley del 27 de Abril. En los artículos 99, 100 y Subsiguientes se especifica lo pertinente a los sellos postales.

24 de Julio. Se firma el contrato para la impresión de las primeras estampillas del país, con Celestino y Jerónimo Martínez.



---

1 de Septiembre. Empiezan a circular nuestras primeras estampillas postales. Se trata de una serie integrada por los siguientes sellos: Dos y medio centavos en color verde; cinco centavos, violeta; Diez centavos, amarillo; Veinte centavos, azul; y Un peso, rojo. Llevan el escudo de la Confederación.

1861 (Septiembre - Octubre). Se emite la tercera serie de nuestras estampillas, las cuales aparecen con el nombre de "Estados Unidos de Nueva Granada", según la orden del General T. C. de Mosquera.

1862 Circulan nuevas estampillas, ostentando el nombre de Estados Unidos (E.U.) de Colombia.

1863 (?) Aparece la primera estampilla no emitida oficialmente, sino por los correos particulares, llamados "Correo Semanal del Dorado".

El Estado Soberano de Bolívar emite sus primeras estampillas para uso local. Son consideradas como los sellos postales más pequeños del mundo.



---

---

**1865** La Ley del 29 de Abril establece cinco tipos de correspondencia: 1) Simplemente franqueada, 2) Franqueada y registrada, 3) Franqueada, registrada y anotada, 4) Asegurada, y 5) Certificada. Además crea un Sobreporte para la correspondencia a los países con los que el nuestro no tenía convenciones postales. En otro artículo la Ley establece una Sobretasa para el derecho de entrega de la correspondencia “en mano propia por medio de los carteros”, anota la disposición que este sello debía ser triangular con valor de Dos centavos y medio.

En virtud de lo anterior en ese mismo año empiezan a circular las estampillas de Sobretasa, Anotación, Registro, y las Cubiertas (mal llamadas Viñetas) para certificación.

**1866** Se dicta una nueva Ley, (8 de Junio) que adiciona la anterior de 1965 referente a los correos. En este año aparecen los Sobreportes ya mencionados.

**1867** Circulan las Cubiertas Oficiales.



---

1868 1 de Septiembre. El Estado Soberano de Antioquia emite sus primeros sellos postales.

1870 El Estado Soberano de Cundinamarca pone en circulación sus primeras estampillas. En igual forma lo hace el Estado Soberano del Tolima.

1873 Los Correos que estaban adscritos a la Secretaría de Hacienda, pasan a ser dependencia de la Secretaría de Guerra y Marina.

1876 Le corresponde a Pedro Justo Berrío, estadista antioqueño, ser el primer personaje en aparecer en una estampilla, la de 10 centavos emitida por el Estado de Antioquia.

1878 Se emiten las primeras estampillas del Estado Soberano de Panamá.

1879 (?) Aparecen los sellos denominados la "Camisa de Tumaco" o "del Cauca" considerados por algunos como las primeras estampillas del Estado Soberano del Cauca.





---

Aparecen las primeras estampillas perforadas. Corresponden al Estado Soberano de Bolívar.

**1880** Se adscribe a la Secretaría de Fomento el Departamento de Correos y Telegráfos.

**1881** Julio 1. Entra en vigencia la anexión de Colombia a la Unión Postal Universal. En virtud de ella, se emiten unas estampillas para la correspondencia internacional.

En este año aparecen también las estampillas de telégrafos y las primeras Tarjetas Postales.

Se emiten las primeras estampillas para Recomendado. Este servicio es diferente a los ya mencionados de Anotación y Registro, aunque los reemplazó.

**1883** Esta vez los Correos son adscritos a la Secretaría de Hacienda.

**1884** El Estado Soberano de Santander emite sus primeras estampillas.



---

---

**1886** Aparecen las primeras estampillas con el nombre de “República de Colombia”. Estos sellos son impresos litográficamente, siendo los primeros de Colombia donde se utilizaron planchas de Zinc.

**1887** Son emitidas las estampillas de “Retardo”, sobreporte para la correspondencia introducida luego del cierre oficial de recibo.

**1888** Por primera vez es contratada la impresión de estampillas en el exterior. Se trata de una serie de Panamá.

**1889** Se emiten las primeras estampillas para el Correo Urbano de Bogotá.

Se firma el contrato con Gustavo Michelsen para la venta de algunas especies retiradas de circulación.

**1890** Se crean los Servicios postales Férreo y Fluvial y se emiten los primeros sobres para ellos.

**1893** Aparecen las primeras estampillas para el servicio de Acuse o Aviso de Recibo.



---

**1899** El Departamento de Boyacá emite sus primeros sellos postales.

El 18 de Octubre estalla la Guerra Civil, llamada de “los mil días”, que en el campo postal tendrá interesantes repercusiones, comentadas en la segunda parte de este artículo.



NOTA:

Las fotografías han sido retocadas y no están a escala.

#### BIBLIOGRAFIA:

Para la elaboración del presente artículo se ha consultado una gran cantidad de fuentes: Gaceta Oficial, Diario Oficial, Memorias Oficiales, Catálogo Leo Temprano (1981) y Scott (1881, 1892, 1897), Documentos del Archivo de la Historia Postal perteneciente al Museo Filatélico, etc. La omisión de la fuente de cada dato se ha hecho para facilitar la lectura.

---

---

# ANTECEDENTES DEL CORREO AEREO EN COLOMBIA

Por: Julio Tobón de Páramo  
Miguel Tobón Hohmann

Al finalizar la primera guerra mundial, las fábricas constructoras de aeroplanos se vieron en la necesidad de buscar nuevos mercados y para ello miraron hacia los países que por no haber participado en la contienda, se encontraban en situación propicia para adoptar la aviación a sus necesidades.

Fué así como Colombia recibió varias propuestas por parte de personas y compañías que les ofrecían en diversas formas, un contrato para establecer el servicio de correos en aeroplano, considerándose como la más formal de ellas, la presentada por el Abogado Miguel S. Uribe Holguín, en representación de las firmas inglesas Handley-Page & Co. Ltd. y Urguhart, Carvalho y Co. Ltd.

Las bases del contrato para un servicio de transportes por aeroplanos, sometidas a consideración por las mencionadas sociedades, fueron las siguientes:



M. S. Uribe

Se obligarían tales sociedades a establecer un servicio bisemanal entre Bogotá y Cartagena, o Barranquilla y Cartagena, o Barranquilla y Bogotá, y uno semanal entre Barranquilla o Cartagena y Medellín y Manizales, y Medellín y Cartagena o Barranquilla, por lo menos.

Como se precisaba contar con aeródromos y grandes edificios destinados a alojar los aeroplanos en los varios lugares, no sería posible que los aeroplanos dejaran correspondencia y paquetes postales en todas las oficinas de correos de los lugares de tránsito; pero a esas ciudades se conduciría la correspondencia y los paquetes destinados, no solo a éstas sino también a las ciudades y lugares que se encuentren dentro de cierto radio; y en aquellas, que serían los centros, se distribuiría la correspondencia y paquetes para esas otras ciudades y lugares, enviándolos por los medios que se usan actualmente, ganándose así mucho tiempo. Por ejemplo, la correspondencia y paquetes para Girardot serían traídos a Bogotá por aeroplanos, desde donde se dirigirían por la oficina de correos de Bogotá, al lugar del destino por ferrocarril.

---

---

Las sociedades proponentes, para hacer sólo el servicio entre las ciudades indicadas, presupuestaron un gasto que ellas estaban listas a cubrir para depósitos o edificios de alojamiento, aeródromos y otros sitios, de no menos de setenta mil libras esterlinas o trescientos cincuenta mil pesos. Esta suma tendrían que invertir en el país, además de la que hubieren de gastar fuera en las máquinas y otros elementos, tratándose este capital sólo del fijo de la empresa.

Se obligarían a entregar los correos de correspondencia a los empleados postales del lugar del destino dentro de veinticuatro horas a contar del recibo en el lugar de procedencia, calculándose que la distancia entre Bogotá y Cartagena, que es la mayor distancia, se recorrería en ocho horas; pero los proponentes pedían aquel término en previsión.

Los proponentes darían comienzo a los estudios de las condiciones atmosféricas y otros que sería necesario hacer y, en general, a los trabajos que se requieran, dentro de un término de seis meses, a contar de la fecha en que se firmara la paz en Europa, y se obligarían a tener establecidos los servicios dentro de los doce meses siguientes, esto es, dentro de diez y ocho meses a contar de esa fecha; y mantendrían esos mismos servicios sin interrupción.

El término del contrato sería de diez años, lapso de tiempo durante el cual los proponentes tendrían un derecho de preferencia para contratar todo servicio de correos por aeroplanos, y en general, todo servicio de transportes por medios aéreos.

---

---

Para garantizar el cumplimiento del contrato ofrecían las sociedades inglesas un depósito de mil libras esterlinas, suma que perderían en caso de incumplimiento.

Solicitaban que el Gobierno pagara por el transporte de cada kilo de correspondencia entre un lugar y otro, veinticinco centavos (\$ 0.25) y por el transporte de cada kilo de paquetes postales quince centavos (\$0.15) que eran los precios que estaban pagando; y además, por cada carta dos centavos (\$ 0.02) y por cada paquete postal de no más de cinco kilos de peso, veinticinco centavos (\$ 0.25). Llamaban la atención los proponentes sobre, que el porte adicional que se cubría en Francia por el transporte en aeroplanos, por cada carta, era el de quince céntimos de franco (Fs. 0.15) o tres centavos de peso.

Ofrecían las sociedades proponentes en cuestión, que en el servicio se daría preferencia en el transporte de los correos, los pasajeros tendrían el segundo lugar y el tercero los paquetes postales, es decir el mismo orden que observaban las compañías de navegación en el Río Magdalena, con la diferencia de que los proponentes se obligarían a transportar tanto la correspondencia como los paquetes, en su totalidad.

El apoderado de las firmas proponentes señalaba que el nombre de Handley-Page era universalmente conocido y que sus aeroplanos no eran superados por ningún otro y eran precisamente el tipo de máquinas empleadas por el Gobierno Británico durante la guerra. Las máquinas que se proponían usar serían de cinco toneladas, mientras que

---

---

las usadas por el Gobierno Británico eran de una capacidad menor, continuaba diciendo Uribe-Holguín que la sociedad Urquhart, Carvalho & Co. Ltd. realizaba negocios en Colombia y que, gracias a sus negocios se debía el que Handley-Page hubiera convenido en hacer la propuesta en su socio.

Advertía Uribe-Hoguín que si la propuesta era aceptada por el Gobierno de Colombia sería éste el primer país de la América del Sur que contaría con un servicio de correos por aeroplano.

Terminaba solicitando se suspendiera la licitación abierta este apoderado para contratar que la conducción de los correos entre los trayectos fluviales entre Girardot y Beltrán, y la María y Barranquilla, o que fuera modificado el pliego de cargos, en el sentido de que el contrato no fuera obstáculo para el que se proponía, y expresando que sobre la posición y respetabilidad de las Sociedades proponentes, el Gobierno podría pedir informes a la Legación de Colombia en Londres. (1)

La propuesta del abogado Uribe-Holguín pasó al estudio del Administrador General de Correos, Elisio Medina, quien el 12 de enero de 1919 rendía informe, diciendo que la primera impresión que ella dejaba en el ánimo era la de darle la más entusiasta acogida, ya por el halago de que Colombia fuera uno de los primeros países de Sur América que aplicara al transporte de sus correos el más avanzado medio de locomoción existente, ya por tratarse de un transporte que excluye los peligros de extravíos de correspondencia. Agregaba que crecía el deseo de dar al país un ser-



---

---

vicio postal de tal adelanto, pensando en que las industrias y las comunicaciones oficiales aprovecharían el ahorro de tiempo que con este medio de transporte rápido se obtendría, ahorro de inmensa importancia para un país como el nuestro, donde las vías férreas y carreteras son trayectos cortos, y en donde la navegación de nuestros ríos tropieza con serias dificultades por falta de canalización y aún de limpia periódica, dirigida científicamente.

Empero dice que, al examinar el plan general y los más salientes detalles de la propuesta del contrato, se advierte con pena el anhelo de realizar la idea se oponen algunas dificultades de carácter legal que no puede resolver el Gobierno por falta de facultades para ello, Algunas de las trabas legales fueron concretadas por el Administrador Medina, de la siguiente manera:

Las convenciones de que Colombia hacía parte, tanto multilaterales como bilaterales, contenían estipulaciones que impedían el Gobierno cobrar recargos sobre los derechos postales, teniendo entonces Colombia en caso de aceptar la propuesta de las firmas inglesas, que pagar con fondos del Tesoro Nacional los dos centavos por cada carta de las que se recibieren del exterior y por cada una de las que se dirigieran a otros países, suma que no sería exigua, calculando que anualmente el movimiento de correspondencia con el exterior era de tres millones de cartas.

Desde otro punto de vista, consideraba el Administrador General de Correos, que tampoco podría aceptarse que fuera potestativo del público convenir en el pago del recargo por las razones siguientes:

---

---

Porque sería preciso hacer en las oficinas nacionales dos despachos de correspondencia: uno para los particulares que portearan ésta con la estampilla de recargo, la cual iría en el aeroplano, y otra para la correspondencia de las personas que solo la portearan con la estampilla ordinaria, la que iría en un correo terrestre o fluvial, lo cual, en vez de una economía, ocasionaría un gasto doble.

Porque para la correspondencia que llegara del exterior habría que adoptar el procedimiento de abrir todas las valijas y paquetes en las oficinas de cambio en los puertos marítimos colombianos y dividir tal correspondencia en dos grupos, a saber: la de las personas a quienes debía mandarse a su destino "a debe", que serían aquellas que hubieren hecho declaración de aceptar el recargo, y la que debería reexpedirse a su destino sin estampillas de recargo, por los correos fluviales o por los caminos de herradura, etc.

Porque aún la correspondencia de las personas que ofrecieron pagar el sobreporte podría no ser retirada por los destinatarios, como sucede en numerosas ocasiones, y en tal caso la correspondencia tendría que pasar al "rezago", de donde sería preciso devolverla a su destino, después de haber perdido el Tesoro lo que por recargo se pagaría al contratista.

Porque el manejo de la correspondencia en la forma que se ha supuesto impondría al Tesoro la duplicación de gastos en el pago del personal que se ocuparía en la apertura y separación de correspondencia, copia de pla-

---

---

nillas, anotación de la correspondencia según el correo que hubiera de conducirla a su destino, formación de nuevos paquetes, etc.

Comentaba Medina que si en algunos países se había iniciado el transporte de correos en naves aéreas, y si allí se cobra un recargo de porte, no era sin duda, sobre la correspondencia del servicio internacional, porque para que esto sucediera se requeriría reformar la Convención Postal de Roma. Agregaba luego que el Octavo Congreso Postal Universal, que debió haberse reunido en España en 1918, pero cuya realización se vió aplazada, reglamentaría el servicio de correo en aeroplano, medio de transporte utilizado con posterioridad a todas las Convenciones existentes, siendo necesario esperar para conocer esas reglas generales, para que cada país pudiera celebrar contratos sobre bases fijas, según sus necesidades, y así el Gobierno Colombiano podría acaso establecerlo por su cuenta.

La segunda dificultad de carácter legal que Medina encontraba se refería a la forma del contrato propuesto, pues el Gobierno no estaba autorizado para hacerlo directamente, porque el transporte en naves aéreas no constituye especialidad de ninguna casa constructora de aeroplanos, a pesar de que pudiera alegarse que son pocas las que los construyen con potencia y capacidad suficientes para transportar varias toneladas en cada viaje; pero al respecto cabría observar que el servicio de aeroplanos apenas está iniciándose y es probable que antes de pocos meses las empresas de transporte aéreo sean numerosas y para entonces Colombia podría contratar, mediante licitación, es decir, dentro de

---

---

las reglas que rigen el procedimiento especial de contratos para el transporte de los correos.

Y no se teme a este respecto, decía Medina, que en una licitación se pueda correr el peligro de adjudicar el contrato a persona natural o jurídica que pudiera cumplir mal sus obligaciones, por dos razones, a saber: Primera porque el pliego se redactaría con el estudio que contrató tan delicado exige, y segunda, porque sería preferible celebrar un contrato que fácilmente pudiera declararse caducado, a contratar en condiciones onerosas para el Fisco y por el término de diez años, que el de la propuesta inglesa.

Expresaba luego que se ha dicho que los proponentes necesitan asegurar una larga duración del contrato, por razón de los crecidos gastos de depósitos o edificios de alojamiento, aeródromo y otros sitios, estudios de las condiciones atmosféricas, valor de las máquinas, etc., consideraciones que no inclinan la voluntad en favor de un contrato directo, precipitado y de larga duración, pues no se oculta al Gobierno que sería grave imprevisión, imponer al servicio de correos gastos iniciales que debían dividirse, para su reembolso, entre todos los servicios de transporte que la empresa acometería.

Entra luego Medina a analizar la tercera dificultad de carácter legal que encontraba, afirmando que ella estriba en que la propuesta exige que durante los diez años del contrato, los contratistas tendrán "derecho a preferencias para contratar servicio de transporte por medios aéreos" derecho que equivaldría a un privilegio, no siendo difícil prever la situación en que el Gobierno se vería colocado en presencia de

---

---

progresos y desarrollos de la aviación, con sus crecientes ventajosas facilidades, y ligado por una obligación de preferencia, tanto más onerosa cuanto más vaga.

Pasa después el Administrador General de Correos Elisio Medina a comentar la conveniencia del precio que los contratistas cobrarían por servicio de transporte en los correos, diciendo:

Piden veinticinco centavos por el transporte de cada kilogramo de correspondencia, y dos centavos más por cada carta (nada dicen de los periódicos, impresos, etc.) recargo cuya dificultad de pago quedó demostrada. En lo concerniente al precio principal, o sean los veinticinco centavos por transporte de cada kilogramo, tal precio excede en mucho de lo que pagaba el Gobierno en algunas líneas. En la línea del Atlántico, en la cual el precio del transporte de cada kilogramo resulta más o menos equivalente a la que la propuesta fija, el Gobierno hace esfuerzos para reducir tal precio, como puede verse en el último pliego de cargos, en el cual se inhibe al contratista de la obligación de “arreglar y equipar los vapores para que ofrezcan a los pasajeros las mayores comodidades que la civilización ha hecho adaptables a la navegación fluvial en los trópicos”, cláusula que en nada se roza con el transporte rápido y seguro de los correos, y que, sin embargo, ha venido figurando en el contrato.

Que caben dos consideraciones que no sería conveniente dejar en olvido, a saber: es la primera, la de que el gasto actual en las líneas del Atlántico no corresponden solamente al transporte de los correos sino al de las escoltas

---

---

que los custodian, y al de los mensajeros, a quienes se dá pase libre y camarote especial, y al de la fuerza pública, los presos y sus escoltas, los empleados en comisión, a todos los cuales no se cobra sino la mitad del pasaje. La segunda consideración es la de que los buques atracan en todos los puertos del Río Magdalena y en algunos afluentes de éste y hacen servicios transversales, como el de Magangué a Monpós, sin recargar el precio del viaje, mientras que la propuesta de las firmas inglesas advierte que los aeroplanos tocarán solamente en algunos lugares principales, de manera que se tendría que establecer servicios locales y transversales, no poco costosos.

Que el proponente pide quince centavos por el transporte de cada paquete postal, y veinticinco centavos de recargo, es decir, cuarenta centavos por cada encomienda que no exceda de cinco kilos, lo que ninguna de las Convenciones celebradas por Colombia con los Países de la Unión Postal Universal da margen al Gobierno para pagar tan alta tarifa por el transporte de los paquetes postales dentro de su territorio, pues las Convenciones en que se fijaron sumas mayores de esa, declararon que en el porte y sobreporte fijados quedaban comprendidos los derechos territoriales de los países contratantes, el derecho marítimo y otros, no siendo justificable aplicar íntegramente esta participación al pago de transporte entre los puertos marítimos y los dos o tres centros principales que se indican en la propuesta, y recargar al Tesoro con el valor del transporte en las demás vías.

Finaliza el Administrador General de Correos emitiendo el

---

---

concepto de que la negociación no es aceptable y que acaso fuera conveniente pedir a los Cónsules de la República en los países donde hubiere casas constructoras de aeroplanos destinados o adaptados al transporte interno de correos, una información relativa a los puntos que es necesario estudiar antes de abrir campo a propuestas que abarcan varios problemas científicos que aquí ignoramos, y que los proponentes mismos sólo se proponen estudiar después de celebrado el contrato (2).

El 22 de Febrero siguiente, el Ministro de Gobierno, Marcelino Arango, decía que el “Gobierno reconoce y agradece los esfuerzos patrióticos del señor Uribe Holguín para dotar a Colombia del más admirable medio de comunicación que la ciencia ha inventado; pero teniendo en cuenta, en primer término, que la aviación ha tenido gran desarrollo y muy importantes modificaciones durante la guerra mundial, hechas a competencia por las naciones combatientes; y en segundo lugar, que, terminada la guerra, la aplicación de aquel servicio a las comunicaciones y comercio de los pueblos traerá nuevos perfeccionamiento, según se colige de la tarea que con tal fin y con extraordinaria actividad han acometido Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Italia, España y otras naciones, no considera que los aparatos que hayan de servir para el transporte de los correos de la República sean producto exclusivo de una fábrica y finalmente agregaba que “demuestra la verdad de este concepto el hecho de haberse recibido en este Ministerio varias propuestas cablegráficas de Estados Unidos y Europa, sobre conducción de correos en aeroplanos y aún sobre establecimiento de una escuela de aviación en Colombia”.

---

---

Por las consideraciones anteriores y por la necesidad legal de una licitación, como lo dijo en su informe el Administrador General de Correos, el Ministro Arango resolvió abstenerse de celebrar el contrato para establecer el servicio postal de aeroplanos (3).

Ante la situación planteada, el 28 de Febrero el Ministro de Gobierno, Marcelino Arango, dictó la Resolución que lleva el número 34 de ese año, ordenando abrir una licitación pública para contratar la conducción de correos nacionales en aeroplanos, y en consideración a que se habían recibido varios memoriales, cartas y propuestas en que se formulaban bases para la celebración de un contrato con el Gobierno sobre la conducción de los correos en aeroplanos, y aún se anuncia con tal fin la fundación de una escuela de aviación en Colombia; todo esto sin perder de vista las solicitudes del Gobernador del Valle, de la Cámara de Comercio, de Cali y de numerosos e importantes miembros de la Banca y del Comercio de la capital de la República, para que se establezca el servicio de correos por medio de aeroplanos.

La parte resolutive ordena proceder a formar el pliego de cargos para contratar la conducción de los correos nacionales en aeroplanos, el cual se publicará en hojas volantes adecuadas para remitirlo a los Consulados de Colombia en Europa y los Estados Unidos de América, con el fin de obtener en mayor número de probabilidades para la celebración de un contrato que de garantías de buen servicio y responsabilidad (4).

Por su parte, Uribe Holguín, en representación de las firmas



---

---

inglesas, solicitó del Ministerio de Gobierno, despacho al cual estaba adscrita la Administración General de Correos, la expedición de una resolución en virtud de la cual se garantizara:

El reconocimiento del derecho de Handley Page & Co. Ltd. y Urp Hart, Carvalho & Co. Ltd. de establecer cualesquiera servicios de transporte por aeroplanos u otras máquinas y aparatos para la navegación aérea, inclusive servicio de correos, siendo las condiciones de precios y otras las que prefijare la empresa por medio de anuncios.

Que no se crearía en Colombia más tarde un monopolio de los servicios de aviación, ni se otorgará por dicha resolución ninguna concesión que pudiera colocar a sus representados o a su empresa en condiciones de inferioridad en materia de competencia, y, en general que no se adoptará providencia alguna que pudiere perjudicar a la empresa en modo alguno.

Que la resolución no implicará privilegio ninguno, mediante el cual los mismos derechos podrán reconocérsele a cualesquiera otras empresa o cualesquiera otros empresarios (5).

El Ministro Arango consideró que el Acto Legislativo número I de 1918 estatuye que toda persona podrá abrazar cualquier oficio u ocupación honesta sin necesidad de pertenecer a gremio de maestros o doctores, e impone a la autoridad el deber de inspeccionar las industrias y profesiones en lo relativo a la moralidad, la seguridad y la salubridad públicas; y deja al legislador la facultad de ordenar la revisión

---

---

y fiscalización de las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de transportes o conducciones, Acto Legislativo aquel reglamentado por la Ley 53 del mismo año, que el Acto Legislativo Número III de 1910, estatuye que ninguna Ley que establezca un monopolio podrá aplicarse antes de que haya sido plenamente indemnizados los individuos que, en virtud de ella pudiesen quedar privados del ejercicio de una industria lícita; y que ningún monopolio podrá establecerse sino como arbitrio rentístico y en virtud de Ley, y, en fin, que el Código Fiscal dispuso que el Estado presta el servicio de correos y telégrafos en el territorio nacional, pudiendo el primero de tales servicios prestarse también por los departamentos, los municipios y los particulares.

En mérito de lo anterior, el Ministro resolvió que el Gobierno reconocía a las empresas inglesas mencionadas, en virtud de las disposiciones constitucionales y legales, a establecer en el territorio de la república cualesquiera servicios de transporte por medio de naves aéreas, inclusive el de correspondencia y encomiendas, o sea el de correos, con las restricciones que los derechos del Estado impongan, reconocimiento que no constituye a favor de ellos privilegio ni derecho exclusivo y puede ser hecho en los mismos términos a favor de otra u otras personas o compañías que lo solicitaren, declaración que no será obstáculo para que el Gobierno contratase, con las formalidades legales, la conducción aérea de los correos, o de cualesquiera otras cosas, sin que ello signifique que se establezca un monopolio (6).

El 11 de Abril de 1919, el Ministro Arango dictó la Resolución No. 38 de ese año, por la cual se llamó a licitación pública para la conducción de correos en naves aéreas, seña-

---

---

lando que el día 20 de Noviembre siguiente se verificaría ante el Administrador General de Correos Nacionales, a quien el Ministro delegaba la facultad de presidir el acto, la licitación para contratar las siguientes líneas:

De Bogotá a Barranquilla, tocando en Manizales, Medellín y Cartagena.

De Bogotá a Pasto, tocando en Manizales, Cali y Popayán.

De Bogotá a Cúcuta, tocando en Tunja y Bucaramanga.  
(7).

El 1o. de Mayo fue dado a conocer el pliego de cargos para contratar la conducción de los correos nacionales indicados en la anterior Resolución, el cual señalaba como requisitos:

Conducir en naves aéreas (aeroplanos, dirigibles, etc.) que den la mayor seguridad alcanzada en esta clase de transportes, los correos de correspondencia y encomiendas en las líneas mencionadas en la Resolución No. 38 de 1919, indicándose además que las naves aéreas deberían tocar también en los lugares que exigiera el Gobierno, siempre que lo permitieran las condiciones técnicas de la aviación.

A hacer los viajes periódicos en los días que señalare el Gobierno, empleando en ellos el tiempo que se conviniere entre el Gobierno y el Contratista, y a recibir y entregar el correo en donde la nave tome tierra, de acuerdo con las disposiciones de las convenciones internacionales y las de

---

---

la legislación colombiana, aplicables al recibo, transporte y entrega de correos, todas las cuales se considerarían incorporadas en el contrato.

A responder de la pérdida o extravío de la correspondencia, encomiendas y valores que conduzca, salvo cuando las novedades proviniesen de fuerza mayor o casos fortuitos, debidamente comprobados.

A pagar al Tesoro Público, a juicio del Gobierno, hasta cinco mil pesos (5.000.00) cada vez que dejaren de verificar un viaje, y aquel tenga que recurrir a otros medios de transporte para movilizar el correo.

A dar una caución de cuarenta mil pesos (\$40.000.00) para responder del cumplimiento del contrato.

El Contratista deberá someterse a las leyes y reglamentos que se dictaren para el ejercicio de la industria de aviación en la República, y a los tratados y Convenciones que ella celebre o a las cuales se adhiera.

El contrato tendría una vigencia de cuatro años y se prorrogaría de año en año, a voluntad del Gobierno, cuando en las posteriores licitaciones no llegare a adjudicarse el contrato.

El Gobierno podría declarar la caducidad del contrato por medio de una Resolución Ministerial, cuando el Contratista dejare de recibir el correo más de dos veces por falta de nave aérea, o por cualesquiera otra causa que le

---

---

fuera imputable.

La fianza de cuarenta mil pesos (\$ 40.000.00) sería exigible por el Gobierno en caso de que por falta de cumplimiento de los compromisos contraídos por el Contratista, se declarase la caducidad del contrato.

El pliego fue acompañado por una serie de advertencias, sobre la forma como debían ser presentadas las propuestas y las disposiciones legales que regulaban la materia, además de indicar que:

El Ministro de Gobierno podría abstenerse de aprobar el remate, si el precio del transporte fuese excesivo en comparación con el gasto que el Gobierno estaba haciendo en las líneas respectivas.

Que en el curso de la licitación podía el Administrador General de Correos fijar los detalles que se hubieran omitido, corregir los errores que se observasen y resolver las dudas que hubiere.

El Consejo de Ministros dió su aprobación al pliego de cargos, y éste, a más de aparecer en el Diario Oficial, se publicó en carteles que fueron fijados en el lugar de la licitación y en los consulados de la República en el exterior, así como en otras partes en que se juzgó conveniente hacerlo (8).

La licitación declarose desierta por falta de postores (9).

Así, lánguidamente, terminó el primer intento para estable-

---

---

cer el correo aéreo en Colombia, a pesar de que la propuesta inglesa sirvió para que el Gobierno decretara algunas normas, ya que consideró, como lo expresara el Ministro de Gobierno al Congreso Nacional, que “ese medio de comunicación, que tiene a disposición todos los rumbos del horizonte, constituye un problema de seguridad política y social que debe preocuparnos desde ahora”; agregando que “afortunadamente es un problema universal, cuya solución interesa a todo el mundo; de suerte que podemos aprovechar las lecciones de otros países más adelantados”, opinando que “quizá se llegue a la conclusión de que la construcción, introducción y uso de las naves aéreas sea industria exclusiva del Estado”.

Terminaba afirmando que en “todo caso es preciso imponer desde ahora algunas restricciones, no sea que se creen intereses que luego sean obstáculos a la legislación sobre tan importante materia “reflexiones, decía, que “indujeron al Ministerio a dictar, previa consulta con el Consejo de Ministros”, el Decreto Número 1251 de 1919, en el cual se tomaron algunas disposiciones sobre aviación (10).

A mediados del mes de mayo de 1919 llegaba a Cartagena el aviador W. Knox Martin, quien había servido durante los últimos tres años en el Ejército de los Estados Unidos de América que combatía en Europa durante la primera gran guerra, de los cuales pasó siete meses en Dunquerque, base aérea de los aparatos que patrullaban el Canal de la Mancha (11).

Martin traía consigo un biplano Curtis de dos asientos, mo-

---

---

tor de ocho cilindros y ochocientos caballos de fuerza, el cual exhibió en el Teatro Municipal de la Ciudad Heroica, despertando el natural interés (12).

Inmediatamente se constituyó una junta, a fin de obtener los fondos necesarios para que Martín realizara un vuelo entre Cartagena y Barranquilla, para lo cual se abrió una suscripción en un Banco Local y en caso de que no tuviera lugar la “hazaña”, devolver el dinero a quienes habían contribuido para ella (13).

El proyectado vuelo fue anunciado en telegrama dirigido a un grupo de prestantes caballeros de Barranquilla, encabezados por los presidentes del Club Barranquilla, Ernesto Cortissoz y del A B C, Arturo de Castro, el cual llevaba la firma del Presidente del Club Cartagena, Enrique Grau, del Prefecto de la Provincia, Agustín Calvo Pasos y del Tesorero de la Junta Organizadora, Hernando Román, quienes suplicaban coleccionar fondos con el indicado fin, agregando que ellos trabajaban en idéntico sentido (14).



Knox Martín

---

---

Ante la imposibilidad de reunir el dinero por parte de los cartageneros, el piloto se trasladó a Barranquilla que lo recibió con enorme entusiasmo, comentando “La Nación” de esa ciudad, que allí se estaba “demostrando con hechos su generosa avidez por todo lo que signifique civilización” probando los barranquilleros que saben gastar “sin dificultad sus pesos para poder conocer y apreciar los adelantos de esa época”., agregando que tres horas “bastaron para reunir 1.000 pesos oro y otros 1.000 se están recogiendo para indemnizar de sus trabajos al valeroso americano que hoy es nuestro más agasajado huésped” (15).

El 15 de Julio, Martin hizo el primer vuelo sobre Barranquilla, siendo admirado por millares de personas que se habían reunido en la Plaza “11 de Noviembre”. Después de elevarse 800 metros y realizar interesantes evoluciones, se dirigió al Río Magdalena, siendo calurosamente aplaudido al aterrizar (16).

Un nuevo vuelo acometió el día 18, entre Barranquilla y Puerto Colombia, llevando como pasajero a Julio Mario Santodomingo y conduciendo un saco de correo, el cual dejó caer desde poca altura en el Puerto, donde fue recogido por la autoridad local, hecho del cual inmediatamente dió aviso al Administrador General de Correos, el Agente Postal en Barranquilla, Pedro L. Abello, en los siguientes términos: “Correo Puerto Colombia despachose en aeroplano” (17).

La correspondencia así llevada fue porteada con una estampilla de dos centavos, que no correspondía al valor de la tarifa para cartas, la cual fue resellada con la leyenda “uno Ser-



---

cio Postal Aéreo - 6 - 18 - 19", el cual según relato de Otto Kemmler, Gerente en ese entonces de la Bayer en Barranquilla, había sido impresa la víspera en dos pliegos de 100 ejemplares cada uno. De los doscientos ejemplares, 20 resultaron con el número primero puesto en cifra romana, a diferencia de los otros que lo llevaban en cifra arábiga, correspondiendo esta variedad a la quinta estampilla de cada fila de 10. Kemmler envió ejemplares a los editores de los catálogos filatélicos mundiales, y estos la han acogido como la primera estampilla aérea de Colombia (18).

Pero el hecho de la conducción del correo por aeroplano no tuvo ningún eco entre las autoridades postales nacionales, seguramente por el hecho de no existir reglamentación para esta clase de transporte, ni a nivel nacional, ni internacional, lo que había sido confirmado por la Unión Postal Universal, en telegrama del 18 de Febrero del mismo año (19).



---

---

Así creemos, que a esa estampilla debe considerársele como la primera que “voló” en Colombia, pero no la primera que sirvió de porte al correo aéreo, el cual solo comenzó su existencia con el vuelo realizado por la Compañía Colombiana de Navegación Aérea el 22 de Febrero de 1920, entre Cartagena y Barranquilla.

#### NOTAS

- 1) Diario Oficial No. 16669 - 16670. Bogotá, 11 de Marzo de 1919.
- 2) Elisio Medina. Informe del Director General de Correos, 16 de Junio de 1919. Anexo al Informe que el Ministro de Gobierno rinde al Congreso de 1919. Bogotá, Imprenta Nacional, 1919.
- 3, 4, 5) Marcelino Arango. Informe que el Ministro de Gobierno rinde al Congreso de 1919. Bogotá, Imprenta Nacional, 1919.
- 6,7) Diario Oficial No. 16749. Bogotá, 17 de Mayo de 1919.
- 8, 9, 10) Marcelino Arango. Informe. . . etc. etc.
- 11) El Espectador, Bogotá, 20 de Mayo de 1919.
- 12) Diario de la Costa, Cartagena, 26 de Mayo de 1919.
- 13) La Epoca, Cartagena, 22 de Mayo de 1919.
- 14) República, Barranquilla, 28 de Mayo de 1919.
- 15) La Nación, Barranquilla, 14 de Junio de 1919.
- 16) El Diario Nacional, Bogotá, 17 de Junio de 1919.
- 17) El Siglo, Bogotá, 23 de Junio de 1919.
- 18) Erwin Kraus. Un absurdo postal y una curiosidad filatélica. Bogotá Filatélico, No. 28, Bogotá, Mayo de 1979.
- 19) Diario Oficial No. 16669 - 16670. Bogotá, 11 de Marzo de 1919.

---

---

## EL SELLO DEL 18 DE JUNIO DE 1919

Por: Daniel Cadena C.

La estampilla que ilustra la portada, es tal vez el sello más controvertido de la Historia Filatélica Colombiana. Aparece clasificado en la mayoría de los catálogos como el "Primer sello para correspondencia Aérea" (Scott, Yvert, Kessler, Temprano, Gebauer, Michel, Clavel, Senf, etc.), y a la vez hoy en día, muchos estudiosos del tema lo rechazan como tal, y lo consideran apenas como: "La primera estampilla que voló". La diferencia está en el original legal.

Evidentemente el sello en cuestión carece de origen legal conocido. El resello fue un acto privado, por cierto ilegal, pues la legislación colombiana establecía ya, que la emisión de estampillas era potestativa del Gobierno. Su único reconocimiento existe en el matasello oficial aplicado a la correspondencia en que se usó, y la reproducción posterior en algunas estampillas (Scott C347, C349 y C350).

No queremos entrar en la polémica, inacabable por cierto; oficial o privada, los filatelistas seguirán incluyéndola en su colección. Solo deseamos hacer un breve resumen de las características del sello.

**Sello Base:** Estampilla de 2 centavos, color rojo, con el retrato de Antonio Nariño (Emisión Perkins, 1o. ó 2o. contrato). Sin filagrama, perforación 14.

---

---

**Fecha de Circulación:** Cerrada. Junio 18 de 1919.

**Cantidades:** 200 Sellos. 160 fueron usados en la correspondencia cursada para el vuelo del Sr. Knox Martin.

**Variedades:** En 20 sellos se encuentra en el uno correspondiente al "18" una cifra arábica en lugar de el numeral romano de los otros sellos.

**Forma de Impresión:** Tal vez por razones de sencillez de la máquina tipográfica en que fueron impresos los resellos, se hizo necesario cortar los pliegos en tiras de 10, motivo por el cual los bordes superiores e inferiores de estos sellos son tan uniformes. En tal razón no existen bloques o parejas verticales.

**Falsificaciones:** Es tal vez mayor el número de los sellos falsos conocidos que el de los legítimos, pues el sello original (base) es muy abundante, la calidad del resello pobre y su valor filatélico muy alto.

**Dimensiones del Resello:**

Altura Total: 14.4 mm

Anchuras: 1er. 4.4 mm

Servicio: 11.6 mm

Postal: 8.8 mm

Aéreo: 8.7 mm

6-18-19: 12.6 mm

**BIBLIOGRAFIA:**

Catálogo Kessler. (F. W. Kessler). Los primeros cincuenta años de Correo Aéreo en Colombia. (E. Gebauer y J. Londoño). Un absurdo Postal y una Curiosidad Filatélica (E. Krauss. Bogotá Filatélico No. 28). La Emisión Perkins (H. Gil. Revista Museo Filatélico No. 7) Artículos de M. Tobón H. en "El Espectador".

---

---

## EXPOSICION XXII

Abril 12 a Junio 25 de 1982

- |     |                     |   |
|-----|---------------------|---|
| I   | COLOMBIA:           | — Emisiones de 1981<br>— Emisiones de 1967                            |
| II  | INTERNACIONAL:      | — Mónaco<br>— Noruega<br>— Grecia, Creta                              |
| III | Colección Invitada: | Sección de Canadá, Siglo XX del Museo Nacional de Correos del Canadá. |
| IV  | Sección Permanente: | Cronología de las estampillas colombianas.                            |

### PROXIMA EXPOSICION

Julio 5 de 1982. Colombia Siglo XIX, Colombia 1968 y 1969. Selección de los países de América.



Edinaico Ltda.