

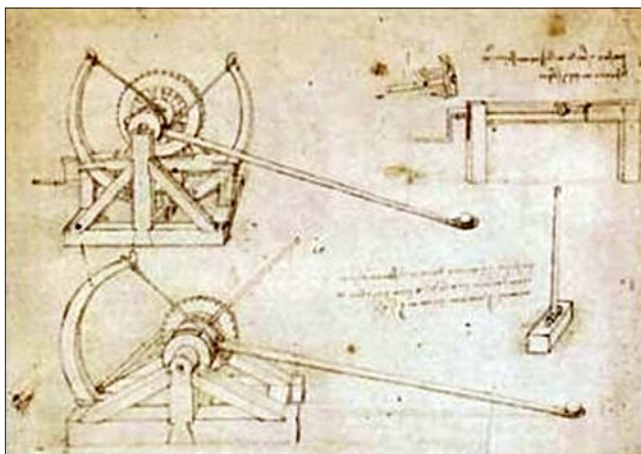
CARTAS CUBANAS DEL CORREO CATAPULTADO

Catapulta, antecedentes.

Se cree que la catapulta fue desarrollada alrededor del año 400 a de C. en la ciudad griega de Siracusa, bajo el reinado de Dionysius I. Las catapultas se conocían en Atenas en el año 360 y 350 a. de C. Su utilización fue considerada como arma defensiva, se entrenaban hombres jóvenes «artilleros» rutinariamente para conocer su manejo.

La catapulta fue introducida también en época romana en los barcos de sus flotas, pero luego de la caída del Imperio Romano de Occidente, las flotas de guerra prácticamente desaparecieron del Mediterráneo. A mediados del siglo IX, el Dromón bizantino, de tres mástiles con velas latinas o triangulares, y que eran conducidos mediante dos filas de remos manejados hasta por 200 hombres, llevaban como armamento pesado una especie de gigantescas ballestas manejadas por medios mecánicos y "catapultas".

El término catapulta se recoge en el diccionario



Plano de catapulta militar. Leonardo Da Vinci

con dos acepciones, la primera "Máquina militar antigua para arrojar piedras o saetas"; y la segunda: "Mecanismo lanzador de aviones para facilitar su despegue en plataformas u otros espacios reducido".

Precisamente a este segundo aspecto, nos referiremos en este artículo, es frecuente oír la frase "Correo por catapulta", pero no todos saben en que forma se desarrolló este tipo de correos.

Hacia 1928, fue implantado por el correo francés un servicio de lanzamiento por catapulta desde el transatlántico *Ile de France*, con la finalidad de que la correspondencia cursada por este novedoso servicio llegara a su destino antes que el barco tocara puerto; este buque venía desde Estados Unidos y un día antes de llegar a la costa francesa, catapultó un avión pilotado por el teniente Demougeot, con el correo que traía especialmente preparado para la ocasión. Estas cartas fueron franqueadas con una sobretasa de 10 francos.



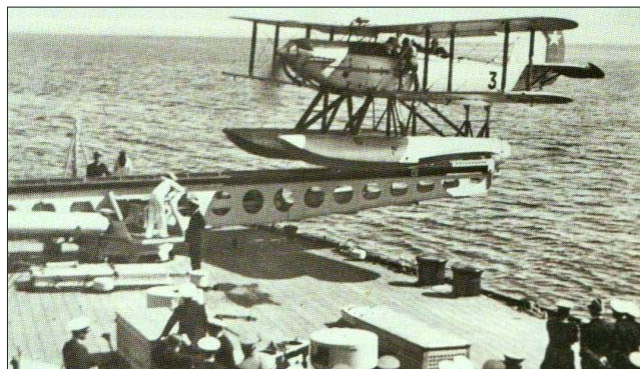
Fragmento con marca postal del primer correo trasatlántico por avión lanzado por catapulta

Esta sobretasa fue sobrecargada en Nueva York, con la autorización del cónsul de Francia, para cubrir esa sobretasa. Los sellos sobrecargados con el nuevo valor de 10 francos fueron el de 90 cts. con la efígie de Berthelot (2.700 ejemplares) y el de 1,50 Frs. con la imagen de Pasteur (900 ejemplares).

A pesar de haber sido Francia la pionera en este servicio, fue el correo alemán el que ofreció un servicio de correo por catapulta más permanente y organizado.

"El Lanzamiento".

Los buques de las compañías navieras alemanas que hacían el trayecto hacia América disponían de un pequeño avión en su cubierta, el cual era preparado y cargado con los bultos del correo y catapultado un día antes que el barco llegara a puerto. Así era posible ofrecer un servicio de entrega anticipada de las cartas más urgentes.



Cuando el avión regresaba al barco, amarizaba junto a él y era subido a bordo mediante una grúa.

Este sistema se usaba también para dejar el correo en puertos próximos que se encontraban en la ruta del barco, pero que no eran sus puntos de destino, de esta forma el barco se convertía en un "reencaminador" o un



Foto del acorazado Latorre con un Fairey III-F N°2, en la catapulta antes de su lanzamiento
Foto: Iboris (Foro Naval).

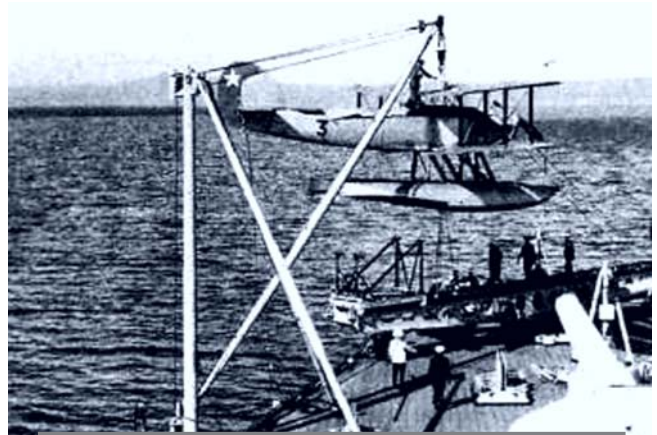


Foto del Fairey III-F N°3, de la Armada chilena, suspendido en la grúa del Latorre para ser colocado en la catapulta
Foto: Iboris (Foro Naval).

SOBRES FRANQUEADOS CON SELLOS CUBANOS, VÍA NUEVA YORK, ENVIADOS POR VAPORES ALEMANES Y CATAPULTADOS PARA SOUTHAMPTON.



1932. 7 mayo. Por Vapor "S.S. EUROPA". Matanzas a Alemania. Gomígrafo alemán, en color violeta (16.05.1932). Colección: C. Echenagusia.

DEUTSCHER SCHLEUDERFLUG
16. Mai 1932 D. »EUROPA« - SOUTHAMPTON

1932. 9 junio. Matanzas a Polonia. Por Vapor "S.S. EUROPA". Gomígrafo alemán, en color violeta (19 de junio). Colección: C. Echenagusia.

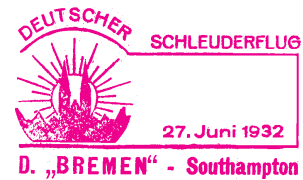


1932. 25 mayo. Matanzas a Inglaterra. Por Vapor "BREMEN". Gomígrafo alemán, en color azul. Colección: A. Laiz.

Deutscher Schleuderflug
D. „Bremen“ - Southampton
25. Mai 1932



1932. 19 junio. Matanzas a Yugo-eslavia. Por Vapor "BREMEN". Gomígrafo alemán, en color carmín rosa (27 de junio). Colección: C. Echenagusía.



1932. 26 junio. Pueblo Nuevo (Matanzas) a Lubeck, Alemania. Por Vapor "S.S. EUROPA". Gomígrafo alemán, en color verde gris (5 de julio). Colección: C. Echenagusía.



1932. 28 septiembre. Pueblo Nuevo (Matanzas) a Alemania, por Vapor "BREMEN". Gomígrafo alemán, en color carmín rosa (5 de octubre). Colección: C. Echenagusía.



aproximador y el avión el medio definitivo para llevar la correspondencia con rapidez.

Teniendo en cuenta que las aeronaves que se utilizaban par el correo aéreo no eran capaces de atravesar el océano Atlántico en vuelos directos entre Europa y América, el correo por catapulta permitió aprovechar las ventajas de rapidez que ofrecían los aviones. De esta manera el correo transatlántico transportado mediante barcos, ofrecía un servicio que puede semejar al del correo urgente.

Se conocen muy pocas cartas procedentes de Cuba utilizando el servicio de catapulta¹, pudiera asegurar que la gran mayoría tienen un origen y pretensiones filatélicas. La cartas que conocemos, necesariamente

debían ser enviadas a New York, de donde eran transportadas en barcos alemanes, hasta su destino.

El porte del correo por catapulta adicionaba un sobreprecio que equivalía a 3 veces más del valor del franqueo corriente. En el caso de las tarifas del correo de Estados Unidos, la carta a Europa por superficie (vía marítima) pasaba de un valor de 5 cents. a 20 cent., si se utilizaba el servicio de catapulta. La correspondencia con origen en Cuba, requería la tarifa normal establecida para Estados Unidos, o adicionando el porte certificado si era el caso, y luego debía franquearse con sellos de Estados unidos para continuar el viaje.

El correo por catapulta fue haciéndose innecesario, en la medida que los aviones pudieron cubrir las distancias transcontinentales y transportar un gran volumen de correspondencia con tarifas adecuadas.

¹ Una gran mayoría de las cartas enviadas a través de este servicio postal eran preparadas para que fueran devueltas al destinatario y poder conservar los sobres con sus marcas, no obstante todas son muy raras. Al eminente filatelista matancero, E. R. Marcet, ya fallecido, se debieron la mayoría de los vuelos catapultados, como los aquí reseñados.

Carlos ECHENAGUSÍA
Madrid