



EL EXPERIMENTO DEL COHETE POSTAL EN SU VIGESIMO ANIVERSARIO

Por el Dr. TOMAS TERRY

Si todo va como se espera, se tardará más en la entrega del correo que en el transporte de la correspondencia.

Domingo Rosillo, Carta-Prólogo, 1939.

A través de los siglos y desde los tiempos más remotos ha sido dominante preocupación de la humanidad la más eficaz y frecuente comunicación entre los pueblos.

Esto se manifiesta como característica de las primeras civilizaciones que se manifiestan principalmente en los primeros vestigios de organización para el transporte de mensajes en China, Egipto, Persia, la India, Grecia y Roma, donde la eficiencia en sus comunicaciones caracterizaba el adelanto de estos pueblos.

Entre éstos podemos conceder la prioridad a los egipcios, a quienes se atribuye la organización del primer servicio postal que establece Tesosthros, segundo rey de la III dinastía que puso los fundamentos del sistema postal que hoy disfrutamos y bien ha definido Voltaire en su Diccionario Filosófico como "EL BIEN DE TODAS LAS NEGOCIACIONES, LOS AUSENTES SE CONVIERTEN EN PRESENTES, ES EL CONSUELO DE TODOS".

Pero algo más y tal vez de la mayor importancia preocupaba al poderoso Faraón cuando atiende a los detalles de su recién creado servicio postal y recomienda el transporte de los mensajes por camello en vez de caballos, según ordenaba "PARA MAYOR RAPIDEZ".

Este objetivo se manifiesta en forma progresiva en los siglos siguientes, pero realmente poco se progresa en este propósito. Hasta principios del siglo XIX en que se dispone prácticamente de la máquina de vapor, la velocidad de los medios de transporte nada había variado desde los días del referido soberano egipcio.

Mucho se progresó en Europa a fines del siglo XVIII en la transmisión de los mensajes por el sistema de telégrafo óptico de Chappe. En años posteriores se realizó sin duda el invento más notable de aquellos días cuando se perfeccionó el telégrafo eléctrico, dispositivo ideado por Morse para la transmisión inmediata de los mensajes que llega a su culminación a principios de nuestro siglo con el perfeccionamiento del sistema inalámbrico; pero la máxima velocidad que podía darse a una carta no excedía de los medios que podían obtenerse unas veces con la utilización de animales considerados muy veloces como las palomas mensajeras o caballos como los empleados para el popular servicio "Pony Express" o bien dependiendo de la fuerza del viento para el transporte marítimo.

Hacia 1829 se obtienen verdaderos progresos en el desarrollo de la máquina a vapor y con la primera locomotora que se produce en Inglaterra y se denomina "Rocket" (Cohete) se reciben por primera vez en cuestión de horas las cartas que con anterioridad empleaban días en el trayecto.

Este progreso se complementa años más tarde con el perfeccionamiento del motor a explosión que adoptan sucesivamente los globos dirigibles y aviones que marca toda una época en la historia y evolución del transporte.

Con los primeros progresos del sistema se efectúan los primeros ensayos de transporte de correspondencia y ocho años después del vuelo inicial de 10 segundos efectuado por Orville Wright se efectuó en la India el primer correo aéreo oficial y escasamente nueve años más tarde se emitía el primer sello aéreo.

Al final de la primera guerra mundial se obtienen con modelos de aviones experimentales velocidades superiores a 400 M.H. que quintuplican la velocidad de las mejores locomotoras y automóviles de aquella época. En aquellos momentos se inicia por los aviones lo que podemos considerar la epopeya de la velocidad y sucesivamente se conocen las proezas de Lindbergh, Chamberlain, Amelia Earhart, Pinedo, Almirante Byrd y otros que se traducen por el establecimiento de las líneas regulares sobre el Atlántico y el Pacífico, del Ártico al Antártico y la vuelta al mundo realizada en tres días.

Este progreso no se detiene y en años anteriores a la pasada guerra mundial se obtienen en pruebas efectuadas con aviones especiales, velocidades superiores a 600 millas que los acerca cada vez más a la velocidad del sonido, que limitaba como barrera infranqueable según leyes de la aerodinámica las posibilidades de los aparatos de propulsión a hélice.

Ante esta realidad todo indicaba que al fin el histórico anhelo por mayor velocidad iba a tener un límite infranqueable a sus aspiraciones. Este es el momento en que se apela a la "novedad" de un sistema cuyos orígenes se remontan a la prehistoria.

En efecto este sistema se conoce desde el año 53 A.C. y posteriormente según los trabajos experimentales de Heron, de Alejandría con su "Eolípila". En años más recientes vemos los cohetes empleados por los chinos y árabes y en Grecia en el siglo IV, donde tuvo su punto de partida hacia el resto de Europa.

Como en la mayoría de los grandes inventos, surge la demostración práctica con anterioridad a la definición del principio que lo origina. que en este caso debemos a Isaac Newton en su tercera ley sobre el movimiento de los cuerpos.

Dadas las particularidades de los aparatos a reacción que ofrecían las condiciones necesarias y tal vez únicas para el desarrollo de velocidades ilimitadas y posibilidad de navegación más allá de nuestro planeta, se efectuó en Europa el primer experimento de cohete postal como símbolo de las posibilidades de transportar la materialidad de un mensaje más allá de la llamada barrera del sonido que limitaba según hemos dicho la capacidad de los más potentes aviones existentes.

Este acto se realizó por primera vez en la ciudad de Graz, Austria, durante el mes de Julio de 1928 y fue su organizador el Ingeniero Friedrich Schmiedl, que acompañaba sus cohetes con mensajes donde se exponían estos propósitos.

Terminado el lanzamiento de aquellos primeros cohetes con un propósito más bien romántico, consideró Schmiedl el aspecto práctico de aquellos aparatos que costaban caros y la posibilidad de establecer un servicio postal privado por este medio donde las condiciones naturales

lo hiciesen necesario.

No podemos conceder a Schmiedl la prioridad absoluta en la utilización de los cohetes para el transporte de correspondencia, pues se tienen noticias desde la antigüedad de distintos casos y recientemente en Dinamarca para la más fácil comunicación entre las innumerables islas de su archipiélago; pero es indudable que se debe al Ing. Schmiedl la organización del primer servicio regular que pretendía superar las dificultades de comunicación que confrontaban dada su topografía dos pequeñas ciudades del Tirol separadas por pocos kilómetros pero imposibilitadas de comunicarse directamente por infranqueables montañas.

Ideó Schmiedl establecer un servicio de ida y vuelta con dos o tres cohetes diarios con capacidad para transportar unos cien sobres los cuales serían lanzados por medio de una catapulta sobre la cúspide de aquella cordillera.

En las condiciones existentes según definía el promotor de aquel servicio, una carta demoraba hasta dos días entre aquellas dos ciudades, lo cual quedaba reducido por el nuevo sistema a diez segundos.

Decidido a llevar adelante su proyecto y en busca de algunos recursos siempre escasos para continuar sus experimentos, efectuó durante cuatro años a partir de 1931 el lanzamiento de unos veinte cohetes postales que corresponden a la famosa serie V.

Cada cubierta era estampada con un cuño especial y distinto para cada cohete y franqueados con sellos de correo austriacos además de uno o varios de los sellos privados muy artísticos que en profusión fueron impresos.

Progresaban en todos sus detalles los preparativos para el establecimiento del primer correo por cohete transalpino cuando una severa advertencia de las autoridades postales austriacas recordaba los rígidos preceptos que conceden al Estado el monopolio del transporte de la correspondencia.

En aquellos momentos y con igual propósito en Dielingen, Alemania se efectuaban experimentos similares que realizaba el Ing. Reinhold Tilling que ensayaba un modelo de cohete de su invención. Poco después de efectuar numerosas pruebas y de realizar su primer y único correo que conmemoraba aquellos experimentos y cuyas cubiertas constituyen hoy una de las grandes rarezas de esta colección, muere Tilling con sus cuatro ayudantes en violenta explosión que destruye totalmente su laboratorio. Con las pruebas de Schmiedl y Tilling debían haber terminado realmente aquel período experimental por medio de correos privados, pero salvo raras excepciones continuaron en proporción cada vez mayor para caer en la órbita de especuladores poco escrupulosos que no tardaron en desacreditar con sus procedimientos aquel material que se producía sin recato y a precios exorbitantes.

Comienza aquel período con las demostraciones que realiza en toda Europa el titulado ingeniero alemán Gorhard Zucker, que efectúa su primera prueba en Hasselde, Alemania. Poco después (Agosto de 1933) visita Londres durante la Exposición Internacional Aeropostal de 1934, donde llega con varios cohetes y emite por su cuenta gran variedad de sellos y sobres que transporta en dichos cohetes que explotan cuando es necesario y cuyos sobres chamuscados y provistos del correspondiente cuño "Dañado por Accidente" se adquirieron con gran sobreprecio. Uno de aquellos cohetes puede verse actualmente en la Oficina Filatélica en el Palacio de Comunicaciones.

Prosigue Zucker con igual provecho su recorrido por Italia, Suiza, Bélgica, Holanda y de nuevo en Alemania, donde aumenta el caudal de sellos con sus propias emisiones.

Cuando se conocen las grandes utilidades que obtiene Zucker con su "correspondencia por cohete", que por otra parte se ha hecho muy popular entre los coleccionistas, surgen de todos los rincones del viejo continente gran variedad de supuestos inventores que en su mayoría no son más que testafierros de bien conocidos comerciantes que en pocos días llevan al máximo estas especulaciones.

Se anuncian estas demostraciones en Bélgica, Holanda y Luxemburgo por cuenta de un cierto Karl Roberti. Otros se producen en Yugoslavia y en Polonia, donde se asegura por los bien enterados que la correspondencia realmente fue transportada en motocicleta...

En Francia se anuncia en 1935 los proyectos que realiza Monsieur F. Porren, y nuevamente se presenta Roberti pretendiendo de acuerdo con gran propaganda efectuar el primer correo por cohete a través del Canal de la Mancha. Cuando se encontraba en Calais ocupado en montar la plataforma de lanzamiento en dirección a Dover, fue sorprendido con la presencia de gendarmes que procedieron a dar por terminado el acto por orden del Ministro del Interior que procedía a petición de las autoridades inglesas que temían por la seguridad de los bañistas en sus playas. Esto fue lo anunciado oficialmente, pero según se aseguraba privadamente en aquellos momentos el gobierno británico pretendía evitar que se popularizara el concepto del lanzamiento de los cohetes en dirección a sus costas que en aquel caso se encontraba totalmente injustificado ante un cohete que malamente recorría 200 metros, pero sin duda vislumbraban lo que ocurrió nueve años más tarde en trágicas circunstancias.

No se estacionaban las prácticas de cohetes postales en Europa, y desde 1934 se realizaban estos experimentos en la India por cuenta de un dentista de Calcuta, Dr. Sthephon H. Smith, que efectuó más de cien disparos hasta que vio interrumpida sus actividades por el comienzo de la segunda guerra mundial.

Casi al mismo tiempo que en la India transportaban los cohetes correspondencia en Australia, lo cual realmente llegaba a universalizar el sistema. Se realizaban aquellos ensayos por iniciativa de Mr. Alan H. Young, que emitía para el franqueo artísticos sellos triangulares que vemos en las cubiertas que fueron transportadas en diez cohetes.

Como era de suponer los Estados Unidos resultaban la meta final de aquellas actividades a donde fluían por millares aquel material procedente de aquellos centros de producción, y como era lógico pronto se pensó en efectuar localmente y para recreo de los coleccionistas americanos aquellas demostraciones lucrativas.

Desde 1931 se conocía en los Estados Unidos un sobre algo misterioso que se decía procedente de un supuesto vuelo por cohete Struthers-Poland, Ohio y regreso, que por algún tiempo intrigó a los coleccionistas y sobre lo cual nada preciso se conocía. Esto no impidió que alcanzara más de cien pesos en varias subastas hasta que se pudo saber que todo se debía a la broma de unos niños.

El primer cohete postal privado efectuado en los Estados Unidos se efectuó en el Aeropuerto de Holmes en Astoria, Long Island, organizado por Mr. William S. Skyora y un grupo de periodistas que efectuaron una gran propaganda para dicho primer ensayo, donde se obtuvieron gran variedad de cubiertas, sellos y explosiones.

Como signo de retroceso en la calidad de aquellos actos se anunció meses después un pretendido vuelo desde la bahía de Newark a New York por un cohete "con paracaídas", invención del Profesor L. Russo. Realmente todo se debía a una de las frecuentes maquinaciones de un comerciante en sellos, Mr. A. C. Roessler, bien conocido de la justicia, que

mediante esta ficción pudo vender un millar de sobres a buen precio.

Afortunadamente poco después se realiza el primer correo experimental por aparato a reacción que organiza en gran escala el Sr. F. W. Kessler, comerciante aerofilatelista de New York y autor del primer catálogo de cohetes postales.

Se efectuó la prueba definitiva el 23 de Febrero de 1936 sobre un lago helado que se encontraba situado en la línea limítrofe de las estaciones postales de Greenwood Lake y el pueblo de Hewit, que corresponden respectivamente a los Estados de New York y New Jersey.

Debía efectuarse el transporte en dos aviones de modelo reducido construidos por la fundación Guggenheim y motores diseñados y montados por el famoso técnico y escritor alemán Willy Ley. Según todos los aspectos se trataba de dos modelos de aviones de propulsión a chorro.

El mencionado experimento postal fue realizado con toda seriedad y a un alto costo, pero las deficiencias de la técnica que predominaban en estos aparatos en los años de pre guerra dio al traste con la parte demostrativa de aquel acto.

Un año más tarde (2 de Julio de 1936) y siempre por iniciativa privada, se anunció el primer correo internacional por cohete que debía efectuarse durante la Convención del XV Distrito de la Legión Americana en Mc Allen, Texas.

Se efectuó el correo internacional a través del Río Grande en dirección a Reynosa, México, y regreso transportando numerosos sobres franqueados con sellos triangulares impresos en rojo o verde, según la procedencia del correo de México o los Estados Unidos, además cada sobre ostentaba el franqueo oficial de estos dos países.

Se efectuó el experimento a beneficio del fondo de la Legión, y tenemos noticias que todo fue realizado debidamente y bajo supervisión de las autoridades postales americanas, pero en nada se relacionó con esto el Profesor Godard, que algunos pretendían dirigiendo aquellos ensayos.

Algo se había progresado en la organización y fines de aquellos experimentos, y por los mismos se habían obtenido ciertos progresos en la técnica de los cohetes. Hoy se reconoce sin lugar a duda que fue Schmiedl quien primero ensayó con éxito el sistema llamado en secciones o cohetes acoplados lanzado con su modelo (V-17) el 10 de Diciembre de 1933, que resultó el verdadero precursor de los actuales "Júpiter-C" y "Atlas". Igualmente se admiten las ventajas que se han derivado de algunos de los ensayos de Stephen Smith en la India, entre los cuales sobresale el cohete "David Ezra" transportando con todo éxito varios animales vivos veinte años antes que Laika fuese elevada por el Sputnik.

Después de una prolongada estancia en Viena, donde tuvimos oportunidad de tratar al Ing. Schmiedl, consideramos el proyecto de efectuar uno de estos experimentos en Cuba que podría justificarse como el primero en la América Latina.

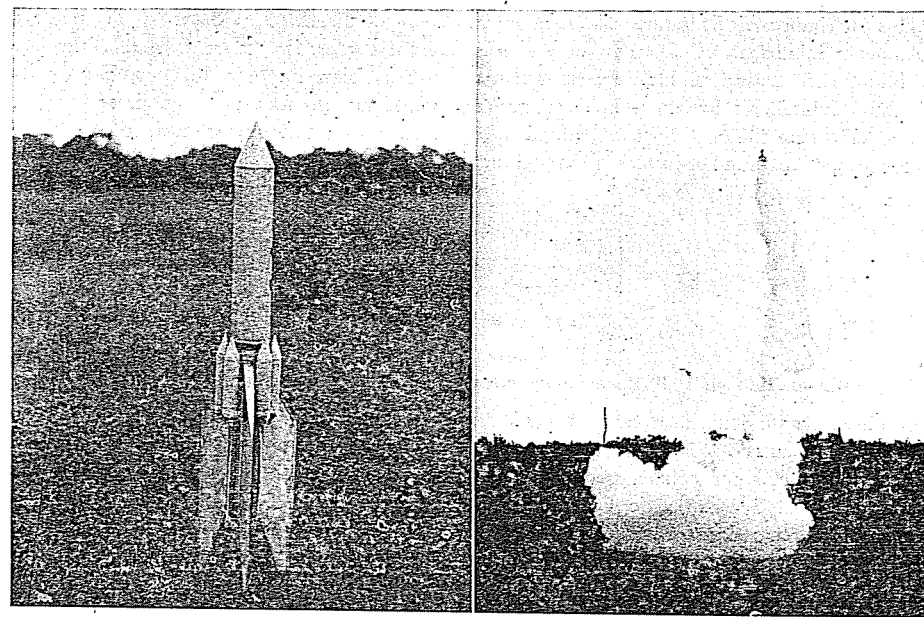
Esto se hizo totalmente imposible cuando posteriormente se nos adelantó en este propósito la Legión Americana con el cohete postal desde México, pero personalmente estimábamos que hacia tiempo había pasado el momento para los cohetes postales privados y no era nuestro propósito efectuar uno más en estas condiciones.

En el mes de Marzo de 1937, durante uno de aquellos siempre bien recordados almuerzos del Café Central y bajo la presidencia del inolvidable Luisito Angulo, surge entre un grupo de compañeros del Club Filatélico la idea de efectuar en Cuba y sin propósito especulativo

el PRIMER EXPERIMENTO OFICIAL DEL COHETE POSTAL.

No ofrecía para nosotros lugar a dudas la oportunidad que se nos presentaba para celebrar el primer correo oficial por cohete, ya que éstos no se habían efectuado con este carácter en lugar alguno.

No pocos atribuyeron sin razón el muy socorrido carácter de "semi oficial" al material procedente de sus exhibiciones, entre las cuales no podía faltar el ya mencionado Gerhard Zucker, pretendiendo esta condición para los sellos privados del correo a la Isla de Wight efectuado durante la Exposición Filatélica Internacional de Londres, 1935, simplemente por haber sido autorizado por el Departamento de Servicio Postal para añadir por una sola vez dicho sello en las cubiertas junto al franqueo corriente, lo cual impiden las bien definidas disposiciones del sistema postal inglés.



Fotografía del cohete C-1 Marylin que fue lanzado al espacio el día del experimento, Octubre 15 de 1939.

Ensayo con el cohete en Octubre 8. Nótese el exitoso despegue de esta prueba.

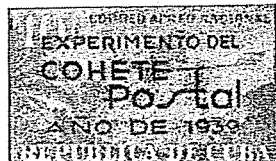
Algunos coleccionistas han llevado su entusiasmo al extremo de pretender conceder carácter oficial al correo efectuado por el Ing. Schmiedl el 16 de Marzo de 1933 (V-14) por el solo hecho de haber sido autorizada la impresión de unos sellos oficiales austriacos sobre cubiertas conocidas por impresos postales que se destinaron a dicho correo. Se añadía además que el experimento había sido autorizado por las autoridades postales pero sin mayor participación de las mismas.

Muchos pretendidos "correos oficiales" de todo género se han querido justificar, por la

presencia de tal o cual funcionario de mayor o menor categoría que en la mayoría de los casos asistían como simples espectadores o invitados para luego adoptar una cómoda posición contemplativa que nada puede significar a la condición del acto.

Aprobada en junta posterior de nuestro Club la petición que firmábamos junto a los compañeros Dr. Ernesto Bello y Rafael García, quedó constituido en el acto la "Comisión Pro-Primer Cohete Postal", que integraban el Dr. René Ferrán, Fiscal de la Audiencia; José M. Martínez, representante de una fábrica de aviones; Rafael García, Edelberto de Carrera y Richard Milián, conocidos filatelistas, integrábamos la Comisión con carácter de presidente y el Dr. Ernesto Bello fue nombrado secretario de la misma.

Conscientes de la trascendencia de aquel acto y de las grandes dificultades que encontraríamos en el logro de nuestro propósito iniciamos nuestra campaña con un almuerzo efectuado en el Casino Deportivo de la Playa (11 de Septiembre de 1937), donde asistieron como invitados de honor el Secretario de Comunicaciones, Sr. Francisco Gómez, y de Justicia, Dr. Augusto Saladrigas. El Director de Asuntos Internacionales, Sr. César Carballo Miralles, imposibilitado de asistir se hizo representar por el Cor. Juan Bautista Jiménez, Encargado de Asuntos Filatélicos. Frente a la mesa presidencial, como orientando a los presentes, fue colocado el cohete inglés (ahora al cuidado del Ministerio de Comunicaciones) que simbolizaba los propósitos fundamentales de aquel acto.



Sello emitido en 1939 para conmemorar el experimento del Cohete Postal.

De sobremesa fue leída la petición firmada por todos los miembros de la referida Comisión solicitando, de acuerdo con sólidos argumentos, la emisión de un sello conmemorando el primer correo oficial por cohete, que debía efectuarse bajo control y responsabilidad de los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones.

Nunca olvidaremos la expresión de asombro y penetrante mirada del Cor. Jiménez a través de sus gruesos lentes, y como única y terminante reacción pronunció un nombre que se identifica con un conocido y cercano manicomio.

Afortunadamente correspondía resolver o informar a la superioridad al Sr. César Carballo, funcionario de gran competencia y rectitud que tuvo el valor y suficiente amplitud de miras para vislumbrar la trascendencia de aquella petición.

De acuerdo con el informe de Carballo y a propuesta del Secretario de Comunicaciones fue dictado el Decreto Presidencial No. 2330, de fecha 1 de Septiembre de 1939, publicado en la Gaceta Oficial No. 209, por el cual se ordenaba la sobrecarga de 200,000 sellos aéreos por valor de 10 cts. de la serie de 1931 (Guerra 488) con cambio de color. Se complementaban estas disposiciones con la Orden No. 19, de fecha 5 de Octubre, disponiendo todo lo relacionado con la venta de los sellos y reglamentación del envío de la correspondencia.

Recordando las circunstancias bastante similares a la emisión del primer sello aéreo emitido para el "Experimento di Posta Aerea" Turín-Roma, 1917, se convino con el correo

en una sobrecarga con la palabra "Experimento", que además debería resguardarnos de cualquier contratiempo que en la práctica pudiese sobrevenir.

No bien fue anunciado la emisión de este sello, tuvimos que defendernos de los más violentos ataques por parte de la vieja guardia de nuestra filatelia que desde la prensa y hasta por radio nos dedicaba los más escogidos y virulentos epítetos.

Según sostenían aquellos venerables señores, pretendíamos hacer lo que nadie había hecho con anterioridad, lo que realmente era nuestro propósito. Otros anticipaban con todos sus buenos deseos el "fracaso del cohete", y no faltaban los que no reparando en su propio tejado de vidrio aseguraban que "no pasarán muchos días para que nos hablen de dobles sobrecargas y otros "horrores".

Se sostenía que pretendíamos una emisión restringida de 5,000 ejemplares, cuando precisamente nuestra petición recomendaba la emisión de medio millón de sellos.

Es cierto que desde los primeros momentos y con marcada insistencia recibimos por distintos conductos varias proposiciones, en su mayoría de comerciantes extranjeros, haciendo distintas ofertas a cambio de ciertas ventajas con respecto a la venta de los sellos y en el manejo de la correspondencia. Naturalmente, no es necesario aclarar que de allí no pasaron las generosas pretensiones de aquellos buenos señores.

Mientras se confeccionaba el sello conmemorativo dirigimos nuestra atención al problema, algo complicado, referente a la adquisición del cohete. Conocíamos lo costoso que resultaban estos aparatos y las dificultades que representaba su fabricación, ya que no contábamos localmente con técnicos especializados y las ofertas más razonables que recibíamos del extranjero excedían en mucho las posibilidades de nuestro Club, que como hemos dicho no participaba en aquel proyecto con fines especulativos.

Tratándose de un acto simbólico donde realmente poco significaba el resultado práctico del mismo; pero ante el temor de vernos precisados a efectuar el experimento del cohete sin cohete, nos dimos a considerar pacientemente las proposiciones locales que recibimos, entre las cuales se encontraba los planos que enviaba el Sr. Jorge Faz, conocido inventor cubano y director en aquellos momentos del Museo de Cárdenas. Con el mismo objeto nos visitó repetidamente un grupo de alumnos aventajados de la Escuela Normal con proyectos bastante originales, pero en definitiva nos pusimos de acuerdo en obra y costo con las proposiciones del Sr. A. V. Funes, cuyas actividades resultaban más afines con nuestros propósitos.

En su primera reunión con los miembros de la Comisión, el que ya conocíamos por Profesor Funes nos mostró con gran misterio los planos de un cohete de aluminio de un largo de 50 pulgadas. En tono casi imperceptible nos expone la fórmula secreta de su invención que garantizaba un recorrido de más de mil metros. Aprobado por la Comisión el proyecto del cual realmente poco sacamos en limpio, el profesor puso manos a la obra.

En este intervalo discutimos bajo qué aspectos sería anunciado el acto. Originalmente consideramos anunciar un vuelo Habana-Key West, lo que pronto desechamos por ambicioso, aun dentro de un propósito meramente simbólico. Por algún tiempo nos inclinamos al vuelo Habana-Matanzas, que se hacía realmente posible haciendo el lanzamiento en una finca en los límites de estas dos provincias, según fue realizado por Fred Kessler en Greenwood Lake, pero finalmente nos decidimos por la idea original que determinó esta clase de correo y estimamos que no debíamos ir más allá que exponer el experimento de un sistema que hacía posible velocidades superiores a los más rápidos aviones existentes.

Un buen día tuvimos noticias del Profesor Funes que adelantaba en el montaje del cohete y nos anunciaba que pronto realizaría sus primeras pruebas, que deseaba fuesen privadas pero en presencia de unos pocos delegados del Club. Designado junto a los compañeros Edelberto de Carrerá y Rafael García fuimos citados para la mañana del 1 de Agosto en el Campo de Tiro, que para nosotros se convirtió en Campo Experimental, situado en la Quinta Avenida del Reparto Miramar, para presenciar el primer ensayo que se efectuó con poco éxito.

Durante el segundo ensayo, efectuado el día 3, pudo Funes reivindicar su fama y el cohete obtener su revancha, pues en un recto y largo recorrido realizó una demostración como pudo hacerlo cualquier de los mejores modelos que se fabricaban en el extranjero. El gran precursor Agustín Parlá, que presenciaba la demostración como invitado especial, decía entusiasmado en una carta que dirigía al Presidente Luis Angulo:

"Creo que procuran Uds. la renovación del sistema de transporte en el momento oportuno, cuando se manifiesta como nunca el anhelo por lograr más velocidad y los aviones que hemos creado se han hecho anticuados."

El domingo 8 de Octubre se efectuó el tercer ensayo con la asistencia del Presidente Angulo y la Directiva en pleno, que por más de una hora esperó por nosotros. Cuando tuvieron conocimiento de las causas de nuestra demora y que mi hija Marilyn había nacido aquella mañana, esos buenos amigos se constituyeron en junta extraordinaria a pleno sol y con una cariñosa felicitación colectiva se tomó el formal acuerdo de dar el nombre de la niña que había nacido aquella mañana al cohete que debería ser disparado en el experimento oficial. De aquí la razón del nombre de aquel cohete que figura en los catálogos internacionales y que por varios años ha intrigado a los coleccionistas.

Hoy son objeto de gran popularidad las cubiertas procedentes de los llamados pre-ensayos o pre-experimento, y nos detendremos brevemente para aclarar ciertos aspectos que han sido motivo de confusión y motivo de la mayoría de las preguntas con relación a dichos sobres.

Realmente no teníamos el propósito de efectuar correo alguno por medio de los cohetes durante los ensayos y surgió esta idea mientras aguardábamos pacientemente en pleno Campo de Tiro la autorización de las autoridades militares a cargo de aquel terreno para efectuar el lanzamiento de los cohetes. Si mal no recuerdo fue el compañero García quien nos propuso para pasar el tiempo efectuar un correo privado entre nosotros como recuerdo de actos. Más tarde y por distintos medios llegaron dichas cubiertas a los coleccionistas para los cuales no estaban destinados.

Del primer ensayo o pre-ensayo se cuentan 60 sobres con gran disimilitud en el franqueo y tipo de sobre, ya que procedían de distintos establecimientos cercanos donde se habían adquirido. Posteriormente fueron estampados con dos cuños gomígrafos, circulares que se repiten en las cubiertas procedentes de los tres cohetes sin más variedad que la fecha que fue superpuesta.

La mayoría de las cubiertas para el primer pre-ensayo fueron franqueadas con el sello del Consejo Provincial de Matanzas, puesto en circulación en 1903 y más tarde suprimido. Aquel sello fue sobrecargado privadamente para el cohete postal cuando persistíamos en el proyecto original de vuelo Habana-Matanzas y utilizados ocasionalmente en esta oportunidad para tormento de los coleccionistas que no acertaban a comprender su significado.

Para el segundo ensayo (3 de Octubre) pudimos conseguir unos pocos sobres, 21 en total, y unas cuantas etiquetas que llevó el cohete en su admirable demostración de aquel día.

Para el tercer ensayo del día 8, ante el pleno del Club Filatélico, en que el cohete repitió su buena demostración anterior se enviaron 15 cubiertas que quedaron en su mayoría en manos de los miembros de la directiva.

Mientras se examinaban varios modelos de cuño conmemorativo para la correspondencia oficial, nos informa la Sra. Alicia Trujillo de Kessler su deseo de confeccionar dicho cuño. Días más tarde llegaba a nuestras manos el diseño que representa al cohete en vuelo majestuoso sobre el típico bohío al pie de una palma. Es la Sra. de Kessler una artista de condiciones extraordinarias autora del sello utilizado para el cohete postal de Greenwood Lake y cuyos trabajos profesionales figuran en numerosas colecciones de los Estados Unidos.

Por disposición del Secretario de Comunicaciones fue colocado por primera vez, además de los buzones para el correo corriente y aéreo un tercer buzón, donde sólo se leía "Cohete Postal", destinado a la correspondencia por este correo, la cual quedó bajo absoluto control de los funcionarios postales.



El Dr. Ernesto Bello explicando particularidades del cohete al Dr. Augusto Saladrigas y al entonces Jefe de la Policía, Cor. Bernardo García, el día del lanzamiento oficial.

Foto tomada momentos antes de ser lanzado el cohete C-1 Marilyn el 15 de Octubre de 1939 y en ella aparecen de izquierda a derecha, Luis Angulo, ya fallecido; César Carballo, del Ministerio de Comunicaciones; Edelberto de Carrerá, conocido filatelista; Tomás Terry, autor de este trabajo y el fallecido Cor. Juan B. Jiménez, entonces Jefe del Negociado de Servicio Internacional del Ministerio de Comunicaciones.

Dado el gran volumen de correspondencia que fue enviado y la escasa capacidad del cohete, que no toleraba, según Funes, más de cincuenta sobres, fue acordado, para evitar toda posibilidad de monopolio o favoritismo según temores de los componentes de la vieja guardia, se tomarán varios sobres al azar para ser introducidos en la parte superior del cohete, los cuales una vez terminado el acto serán devueltos, sin marca ni señal alguna que los diferenciara al volumen de la correspondencia.

Listo el cohete, los sellos y sobres especiales, fue acordado por los funcionarios del correo, el Club Filatélico y el Profesor Funes fijar el 15 de Octubre a las diez de la mañana en el Casino Deportivo, el lanzamiento del cohete que había de transportar el primer correo oficial.

por este sistema.

Ante una concurrencia que excedía a quinientas personas e invadían gran parte de aquellos terrenos se inicia el esperado acto con el bautizo del cohete colocado para su demostración sobre un soporte. Fue madrina la Sra. Teté Rivero de Ferrán y el Dr. Augusto Saladrigas, Secretario de Justicia. A continuación pronunció breves palabras el presidente Luis Angulo y el Col. Jiménez por la Secretaría de Comunicaciones.

En medio de la mayor expectación precede Funes a colocar el cohete sobre su catapulta de lanzamiento. A la vista del público se introduce en el cohete el paquete conteniendo las cubiertas representativas de más de tres mil sobres que fueron depositados en el buzón especial y a una señal del Profesor vimos brillar una llama seguido de gran estrépito, todo envuelto en densa humareda. Cuando nos fue posible percibir algo vimos a la mayoría de los espectadores mirando hacia lo alto, mientras otros, afinando la mirada hacia el horizonte, giraban en redondo hacia los cuatro puntos cardinales en busca del cohete que ya suponían adelantado en su recorrido; disipado el humo pudimos comprobar que la realidad era otra y que de los mil metros prometidos por Funes, el cohete se había limitado a cooperar con unas cuantas pulgadas...

Por la prensa diaria y en gruesos caracteres vimos anunciado al día siguiente "EL FRACASO DEL COHETE POSTAL", y no pocos se mostraban satisfechos con aquel desenlace. Formalmente se publicaron artículos pidiendo la renuncia del Secretario de Comunicaciones y otros funcionarios de correos. No faltó quien pidió con toda seriedad la disolución del Club Filatélico, y la euforia de los caballeros de la vieja guardia no conoció límites.

Esto no resultaba para nosotros enteramente inesperado y realmente carecía de importancia, siendo la esencial el sello emitido y el primer correo oficial que allí se había efectuado.

En vano se explicó una vez más cuáles fueron los propósitos de aquel acto. Recordamos el proceso en todo similar seguido por la mayoría de los inventos. Se dijo y repitió que no podía haber "Fracaso" en un acto simbólico, pero además nada más natural tratándose de un experimento y no otra cosa nos enseñaba la evolución de los principales adelantos.

Afortunadamente esta situación que nos resultaba penosa para las personas que con nosotros se habían responsabilizado en aquel acto, fue decayendo pasados algunos días y pronto quedó relegada al repertorio inagotable del clásico choteo criollo.

Pero la guerra seguía adelante y los cohetes que desde su inicio se utilizaron como elementos auxiliares llegan cuatro años más tarde a su pleno desarrollo con la presencia de los "Robots" (V-1) que entran en acción en Junio de 1944 y fueron utilizados posteriormente para el transporte de correspondencia de los prisioneros ingleses en Alemania y en la distribución de propaganda.

El 8 de Septiembre llegan sobre Londres los gigantescos cohetes V-2 que representaban el adelanto más notable efectuado en este sistema. En este momento termina la guerra para Alemania dejando listos para entrar en acción grandes modelos trascontinentales capaces de repetir la situación de Londres sobre las ciudades americanas.

En años sucesivos hasta el presente, el progreso de estos aparatos se consideraba vertiginoso. Basta comparar las distancias que obtenían Schmiedl y Tilling en sus famosos experimentos postales en los cuales nunca se excedió de dos o tres kilómetros, y hasta el Profesor Godard, máxima autoridad en la materia y con los recursos facilitados por la fundación Guggenheim, nunca pudo obtener en sus ensayos en White Sands, Nuevo México, un reco-

rrido superior a siete millas.

Comenzando por el V-2 alemán, que ha resultado el punto de partida de todos los aparatos modernos y con el cual se han obtenido velocidades superiores a 3,000 millas, se conocen las demostraciones del "Titán" con más de 5,500 millas, y recorrido superior se obtiene actualmente con el "Atlas", "Thor" y "Júpiter" y otros cuyos resultados se consideran secretos hasta llegar a colocar uno de estos en la órbita del Sol, con el "Lunik" disparado por los rusos.

La importancia actual de estos aparatos no reconoce límites, al extremo que podemos considerar, sin caer en la exageración, que hoy la suerte de los pueblos gira alrededor de un cohete.

El pasado año (Febrero 5), nos decía el cable, según copiamos textualmente, "Bajaron las acciones en la Bolsa de Valores. El fracaso del "Vanguard" tuvo su parte en la baja que se encontró en los valores industriales". Lo que indica sin lugar a duda que actualmente se considera la capacidad ofensiva y defensiva de un país a través de la calidad y capacidad de producción de sus cohetes.

Pronto había de repercutir en la filatelia el auge en que se encuentran los cohetes y basta examinar las más recientes emisiones que hoy constituyen una de las más artísticas e interesantes colecciones temáticas.

En plena guerra los alemanes habían hecho figurar unos cohetes en uno de los valores de la serie de 1944. (Scott-B268). En los Estados Unidos fue emitido en 1948 un sello conmemorativo del centenario de Fort Bliss (Scott-976), en el cual vemos ascendiendo un cohete moderno. En este aspecto estimamos que nos corresponde un tercer lugar cuando fue reproducido un cohete en pleno vuelo interplanetario en un impreso postal (Aerograma) en 1957.

Coincidiendo y en celebración del Año Geofísico fueron emitidos gran variedad de vistosos sellos representando cohetes y satélites que procedían en su mayoría de Rusia y países tras la cortina de hierro, además de Ecuador, República de Indonesia, Japón, Haití, Mónaco y otros muchos, menos Cuba, que tenía razones más que suficientes para celebrar los progresos que realizan los cohetes.

En los años de la post guerra se reanudan de nuevo los experimentos de cohetes postales con fines comerciales, especialmente en Italia, Holanda, Bélgica y Luxemburgo, donde conocidos promotores vuelven a las andanzas persistiendo en repetir los correos privados que no han hecho más que desacreditar estas colecciones.

Por cierto Instituto de Investigaciones de Cohetes (Rocket Research Institute) de Glendale California, se han celebrado bajo el atractivo lema "El Principio del Futuro" varios lanzamientos en el curso de los años 1948-50-57-58 para el sostenimiento del Instituto, que se dedica, según aseguran, a fines de divulgación y propaganda entre la juventud.

Desde 1952 las posibilidades postales de los cohetes son reconocidas oficialmente en los Estados Unidos cuando el entonces Director General de Correos, Mr. John M. Reading declaró públicamente con la autoridad que le concede su elevado cargo y en ocasión tan señalada como el Congreso de la Unión Postal Universal celebrado en Bruselas, que "el transporte de correo por cohete teleguiado se encontraba al doblar de la esquina".

El 24 de Enero del presente año el actual Director General de Correos, Mr. Arthur Summerfield, llevó a la práctica aquel vaticinio realizando el primer transporte oficial de correspondencia por cohete en los Estados Unidos por medio de uno de los aparatos tele-

guiados "Regulus", que tuvo su punto de partida desde el submarino "Barbero" (SSG-317) a unas 200 millas mar afuera, haciendo un recorrido de unas 800 millas a una velocidad muy superior a mil millas, hasta la Estación Aero Auxiliar de Mayport, cerca de Jacksonville, Florida.

Consistía la correspondencia, en la cual el público no pudo participar, en 3,000 cubiertas con el membrete oficial y un afectuoso mensaje del "Postmaster", provisto de insuficiente franqueo (4 cts.) para un servicio aéreo y dirigido en su mayoría a los buenos amigos políticos no filatélicos que poco demoraron en echar al cesto aquellos sobres históricos, y a un grupo de filatelistas privilegiados.

Por nuestra parte nada teníamos que añadir hasta el momento que fueron publicadas las palabras pronunciadas por dicho funcionario en el acto del lanzamiento del cohete donde irresponsablemente afirmó que aquella correspondencia era "la primera enviada oficialmente de ese modo por cualquier Departamento de Correos".

Creíamos que estos cargos implicaban una buena y correcta información para el funcionario que lo ocupa, y en el presente caso suponíamos a Mr. Summerfield, hombre relativamente joven, dotado de mejor memoria, ya que en el curso de la Exposición Internacional Filatélica de New York ("Fipex", 1956) tuvimos en compañía del compañero Richard Milián una conversación con el "Postmaster General", donde le dijimos lo suficiente para que no ignorara que FUE CUBA, Y POR INICIATIVA DEL CLUB FILATELICO, QUIEN CONTRA VIENTO Y MAREA REALIZO HACE VEINTE AÑOS EL PRIMER EXPERIMENTO OFICIAL DEL COHETE POSTAL.

En este vigésimo aniversario tenemos muy presente al que fue presidente, Luis Angulo Pintado, Sr. Francisco Gómez, Secretario de Comunicaciones; Dr. Augusto Saladrigas, Secretario de Justicia; Cor. Juan Bautista Jiménez y otros amigos y compañeros que compartieron con nosotros las responsabilidades de aquel acto y nos abandonaron para siempre sin haberles sido dado contemplar la realización de aquellos propósitos.

Vaya una vez más nuestra gratitud para las autoridades postales de aquellos momentos y muy especialmente al Sr. César Carballo Millares, que tuvo, cuando fue necesario, suficiente valor y decisión para autorizar la realización de un hecho que coloca hoy a nuestra Patria entre las naciones más progresistas.

Finalmente esperamos que no sea necesario que volvamos una vez más sobre lo que realmente representó aquel experimento por largo tiempo mal comprendido, ya que actualmente nadie pone en duda las posibilidades que hoy representa el extraño artefacto que "fracasó" en 1939, y veinte años más tarde habrán al fin comprendido que el Cohete Postal que simboliza el anhelo siempre insatisfecho para el logro de mayor velocidad en las comunicaciones, no ha podido en este concepto fracasar en aquel Experimento memorable, ni se ha detenido ni se detendrá en este propósito y hacia el ideal que representa siguiendo su marcha adelante.

PAGINAS DEL CLUB FILATELICO

Continúan las actividades en nuestra Institución cada vez con más entusiasmo entre sus numerosos asociados. Las subastas mensuales se caracterizan por la gran concurrencia a sus salones, la que asiste interesada en la gran cantidad de lotes interesantes que en las mismas se ofrecen.

Como información importante a nuestros asociados queremos dar a conocer que posiblemente se subastarán en el local de nuestro Club, en subastas extraordinarias, colecciones de sellos de filatelistas que prefieren rematarlas directamente a los coleccionistas, y de más está el señalar que en las mismas habrá oportunidades para todos.

Pero nuestro máximo empeño en este mes de Octubre será la conmemoración del Cohete Postal, y como muestra va este número que el buen amigo Guerra, Editor de este BOLETIN MENSUAL INFORMATIVO, ha dedicado por entero a la rememoración de tan gran acontecimiento.

El Club por su parte prepara diversos actos para su celebración, entre ellos la habilitación de un reducido remanente de hojitas de la CUBEX, de las cuales una parte ya se sobrecargó para la Exposición CUBEX 1959, y las cuales sabemos serán acogidas por los filatelistas con gran entusiasmo; además contaremos con una cancelación especial autorizada por el Ministerio de Comunicaciones en dicho día, como homenaje a la conmemoración del VIGESIMO ANIVERSARIO DEL EXPERIMENTO DEL COHETE POSTAL.

Esperamos que todos, absolutamente todos, concurren a nuestro local social ese día para dar con nuestra presencia el realce merecido que dicho acto tiene por la resonancia tanto filatélica como general, en nuestro país y en el extranjero.

Julio Asseo

APARTADO 7000 Teléfono 7-7341 LA HABANA

EXTENSO SURTIDO EN SERIES AEREAS Y MUNDIALES
SIGLO XX

COMPRO SELLOS DE CUBA