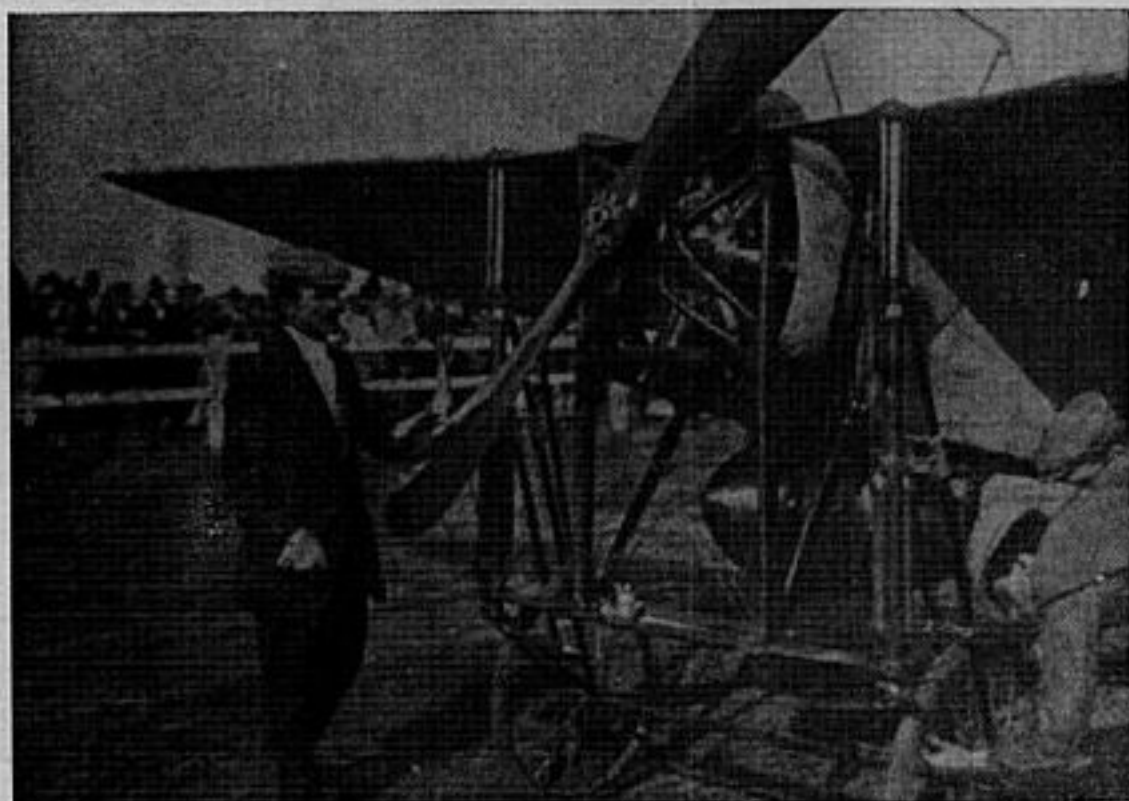


EL VUELO DE CATTANEO, SALTO - MONTEVIDEO

por JUAN BOSCO OBERTI



El conocimiento de todos los antecedentes relativos a acontecimientos postales es parte de la filatelia misma, e interesa no sólo a los estudiosos sino —aunque más no sea para información general— a todos los filatelistas.

Es por ello que venimos siguiendo con sumo interés los artículos que sobre Aerofilatelia nacional se han venido publicando desde tiempo atrás en "Uruguay Filatélico" y de manera particular en su último número el relativo al vuelo de Bartolomé Cattaneo entre Salto y Montevideo, a partir del 3 de setiembre de 1912.

Lleno de vicisitudes no sólo postales, es uno de los primeros capítulos dentro de la aviación rioplatense, y como lo prueban las afirmaciones o conclusiones que van siendo dadas a luz, es el primer vuelo postal oficial

dentro del territorio uruguayo, habiéndose conmemorado recientemente el 60 aniversario del mismo con un vuelo conmemorativo.

Con el ánimo de aportar alguna documentación más a lo que en algún momento fue confuso, especialmente respecto a fechas, y para tratar de salvar algunos errores en horarios de vuelo que al articulista se le escaparon y a la vez que aportar antecedentes que sirvan para arribar a conclusiones claras es que enviamos esta colaboración.

Los valiosos artículos que se han venido publicando en los últimos tiempos, fruto de intensa búsqueda de estudiosos, ponen al día puntos que necesitaban aclaraciones ya que constituyen parte de nuestra historia postal.

EL VUELO

Cattáneo anunció el vuelo sin escalas entre Salto y Montevideo. La realidad es que hubiera sido imposible hacerlo de esa forma, ya que la autonomía de vuelo del aparato no se lo permitía de ninguna manera. Lo cierto es que así lo anunció y todo el mundo se lo creyó, ya que no se tenían conocimientos mínimos sobre aviación.

Prueba de que Cattáneo mintió es que dejó a los Intendentes de San José y Mercedes —de acuerdo a sus propias declaraciones— un cajón de nafta y otro de aceite previo al vuelo. Previsto en principio para el 24 de agosto, en razón de que su mecánico de apellido Robles "le descuidó el aparato" lo posterga para el domingo 25 de agosto.

Sin embargo, ese mismo día Cattáneo se embarca para Buenos Aires dando orden a su mecánico de esconder las piezas del aeroplano.

En ese mismo día telegramas del exterior anuncian que otro de los ases mundiales, Manuel Helen con un Monoplano "Newport" batía el record de velocidad en un breve trayecto con 174 kilómetros en la hora, en un avión mucho más moderno y rápido que el del aviador italiano que se encontraba por estas tierras en un "Bleriot de escaso poder y un tanto viejo ya" según sus propias palabras.

El miércoles 28 Cattáneo aparece en Montevideo donde causa sorpresa su visita ya que se lo creía en fuga. "La Razón" anuncia que el aviador se propone realizar el sensacional vuelo el domingo 1º.

El día 31 pasa en ferrocarril por Paysandú hacia Salto y declara entre otras cosas lo siguiente al cronista de "El Telégrafo" en el propio andén de la estación:

"Pero yo les doy mi palabra de honor que estaba decidido a hacerlo. Cómo podía burlarme del Gobierno, que por intermedio del Correo me había ya confiado bajo recibo dos grandes valijas de correspondencia, una de ellas conteniendo cartas y tarjetas de saludos para el Presidente de la República y la otra cartas y tarjetas para el público montevideano?..."

El día martes 3 de setiembre gobernando su Blériot, Cattáneo partió a las 6.25 desde los corrales de abasto de Salto. A las 7.27 pasó sobre Paysandú y descendió en Sacra, cerca de uno de los puestos de la estancia de los Horta.

A las 8.20 reemprendió el viaje y a las 9.15 cruzó por la estancia Nueva Mehlem rumbo a Mercedes.

Arriba a Mercedes recién a las 11.15 ¿Qué había pasado? Entre Nueva Mehlem y Mercedes, se le cayó una de las sacas de correspondencia, debiendo aterrizar para levantarla en medio del campo, y reanudar el vuelo.

Parte desde Mercedes recién el día jueves 5 a las 16.10 llegando a San José a las 18.03. En Mercedes realiza un festival aeronáutico, cuyo producido es en su provecho. Lo mismo ocurre en San José, donde parte el día domingo 8 de setiembre, llegando a Montevideo al Hipódromo Nacional a las 17.35.

CONCLUSIONES

Se afirma en el número anterior de esta revista que Cattáneo partió de Paysandú a las 8.30 y llegó a Mercedes a las 9.05. Incluso se ilustra con un mapa. De ninguna manera puede ser así, pues ni siquiera los modernos aviones Fockers que hacen el trayecto Paysandú - Montevideo podrían hacerlo. 120 kilómetros (en caso de hacerlos en línea recta)

a menos de 100 kilómetros por hora, dan en el tiempo cerca de una hora y media, más los percances sufridos, etc. hicieron que el aviador saliera de Paysandú a las 8.20 y llegara a Mercedes a las 11.15.

Las declaraciones del aviador al diario de Paysandú las consideramos de gran importancia. Se ha afirmado que la cantidad de piezas es "de una veintena". Pensamos que de ninguna manera puede ser así. Dos "grandes valijas de correspondencia" entregadas por el Correo contendrían por lo menos 100 cartas cada una.

¿Por qué iban a llevarse dos, cabiendo en una sólo, si es que eran pocas las cartas? Dónde se encuentran entonces los sobres y cartas transportados es un misterio a dilucidar.

Simplemente como un recuerdo y sin tener en cuenta lo filatélico, los destinatarios habrían guardado como un tesoro cada uno de los sobres.

No olvidemos que Cattáneo era considerado en ese entonces como un héroe, y comparando épocas, sería lo que es hoy un astronauta para el mundo.

Cattáneo afirma que le fueron entregadas las dos sacas de correspondencia bajo recibo del Correo. Quizá investigando y buscando en los archivos del Correo se logre aclarar debidamente este punto, siendo este do-

cumento de fundamental importancia.

Hemos visto una colección muy importante premiada en Río, donde se afirma que existen muy pocos ejemplares de los sobres —posee uno su colección— pues una de las sacas de correspondencia que transportaba se extravió en el viaje.

Es una afirmación falsa, y queda demostrado por lo que el mismo aviador declara a la prensa, que efectivamente una de las dos sacas se le cayó pero descendió a buscarla entre Paysandú y Mercedes.

FALSIFICACIONES

Sabemos de la existencia de dos o tres matasellos bien definidos y diferenciables. Cuántos existieron, y cuál es el legítimo? Examinando los tres sobres que en el artículo ya citado ilustran las páginas, se pueden ver ya diferencias sustanciales.

Cuál es el auténtico? Hubo falsificaciones? Dejamos esta tarea para algún colega con material suficiente, que nos ilustre sobre este —para nosotros— apasionante capítulo inicial de nuestra historia aeropostal.

Bibliografía. — "Medio siglo de Aeronáutica"; Juan Carlos Pedemonte, Dirección de Aeronáutica Civil.

Diario "El Telégrafo" de Paysandú; ejemplares de la época.