

REVISTA DE FILATELIA, NUMISMÁTICA Y AFINES

DICIEMBRE 2022

Año  
LXXXVII

#86

# El Coleccionista ECUATORIANO

ÓRGANO DE LA ASOCIACIÓN FILATÉLICA ECUATORIANA



## EN ESTA EDICIÓN:

- "El Correo Postal" Parte I
- **La Convención Postal entre Chile y Ecuador de 1866**
- ¿Cómo seleccionar los autos a escala para coleccionar?
- **La primera socia de la AFE**
- Correspondencia sin marca postal antes de la República del Ecuador
- **Flamante catálogo de sellos de la República del Ecuador AFE – PABLO PÉREZ (1965 – 2022)**
- VITOLFILIA un coleccionismo distinto
- **PANAGRA: el servicio extra rápido (1930)**



VITOLFILIA  
un mundo dentro  
del coleccionismo







 @filateliaAFE

 @afe\_filatelia

 @AFEcuador

## CRÉDITOS

Web:



[www.afe-filateliaecuador.blogspot.com](http://www.afe-filateliaecuador.blogspot.com)

Mail:



[afeboletin@gmail.com](mailto:afeboletin@gmail.com)

### DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

MSc. Freddy Moreno C.

### IMPRESIÓN:

Quito - Ecuador



Todas las marcas, imágenes, fotografías y logotipos pertenecen a quien se hace mención en cada artículo.

## DIRECTORIO 2022 - 2024

Presidente:

**Juan Pablo Aguilar**

Vicepresidente:

**Fabián Celín**

Secretario:

**Santiago Villagómez**

Tesorero:

**Omar Yturralde**

Directores:

**Luis Carlo**

**Sebastián Dueñas**

**Javier Abad**

**Guillermo Estrella**

Presidente anterior

**Janira Mármol**

Las opiniones expresadas en los artículos de esta revista son responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Asociación Filatélica Ecuatoriana ni de sus Directivos o Socios.



## CONTENIDO

"El Correo Postal" Parte I	5
La Convención Postal entre Chile y Ecuador de 1866	11
¿Cómo seleccionar los autos a escala para coleccionar?	19
La primera socia de la AFE	31
Correspondencia sin marca postal antes de la República del Ecuador	33
Flamante Catálogo de sellos de la República del Ecuador	41
VITOLFILIA un coleccionismo distinto	45
PANAGRA: el servicio extra rápido (1930)	49

## EDITORIAL EL COLECCIONISTA 86

**JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE**  
**PRESIDENTE AFE 2022 - 2024**



**E**n una época en que muchos se han visto obligados a optar por las publicaciones electrónicas, la Asociación Filatélica Ecuatoriana continúa apostando a la edición en papel de su revista, próxima ya a cumplir 90 años. Gracias al apoyo de nuestros socios y amigos, que contribuyen con espacios publicitarios, esto se hace posible y, en esta ocasión, buena parte del costo ha sido financiado por ese medio, aliviando la carga que pesa sobre el reducido presupuesto institucional.

En este nuevo número, el 86, Fabián Celín nos presenta un artículo sobre el servicio postal y Diego Vásconez continúa, con el caso de Chile, su estudio de los tratados postales celebrados por el Ecuador en el siglo XIX.

Ramiro Reyes nos presenta correspondencia transportada sin marcas postales en el período colonial y Juan Pablo Aguilar escribe sobre el servicio extra rápido de la PANAGRA, en 1930.



Recordamos en este número a Matilde Anderson, la primera socia de la AFE, cuyos herederos han hecho recientemente una interesante donación de piezas que, vendidas en nuestras dispersiones, han servido para incrementar el fondo destinado a la adquisición de un local propio.

Pablo Pérez está a punto de entregarnos una nueva edición, actualizada, de su catálogo de sellos postales ecuatorianos del segundo centenario; lo entrevistamos para conocer detalles de su trabajo.

Finalmente, continuamos abriéndonos a otros espacios del coleccionismo, esta vez dedicando un artículo, preparado por José Luis Halmoguera Vásquez, a la colección de autos a escala, y otro a la vitolfilia, el coleccionismo de etiquetas de puros y habanos, gracias a la colaboración de Fabricio Lalama.

Gracias a Freddy Moreno por su impecable trabajo de edición y a todos quienes han colaborado para financiar este número. Los animamos a seguir haciéndolo y esperamos contar con más colaboradores, para que la revista.



## Síguenos en nuestras redes sociales



@filateliaAFE



@afe\_filatelia



@AFEcuador

# EL CORREO POSTAL (Parte 1)

FABIÁN CELÍN P.



El Servicio Postal, es un sistema dedicado a transportar documentos escritos o encomiendas de tamaño pequeño o mediano alrededor de todo el mundo, este envío a través del sistema postal es llamado CORREO O CORRESPONDENCIA, los mismos que se pueden transportar por tierra, mar o aire, cada uno con tarifas diferentes dependiendo de la distancia, el peso y la duración de la entrega.

## MEDIOS DE TRANSPORTE



*H/R de Corea del Norte por los 100 Años de UPU 1874-1974*

1874 - 1974 HUNDRED YEARS OF PROGRESS



*100 Aniversario de la UPU  
1874-1974*

La comunicación por medio de documentos escritos enviados de un punto a otro con un intermediario data desde la invención de la escritura. Los primeros usos documentados de un sistema postal organizado provienen de Egipto, donde los faraones utilizaban mensajeros reales para la difusión de sus decretos en el territorio del estado (2400 a.C.)

De Babilonia existen cartas fechadas en 1800 a.C., en la época greco-romana, las cartas se escribían con tinta en hojas de papiro que se enrollaban y ataban con cordones. Augusto, emperador de Roma fue el creador del primer servicio regular de correos a pie, a caballo u otros medios.

En China el filósofo Confucio, ya habla de la Postal Real y fue inventada en 900 años a.C.

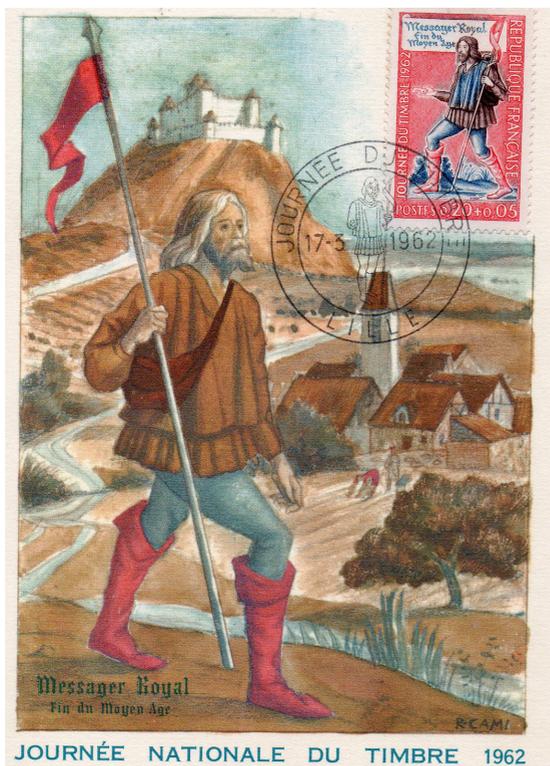
La Biblia menciona como se realizaban servicios que transportaban cartas del rey y sus príncipes a través de Israel y Judá (700 años a.C.)



PRIMER DIA DE CIRCULACION



*“Sobre de Primer Día de Circulación – “Mensajero Real Hombres Ricos Siglo XIII”*



*Tarjeta Máxima de Francia  
matasellada el 17-marzo-1962  
“Mensajero Real de la Edad  
Media”*

En Francia, la institución de correos se fecha en tiempos de Carlomagno en el año 807; en España; las primeras referencias de servicio postal son de 1213; en Alemania a medianos del siglo XV; en Portugal en 1520; en Inglaterra el primer servicio postal fue establecido en 1635; en Italia , la administración estatal de correos data de 1697.

En los Estados Unidos, el servicio de correos aparece en 1639; en Brasil en 1693 .



*Cartero de Inglaterra*



*Cartero de Alemania*



*Cartero de Francia*

En el resto de Sudamérica, mucho antes de la conquista española, los Chasquis, mensajeros del antiguo imperio de los Incas, eran los correos, jóvenes que se turnaban corriendo a través de los caminos del Inca llevando mensajes o recados en el sistema de correos del Tahuantinsuyo.



*Chasqui del Perú*

Emisión Postal



Día de Emisión Oficial  
Ecuador

Nº 00142



### HOMENAJE AL EMPLEADO POSTAL

*Sobre de Primer Día de Circulación como homenaje al "Empleado Postal" de Ecuador, con cinco sellos de diferentes valores con imágenes de los Chasquis, matasellado el 8 de agosto del 2006.*

En el transcurso de los años se fueron constituyendo progresivamente los monopolios de administración estatal, la cual aplicó un impuesto sobre las postas, creando cargos como maestro de postas y administrador de correos, los mismos que el estado ponía a la venta.

La aparición del ferrocarril entre 1840 y 1850 revolucionó las condiciones del transporte y distribución de la correspondencia en todo el mundo.



*Ferrocarriles  
Nacionales de  
Honduras*



*Aniversario 100 del Ferrocarril de Nicaragua y 150 del Ferrocarril Alemán*



Aceptamos todas las  
tarjetas de crédito

### LIBRERÍA ANTICUARIA RENACER CULTURAL

Compra y venta de libros, arte, mapas, grabados y  
antigüedades. Restauración de libros antiguos.

 librosrenacer

 Renacer Libros

 (+593) 999 056 019



libreriarenacercultural@hotmail.com

# LA CONVENCIÓN POSTAL ENTRE CHILE Y ECUADOR DE 1866



**DIEGO VÁSQUEZ P.**  
socio AFE

## Acuerdos Previos

**P**ara la década de 1830 y posterior a la disolución de la gran Colombia, donde el Ecuador adquiere su autonomía, se firma el 24 de noviembre de 1838 una convención de correos entre la Nueva Granada, Venezuela y Ecuador<sup>(1)</sup>, sin embargo, otros acuerdos de la misma índole no se llevaron a cabo con otros países de América, sino hasta la década de 1860.

## Congreso Americano

Como parte del Congreso Americano en Lima a finales de 1847 e inicios de 1848, se firmaron una serie de acuerdos entre los países participantes<sup>(2)</sup>, uno de los cuales fue una convención de correos, donde Chile y Ecuador fueron signatarios, sin embargo, este nunca fue ratificado por los gobiernos, por lo que las condiciones de intercambio de correo se mantuvieron entre los dos países.

## Sobretasa para correo del exterior en Chile

En Chile, para 1852 se publica una ley que regulaba la aplicación de una sobretasa para el correo recibido desde el exterior, donde el destinatario paga un monto dependiendo del peso de la carta, más un valor fijo adicional para el transporte interno<sup>(3)</sup>.

Peso	Tarifa local	Sobretasa a cartas del exterior	Monto fijo para todas las cartas	Total a cancelar
Hasta menos de 5 adarmes	5 centavos	10 centavos	5 centavos	15 centavos
Desde 5 adarmes hasta menos de ½ onza	10 centavos	20 centavos	5 centavos	25 centavos
Desde ½ onza hasta menos de 1 onza	20 centavos	40 centavos	5 centavos	45 centavos
Mas de 1 onza	30 centavos	60 centavos	5 centavos	65 centavos

Los siguientes ejemplos demuestran la aplicación de la ley en cartas enviadas desde Ecuador a Chile.



*Carta enviada desde Guayaquil a Valparaíso. Paga una tarifa básica de 1sh (registrado en manuscrito al frente) para peso hasta 1/2oz. Cancelado con cds GUAYAQUIL PAID (r) al frente y al reverso (n) GUAYAQUIL JY 19 1856 A. Al arribo se le asigna una taza de 25 céntimos (peso más 5 adarmes y menos de ½oz) – (10\*2) por la tarifa de ingreso desde el extranjero más 5 centavos adicionales. Ex Bargholtz.*



*Carta enviada desde Guayaquil a Valparaíso. Manejada por correo británico – anotado en la esquina Vapor inglés, cancelador nuevo GUAYAQUIL NO 29 63 PAID (café), paga una tarifa doble hasta 1oz anotado en manuscrito por lo que al arribo le cargan una tasa de “45” céntimos (peso más ½ onza a 1 onza) – (20\*2) por la tarifa de ingreso desde el extranjero más 5 centavos adicionales. Esta carta usa un nuevo cancelador y se registra una fecha temprana según Parmenter and Gordon. Ex B. Moorhouse.*

### **Firma de acuerdo postal.**

Se firma un convenio postal el 10 de septiembre de 1866 entre Chile y Ecuador, el que es elevado como proyecto de ley el 21 de diciembre de 1868 y se ratifica como tal el 1ero de febrero de 1869<sup>(4)</sup>. A continuación, una transcripción del texto original del convenio postal:



La República de Chile y la República del Ecuador, deseosas de fortificar la alianza existente entre ellas y de facilitar sus mutuas comunicaciones postales, ensanchando así las relaciones de sus ciudadanos respectivos, han resuelto celebrar a este efecto una Convención, y han nombrado por sus Plenipotenciarios, a saber:

S. E. el Presidente de la República de Chile, al Señor Don Alvaro Covarrubias, Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores de la misma República; y S. E. el Presidente de la República del Ecuador, al Señor Don Gabriel García Moreno, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Ecuador en Chile; Los cuales Plenipotenciarios, después de haber canjeado sus respectivos plenos poderes y encontrándolos en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes;

### *ARTÍCULO I.*

La correspondencia que de Chile sea dirigida al Ecuador y viceversa, será necesariamente franqueada en el país de su procedencia y circulará libremente y exenta de todo porte o derecho por las estafetas del país a que vaya dirigida.

La correspondencia en tránsito por uno de los dos países y dirigida del otro, gozará de la misma exención.

## ***ARTÍCULO II.***

La correspondencia oficial de los dos Gobiernos y de sus respectivos Agentes diplomáticos y consulares y las publicaciones oficiales o periódicas de los dos países, serán libres del franqueo obligatorio y de todo derecho o porte.



## ***ARTÍCULO III.***

La presente Convención durará cinco años desde el día del canje de sus ratificaciones; y pasado este término, se entenderá tácitamente prorrogado año por año hasta que una de las partes contratantes notifique a la otra su intención de ponerle fin, después de doce meses de hecha la notificación.

## ***ARTÍCULO IV.***

El canje de las ratificaciones de esta Convención se hará en Quito, en el plazo de un año contado desde el día presente.

En fe de lo cual los infrascritos Plenipotenciarios de las Repúblicas de Chile y del Ecuador han firmado y sellado con sus respectivos sellos la presente Convención, hecha en Santiago de Chile a diez días del mes de septiembre del año de Nuestro Señor mil ochocientos sesenta y seis.

***(L. S.)- ALVARO COVARRUBIAS***  
***(L. S.)- GABRIEL GARCÍA MORENO***



Sin embargo, que se llevó a cabo la firma del convenio a finales de 1866, este no fue ratificado por el congreso chileno sino hasta 1868, por lo que se han identificado ejemplos de correspondencia entre 1866 y 1869 todavía con la aplicación de sobretasa al arribo en Chile.



*Carta enviada desde Guayaquil a Valparaíso, franqueado con tira de 4 sellos de ½ real azul, cancelado con rombo de puntos y FRANCA 1867 y paga una tarifa mínima de 2 reales, se muestra la marca de tasa de 15 centavos (r), para un peso menos de 5 adarmes y se aplica una sobretasa de (5\*2) + 5centavos adicional. Ex M. Bustamante.*

Posterior a la ratificación en el congreso de la Convención Portal y la promulgación como la ley en Chile<sup>(5)</sup>, la aplicación de sobretasa es eliminada para el correo originado en Ecuador.



*Carta enviada desde Guayaquil a Valparaíso, franqueado con 2 parejas de sellos de 1 real amarillo, cancelación cds GUAYAQUIL 8 NOB 69 FRANCA (a), paga una tarifa doble 4 reales para un peso menor a ½ oz. La pareja de la izquierda (posiciones 8-9) incluye estampilla con sello seco del escudo del Ecuador.*



**ALFONSO  
CARRILLO BENÍTEZ**  
xcarrillo1972@yahoo.com  
(+593) 98 401 0427

**NUMISMÁTICA  
Y FILATELIA**





*Carta enviada desde Guayaquil a Valparaíso, franqueado con tira de ½ real azul, cancelado de rombos (n) y cancelador circular GUAYAQUIL 1 DIC 75 FRANCA (n), al reverso marca de arribo VALPARAISO 9 DIC 75 CHILE (r), paga una tarifa mínima de 2 reales para un peso menos a ¼ oz. Cartas de la segunda emisión a Chile son muy escasas.*

## Referencias

- (1). Recopilación de Leyes de la Nueva Granada, Lino de Pombo, 1843, pag 448-449
- (2). La dialéctica del fracaso el Congreso americano de Lima (1847-1848) y su desenlace, Germán A. de la Reza, 2010, pag 22.
- (3). Correspondencia Multada en Chile y la Aplicación de Sobretasas en el Periodo 1853-1881, Christian Mouat, 2020, pag 14.
- (4). Ecuador - Biblioteca Ministerio de Relaciones Exteriores – Convención Postal Chile – Ecuador, 1866.
- (5). Chile - Ministerio de Relaciones Exteriores – Aprobación de Convención Postal suscrita entre Chile y Ecuador, 1869.



## ¿CÓMO SELECCIONAR LOS AUTOS A ESCALA PARA COLECCIONAR?

**JOSÉ LUIS HALMOGUERA VÁSQUEZ**

Especialista en Marketing y Coaching  
Miembro del Club de Coleccionistas de Lujo de Autos a Escala Ecuador



**M**ariana, es una mujer joven, de unos 35 años, de familia humilde, muy trabajadora, siempre preocupada por los más necesitados. Es soñadora y muy imaginativa y está convencida que, si las personas adultas nos esforzáramos por conservar el niño que llevamos dentro, el mundo sería mejor.

Los videos e interacciones que el Club de Coleccionistas de Lujo de Autos a Escala del Ecuador, hace por las redes sociales cautivó a Mariana, al tiempo de querer conocer aún más sobre el coleccionismo de vehículos a escala.

A través de una amiga en común, quien le habló de mi pasión por los carritos, quiso conocer mi colección y en la visita que realizara, me hizo varias preguntas típicas, las mismas que la gente le hace a cualquier coleccionista y otras, tal vez un poco más técnicas, relacionadas con el coleccionismo, por ejemplo:

1. Veo que en tu exhibición los carritos están clasificados; ¿cómo los clasificas?
2. ¿Qué tamaños son?
3. ¿Son todos del mismo fabricante?
4. ¿Cuántos fabricantes hay de carritos a escala?
5. ¿Me imagino que según el nivel de detalles es el valor?
6. ¿Cuál es el valor de un auto u otro como coleccionista?
7. ¿Los compras por lotes o uno a uno?
8. ¿Dónde los consigues?

En fin, hizo muchas preguntas, y a medida que le fui respondiendo sus ojos y su expresión corporal me iban informando que se sentía interesada, de hecho, escribió en mi libro de visitas: “Me acaba de despertar la necesidad que tenía de animarme a iniciar este apasionante hobby. Es increíble en todos los sentidos, ya estoy preparada para iniciar mi colección”.

Pienso que la revista El Coleccionista Ecuatoriano y El Club de Coleccionistas de Lujo de Autos a Escala del Ecuador, entre otros espacios, son una ventana abierta para dar a conocer nuestra afición y lo que conlleva; permite no sólo hablar del esfuerzo y dedicación de nuestra vocación por los carritos, sino también del trabajo de curación de estas pequeñas piezas de arte, unas ponderadas en dinero y otras valoradas por sentimientos y/o experiencias. Estos canales de divulgación son, verdaderamente, instrumentos de información, y porque no, de educación sobre el coleccionismo, para que personas como mi amiga tengan referencias de primera mano e iniciar su selección de autos a escala.

Para dar una idea de cómo se inicia una colección de autos a escala, hablaré, teniendo como punto de partida las respuestas que le di a Mariana:

Ya hablamos en la revista Nro. 82 del Coleccionista Ecuatoriano, de agosto 2021, sobre la forma de clasificar, según mi opinión, es de acuerdo al gusto del coleccionista; en mi caso, la prioridad para seleccionar un ejemplar la tienen los carros de época, ocupando un lugar privilegiado en mi exhibición aquellos que iniciaron la historia del automovilismo, por ejemplo, desde el Benz Patent Motor Wagen de 1886 (Figura 1), a los autos clásicos de los años subsiguientes; también tienen relevancia, en mi criterio para selección, los autos que destacaron como Récords Mundial de Velocidad, o simplemente aquellos que tienen un valor sentimental importante en mi vida, como el Rolls Royce que nos llevó a mí y a mi esposa hasta la casa luego de casarnos (Figura 2), o los autos que he tenido la suerte de tener en mi vida como adulto; todo dependerá de la percepción y el valor que cada coleccionista le da a su pequeño automóvil.



*Figura 1*  
*Benz Patent,*  
*1886*



*Figura 2*  
*Obsequio de un gran amigo al conocer que este Rolls Royce había*  
*sido el que utilizamos mi esposa y yo al salir de nuestra boda*

Sobre los tamaños, esta se identifica por escalas. Hay una figura en la revista #82, en el artículo “Coleccionar autos a escala es una labor profesional”, donde se especifica las distintas escalas que se encuentran desde la 1/64 o menos hasta 1/12. Seleccionar una escala u otra dependerá, por supuesto del gusto del coleccionista; del espacio que se tenga para contenerlos, o del nivel de detalles que queremos tener con cada auto. La tendencia es que, a mayor tamaño, mejor el nivel de detalle del ejemplar; sin embargo, se encuentran autos a escalas pequeñas que poseen un nivel de detalle extraordinario.

Sobre la procedencia o fabricante, hay coleccionistas que sólo se dedican a tener en sus exhibidores autos fabricados en un determinado país o producidos por una determinada marca, o inclusive de un determinado año de fabricación, eso dependerá del interés de cada

uno y del alcance que se quiera lograr con la colección.

Para dar una idea, existen más de 1.000 marcas o fabricantes de autos a escala a nivel mundial, algunas se dedican a fabricar de forma masiva, otras, son más exclusivas, unas se dedican a desarrollar autos de un determinado tema o época, otros realizan a una o dos escalas y otros producen a cualquier tamaño, lo importante es conocer que existen y que, si queremos un modelo a escala de referencia en nuestra colección, saber dónde buscarlo.

Mencionar a cada marca o fabricante en este artículo, sería una locura, considerando que son más de 1.000, como dijimos antes, por lo que sólo mencionaré, las 6 marcas más populares. En artículos venideros podemos referirnos a marcas exclusivas, que sólo producen autos, serios o solicitud del cliente.



**Autoworld:** Produce autos a escala con modelos fundidos a presión; también fabrica autos de pista eléctricos enfocados principalmente en los muscle cars estadounidenses, aunque también podemos encontrar autos clásicos de los años 60 – 70 – 80 en adelante. Tiene preferencia por la fabricación de autos a escala 1/64 con un alto nivel de detalles (Figura 3), aunque en sus inicios fabricaban autos a escala 1/18 y modelos para armar. Sus orígenes se deben a Oscar Koveleski quien fundó la compañía en el sótano de su casa en Scranton, Pensilvania, USA en 1958. Actualmente se encuentran en las grandes tiendas por internet. Su apariencia es bastante agradable, viene en blíster y/o en cajas ajustados a su escala.



*Figura 3*  
1974 Dodge monaco massognise state police 1:18 Autoworld



**GREENLIGHT**  
collectibles

**Greenlight:** Produce modelos fundidos a presión, desde el año 2002, con sede en Indianápolis - USA. Sus modelos a escala se producen a escalas 1/18, 1/24, 1/43 y 1/64. Con el tamaño 1/64 como el más vendido, con alto nivel de detalles y su representatividad de personajes famosos (Figura 4). Una nueva línea de productos a escala 1/12 se lanzó a partir de 2020.

*Figura 4*  
*Carro rosado de*  
*Elvis Presley*  
*Greenlight*  
*1: 64 Cadillac*  
*Fleetwood*



**Hot Wheels:** Marca de autos de juguete fundidos a presión (Die-cast), introducida por el fabricante estadounidense de juguetes Mattel en 1968. Fue el principal competidor de Matchbox hasta 1997, cuando Mattel compró Tyco Toys, entonces propietario de Matchbox.

Desde entonces, muchos fabricantes de autos han licenciado Hot Wheels para hacer modelos a escala de sus automóviles, lo que permite el uso de planos y detalles de diseño originales. Aunque Hot Wheels originalmente estaba destinado a niños y adultos jóvenes, se han vuelto populares entre los coleccionistas adultos, para quienes ahora se encuentran disponibles modelos de edición limitada. Esta marca ha comercializado sus ejemplares, utilizando como estrategias la edición por series o colecciones, y así encontramos, por ejemplo, tirajes relacionados con Disney (Figura 5), personajes de películas, muscle, rápidos o menos rápidos, entre otros.



*Figura 5*  
*Serie Hotwheels Character Cars*  
*Disney Pixar Toy Story Hot Wheels escala 1:64*



**Jada Toys:** Es líder en la fabricación especializada de figuras con licencia auténtica. Fundada a inicios de 1999, desarrollando sus ejemplares con alto nivel de detalles, y siguiendo la tendencia y la cultura del automóvil, se especializa en vehículos fundidos a presión y control de radio, además de contar con una gama de juguetes, muñecas, entre otros.

Jada trabaja en colaboración con las principales marcas de entretenimiento y vehículos para producir los artículos innovadores y patentados, convirtiéndose en una marca de inspiración y entretenimiento de los coleccionistas (Figura 6). Su catálogo está formado por líneas que incluyen propiedades icónicas como DC Comics, Marvel Superheroes, Fast & Furious, Disney Princess, entre otros, además de su línea propia como Bigtime Muscle; My First Truck; Hero Patrol Girmazing; Fart Karts; Big Time; Chubcity; Dubcity; Import Racer; Just Truck; Road Ratz; Street Low; Vdubs.



*Figura 6  
Jada Toys 1:24 Harry Potter y Ford Anglia 1959*

**Johnny Lightning:** Sus inicios se remontan a 1969, cuando la fábrica Topper Toys of Elizabeth, Nueva Jersey – USA, lanzó una línea de autos fundidos a presión de alta velocidad para competir en el mercado en rápida expansión de autos de juguete de tres pulgadas introducidos 15 años antes por Matchbox. Originalmente fueron diseñados con un pequeño gancho debajo del eje delantero para que pudieran ser propulsados por una catapulta accionada por palanca, mucho más rápido de lo que podría obtenerse por gravedad o por dispositivos de "supercargador" alimentados por batería.



Actualmente, la marca Johnny Lightning, se consiguen en el mercado acompañados de marcas como "Tomy"; "Playing Mantis"; "RC2", producto de su larga historia de propietarios. Lo importante es que la marca se mantiene, siendo una de las más apreciadas por el coleccionista a escala 1/64 (Figura 7).



*Figura 7  
 Buick 1953,  
 Bell Air 1955 y  
 MGA Radster  
 1959 de Johnny  
 Lightning*



**Matchbox:** Originalmente de Reino Unido desde 1953 a 1997. Fue adquirida por Mattel USA. Esta marca, es tal vez, la más popular entre los coleccionistas de autos a escala, quizás, por la historia que guarda su nombre: “Un artículo que encajara en una caja de fosforo”; la hija de su diseñador inspiró su creación debido a la prohibición que tenía Inglaterra de utilizar material metálico en la fabricación de juguetes, ya que se encontraban en guerra, y toda la producción de metales estaba destinada a la fabricación de municiones para armamento.

El primer Matchbox fue una réplica de la carroza de Coronación de la Reina Isabel que se vendió en ese día: 2 de junio de 1953. Se vendieron un millón de unidades.

Esta marca, también ha sufrido cambios de dueños durante

toda su trayectoria, y actualmente es propiedad de Mattel, empresa estadounidense, aunque en la actualidad los nuevos ejemplares no se venden en la famosa caja amarilla del tamaño de la caja de cerillos (Figura 8), sino en blíster de plástico, es también, una de las marcas más populares entre los coleccionistas.

Matchbox en sus orígenes, se especializaba en la fabricación de autos a escala a 1/75, posteriormente pasó a fabricar a escala 1/64 y 1/48, estos últimos llamados King Size.



*Figura 8  
Serie Yesteryear de Matchbox*

Seguramente en otro capítulo de la revista tendremos la oportunidad de conversar otras marcas relevantes, de origen y/o fabricación europea o asiática, como, por ejemplo, algunas que a mí personalmente me gustan: RIO y Brumm de Italia, Sólido, Norev y Majorette de Francia; National de China o de la marca de la casa de la Moneda Franklin Mint que realiza ediciones a solicitud del coleccionista, además de producir obras de arte y prestar servicio a los numismáticos, o de Brooklin Models que realiza sus piezas exclusivas a mano.

En cuanto al valor del auto, no necesariamente lo determina su nivel de detalle; muchas personas creen que, a mayor nivel de detalle, más alto es el costo, tal vez tienen razón, sin embargo, hay marcas que tienen como principio producir sus vehículos con altos estándares de calidad y de detalle a costos razonables, por supuesto un poco más alto que los que comúnmente se encuentran en las vidrieras de las jugueterías o tiendas por departamento. También podemos encontrar carritos con alto nivel de detalles de las marcas antes mencionadas. En mi opinión, considero que un valor alto de una pieza dependerá de su exclusividad, es decir, si son pocos ejemplares por edición; de los años de fabricación, de la facilidad de conseguirlo o de su forma de fabricación, por ejemplo, si es hecho a mano.

El valor de un auto para un coleccionista estará determinado, por sus razones particulares; ya sea emocional, o material. Por ejemplo, yo tengo carros a escala que tienen un alto valor para mí porque representan un momento de mi vida (Figura 9); otros porque fueron adquiridos en un viaje; otros porque son producto del agradecimiento de mis amigos, o regalos de mis hijos; o recuerdos de mi infancia. También tienen valor, por supuesto los que considero, son una inversión, porque son ejemplares únicos y que más

*Figura 9  
Citroën Traction  
1938, auto que  
utilizó mi hija  
y yerno en su  
boda. Escala  
1/24 Burago*



adelante pueden costar mucho más de lo que los adquirí, y que seguramente nunca venderé.

Generalmente el coleccionista va haciéndose de su galería, adquiriendo uno a uno los carros a través de un proveedor exclusivo para garantizar, además del servicio, la calidad de los ejemplares; también a través de páginas de internet exclusivas; por supuesto, en las jugueterías o tiendas por departamento; a través de los amigos o clubes donde se practica además de la venta el intercambio.

Como decimos en el Club de Coleccionistas de Lujo a Escala del Ecuador y en voz de nuestro fundador Sidney Calvopiña, “Que incrementes tus pasiones y que aumentes tus colecciones”.

Si este artículo no es suficiente para saciar tu deseo de conocer más sobre el coleccionismo de autos a escala, igualmente este servidor, así como el Club estamos a la disposición, ya sea como miembro o como mortal deseoso de contar con la mejor colección. 📱

Encuentra muchos autos para tu colección

Autos a Escala  
Coleccionistas de Lujo Ecuador

## LA PRIMERA SOCIA DE LA AFE

*JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE (AFE 823)*

**L**os fundadores de la Asociación Filatélica Ecuatoriana, y quienes se asociaron a ella, fueron fundamentalmente varones. Pero a poco de establecerse la entidad, empezaron a integrarse mujeres, primero una corresponsal extranjera, Solita Márquez, de La Habana, y luego la primera socia ecuatoriana, Matilde Anderson R., de Quito, cuyo retrato se publicó en la página 11 del número 2 de esta revista, en febrero de 1936.

Matilde Anderson se incorporó como socia número 64 y se mantuvo en la Asociación, conforme los registros publicados en la revista, al menos hasta 1946. Al inscribirse señaló como su domicilio la calle García Moreno 18, y su preferencia por la filatelia universal.

En 1936, Matilde Anderson tenía veinte años y, en 1938, contrajo matrimonio con Jaime Mantilla Mata. Era hija del norteamericano Luis H. Anderson y la quiteña Matilde Ribadeneira.

Nos hemos vuelto a encontrar con Matilde luego de su fallecimiento. Sus descendientes se contactaron con la AFE y nos entregaron un muy bonito material filatélico,



que conservaba la familia, y que han decidido donar para contribuir al financiamiento de nuestra Asociación. Durante los últimos meses, muchas de las piezas ofrecidas en las dispersiones, entre los lotes Pro-AFE, los debemos a la familia Mantilla Anderson.

Gracias a ellos por este gesto y, sobre todo, por traer a nuestra memoria a la primera socia de la AFE, a quien dedicamos este recuerdo y presentamos nuestro homenaje.



*Matilde Anderson R.  
Primera socia ecuatoriana de AFE*



**AFAE** asociación  
filatélica austral  
ecuatoriana  
Fundada en 1954



**1865.** Medio Real azul, pareja horizontal e individual, primera impresión temprana en tonos ligeramente diferentes, márgenes claros, unidos por cancelación manuscrita "Cuenca", carta doblada a Loja pagando la tarifa de paquete de hasta tres onzas, una de dos únicas cubiertas registradas que muestran un uso de manuscrito en Cuenca, ex-Longhi y Olgieser; con certificado Moorhouse 2009.



CONTACTO

Pablo Rosales - PRESIDENTE

(+593) 99 974 4866

prosales@uazuay.edu.ec

CUENCA - ECUADOR

## Correspondencia sin marca postal en nuestro territorio antes de la conformación de la República del Ecuador



**RAMIRO REYES T.**

**S**i bien, el envío-recepción de encomiendas y comunicaciones es inherente al ser humano, sus registros escritos en América, se empiezan a generar luego de la llegada de los conquistadores españoles quienes regularizan bajo su ley y mandato tal actividad.

Mediante Real Cédula del 14 de mayo de 1514 el Rey Fernando El Católico otorga el privilegio de Correo Mayor de Indias a Don Lorenzo Galíndez de Carvajal quien junto a sus herederos administraron el manejo de la correspondencia, en Hispanoamérica, hasta mediados del siglo XVIII. En lo que respecta a la Real Audiencia de Quito, durante este periodo, la gestión de la correspondencia oficial fue escasa e ineficiente por lo que en la mayoría de casos estuvo a cargo de los mismos interesados quienes asumían el proceso sin recibir sanciones por ello, lo cual sí era penado en otras regiones del Virreinato del Perú.

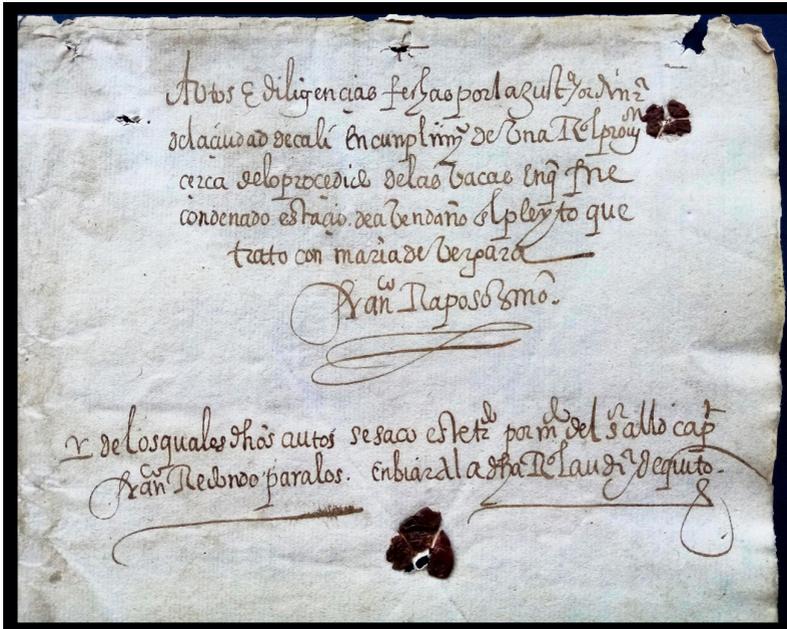


Figura 1

Quito, 12 de octubre de 1584. Correspondencia judicial enviada desde Cali hasta Quito (el expediente inicia con un documento suscrito en Quito y concluye con otro suscrito en Cali). Nótese que el encargado de su transporte y entrega es un particular (trajinante).

**NUMISMATIC ECUADOR**

**Cristian Molina**  
 +59 984 257 231  
 Numismatic.ecuador  
 Numismaticec



*Figura 2*

Quito, 26 de enero de 1608. Correspondencia oficial dirigida a Rodrigo Aguiar y Acuña, Oidor de la Real Audiencia de Quito y Consejero del Real y Supremo Consejo Indias. Nótese el sello oficial del cierre de la carta.

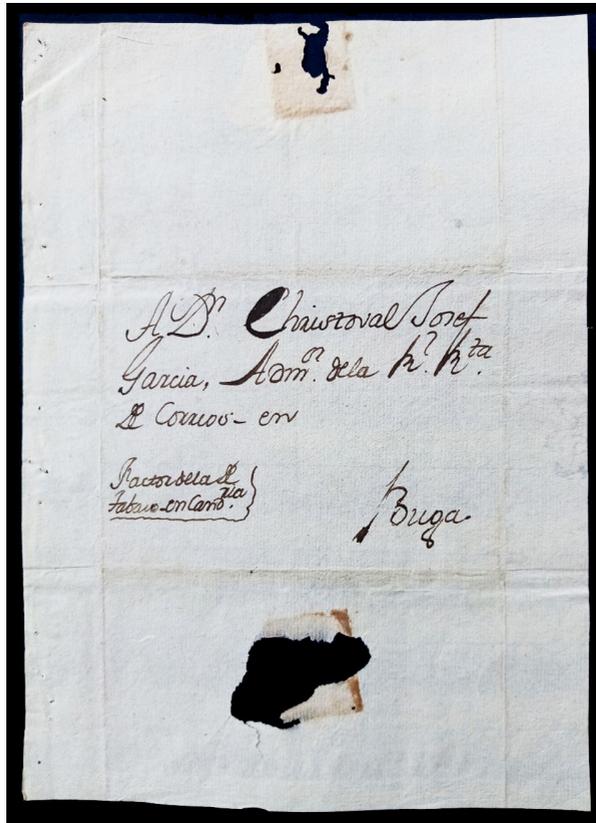
Con la designación de Antonio Romero de Tejada como primer Administrador General de Correos, se instituye en el año 1769 la Real Renta de Correos en la Real Audiencia de Quito y con tal institución inicia una nueva etapa, mucho más ordenada y eficaz en la administración de la correspondencia.

El servicio de correo tendría sus respectivas tarifas y tales ingresos serían en beneficio de la Corona. Para ello se reglamentó el uso

de marcas que, aplicadas a las cartas, permitirían no sólo su mejor identificación sino también un cobro más eficaz. Para ello se habían creado las Postas, Estafetas y Carreras que permitían agilizar el servicio. También se dispuso que la correspondencia se remitiera únicamente a través del correo oficial.

Es posible identificar marcas postales en correspondencia de la Real Audiencia de Quito desde el año 1770 no obstante, también existen cartas sin marca que son parte de la historia postal.

Figura 3



Tuluá, 30 de mayo de 1785. Carta dirigida al Sr. Christoval Joseph Garcia, Administrador de la Real Renta de Correos de la ciudad de Buga. Acerca de cartas sin marcar.

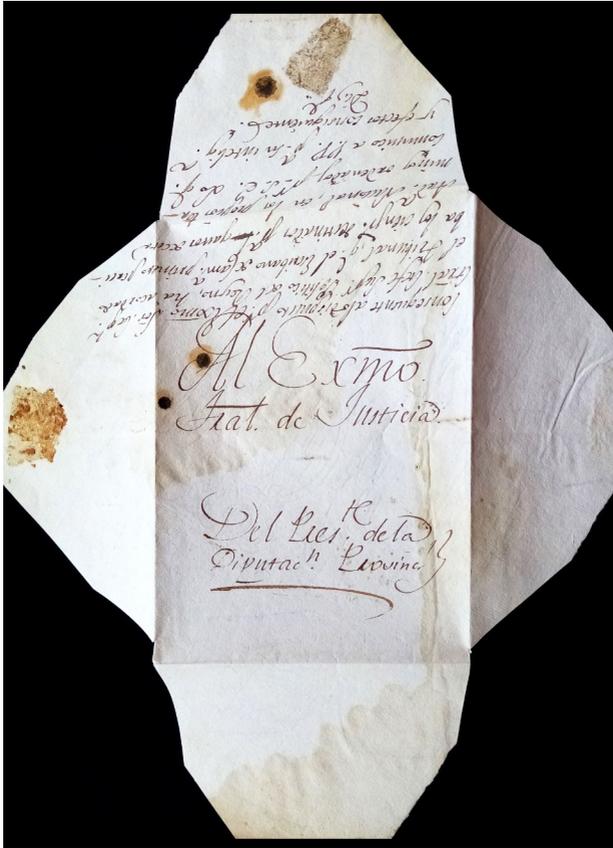


Figura 4

Quito, 8 de febrero de 1822. Carta dirigida por el Presidente de la Diputación Provincial al Exmo. General de Justicia. Acerca de gastos destinados para una Audiencia Nacional

Una vez alcanzada la independencia de España, la ex Real Audiencia de Quito se incorpora a la República de Colombia (Gran Colombia) con la denominación de Distrito del Sur. El nuevo orden provocaría cambios en todos los ámbitos administrativos del sector público. En el caso del sistema postal, la designación de los funcionarios de correos fue ratificada o modificada por las autoridades del nuevo gobierno, no obstante, el marco legal mantendría el esquema colonial tal como quedara establecido desde la ordenanza dada en Aranjuez el 8 de junio de 1794.

Entre el 13 y el 20 de mayo de 1830 el Distrito del Sur se separa de Colombia y el 23 de septiembre del mismo año, mediante la aprobación de su primera Carta Política se convierte en un Estado independiente con el nombre de Estado del Ecuador en la República de Colombia.

## Ernesto Sarabia Vega

### Filatelia Temática

- ▶ El viaje de Beagle alrededor del mundo
- ▶ Las Islas Galápagos
- ▶ Charles Darwin



(+593) 99 723 2587



nestorexplorer@hotmail.com



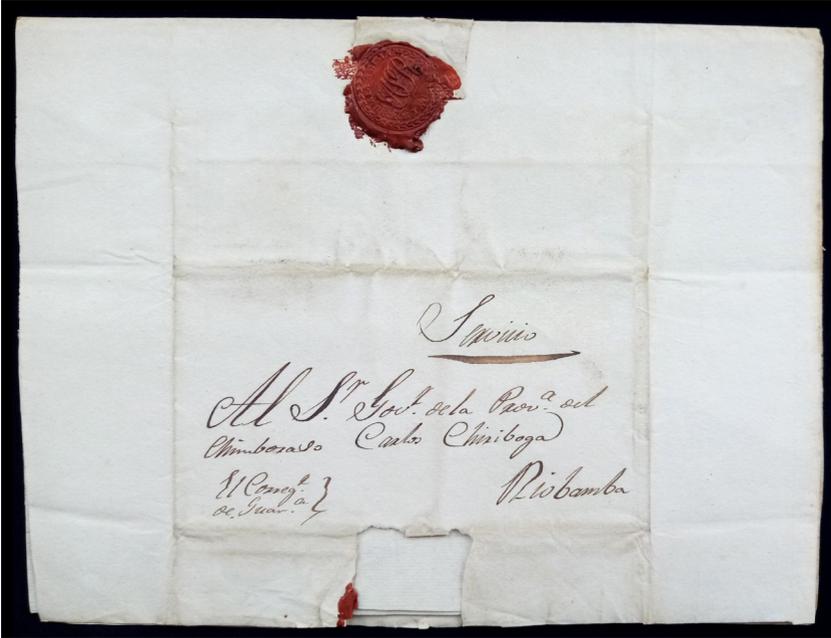


Figura 5

El 2 de mayo de 1831 el presidente Juan José Flores crea, por decreto, la Administración General de Correos así como los primeros reglamentos para reorganizar el sistema postal en el Ecuador.

Guaranda, 5 de abril de 1832. Carta dirigida por el Corregidor de Guaranda al Gobernador de la Provincia del Chimborazo. Sobre remisión de reclutas.

El 13 de agosto del año 1835 se promulga la segunda constitución de la nación ecuatoriana en razón de lo cual nuestro territorio pasa a denominarse República del Ecuador.



**HERNAN CABEZAS**  
L I C O R E S

Pedidos por  
**WhatsApp**

 +593 995 622361

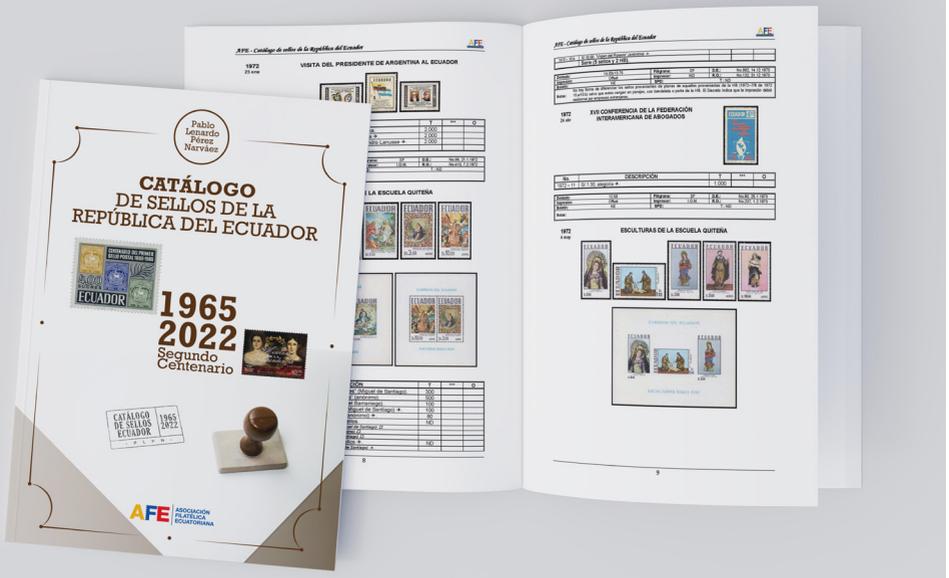
Es tradición, ofrecer a nuestros clientes desde siempre los mejores **licores nacionales e importados.**

Sea parte de nuestro **selecto grupo de amigos** y disfrute de un servicio eficiente y **personalizado.**



# FLAMANTE CATÁLOGO DE SELLOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

**A****F****E** – PABLO PÉREZ (1965 – 2022)  
DISPONIBLE PARA LOS FILATELISTAS  
DEL MUNDO ENTERO



En los próximos días se pondrá a disposición de la comunidad filatélica ecuatoriana el Catálogo de Sellos de la República del Ecuador, período 1965-2022, en un nuevo formato y en línea, para beneficio de todos los colegas filatelistas. Su autor nos cuenta detalles sobre el mismo.

### ***¿En qué consiste el catálogo AFE-PLPN?***

Es la actualización de uno de los tomos que integra un proyecto más ambicioso relativo a un catálogo de sellos postales completo de la República del Ecuador, cubre el período 1965-2022.

### ***¿Cuáles son las innovaciones frente al catálogo anterior?***

La presentación es diferente, con imágenes más grandes que facilitan al coleccionista identificar rápidamente a los sellos postales, también se ha eliminado las cotizaciones, aunque se han dejado espacios para que el filatelista haga un seguimiento del valor de cada especie, convirtiendo al trabajo en un catálogo eminentemente filatélico de control de colección.

Una incorporación muy importante es la relativa a la información de la norma legal que autoriza las emisiones postales y el Registro Oficial en la que se encuentra, este ha sido un trabajo de hormiga en gran medida facilitado por la tecnología digital actual; aquí cabe indicar que se pudo evidenciar que varias

emisiones postales no cuentan con este sustento o, si lo tuvo, nunca fue publicado en las instancias pertinentes. El sistema de numeración se ha mantenido, esto facilita enormemente en caso de que se deba incorporar un nuevo sello, como sucedió con el sobrecargo de S/4 en azul sobre el timbre orientalista en 1972, sin que se tenga que modificar toda la numeración subsiguiente.

También se incorporan imágenes de todos los sellos postales emitidos, en las ediciones anteriores cuando un sello tenía la misma imagen y cambiaba solo su valor facial y color solo se presentaba uno de los sellos de la serie, ahora están todos.

Finalmente, y tal vez la más importante de todas, el catálogo estará disponible en línea y gratis, es decir, cualquier filatelista podrá descargárselo en formato pdf.

### ***¿Dónde se puede acceder al catálogo?***

A mediados de diciembre estará disponible en mi página web: <https://filateliaecuador.com>

### ***¿Cuáles son los usos que el coleccionista puede dar al catálogo?***

Esencialmente el llevar un control de su colección, basado en un listado de las emisiones postales realizado a nivel nacional, lo que garantiza una relación completa y basada en información directa de lo emitido.

Esto también le facilita el hacer un plan para cumplir el objetivo final de todo filatelista, el tener una colección completa del área que colecciona.

### ***¿Qué motivó hacer esta obra?***

Lastimosamente catálogos actualizados de sellos postales ecuatorianos solo existen a nivel internacional, los conocidos Scott, Yvert&Tellier, Michel, Stanley Gibbons, etc., pero estos no tienen una relación completa y a veces secuencialmente errada de nuestros sellos, es cierto que también los valoran, pero bajo ningún criterio de mercado ya que este prácticamente no existe, por lo que son realmente ilógicos los valores que reportan.

Por otro lado, los últimos esfuerzos locales fueron la actualización del catálogo de Olivier Bertossa y mi catálogo previo, en ambos casos están bastante desactualizados, por lo que es necesario el contar con una relación actualizada y susceptible de serlo con relativa frecuencia, la que espero sea trimestral. Lo más valioso es que estará disponible de manera gratuita para los que lo requieran.

### ***¿Cuáles son las expectativas con este aporte, en la filatelia ecuatoriana?***

Que se mantenga la información actualizada de las emisiones postales de nuestro país basándonos en datos recopilados de manera directa por filatelistas ecuatorianos y que todos puedan acceder a ella, esto también facilitará el intercambio filatélico.

Siempre estoy abierto a recomendaciones y, de ser el caso, incorporar algún sello que se considere deba serlo, aunque en este período parece están completos, en la siguiente etapa creo que este será un tema un poco más complejo.





## JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE

actualidadfilatelica@gmail.com

### ECUADOR

Historia Postal, Enteros Postales,  
Timbres Fiscales y Telegráficos,  
Timbres Patrióticos, Sobretasas Postales

## DR. FABIÁN CELÍN

MEDICINA OCUPACIONAL



MEDICINA OCUPACIONAL



DOCENCIA UNIVERSITARIA



ASESORÍA EN SEGURIDAD Y  
SALUD EN EL TRABAJO



VIGILANCIA DE LA SALUD EN EMPRESAS



EVALUACIONES ERGONÓMICAS DE  
PUESTOS DE TRABAJO



099 429 2954



## Luis Carlo

Colecciono Ecuador

Especialista en emisiones Waterlow

Email: [lfcarlo@telconet.net](mailto:lfcarlo@telconet.net)

Whatsapp: 593 999 316 923

## VITOLFILIA, un coleccionismo distinto

**FABRICIO LALAMA**  
**ARTISTA ESCULTOR Y TABACALERO**



### Vitola El Papel que viste al puro

**E**n el principio la palabra Vitola era usada para nombrar la plantilla con la que se calibraba las balas de cañón y fusil. La palabra vitola tiene para el mundo del tabaco y los puros 2 acepciones: una hace referencia al calibre del cigarro y la segunda a la propia anilla o faja del puro.

Ahora para entender esta pasión por coleccionar estas piezas de gran valor gráfico vale la pena hacer un recuento de su aparición.

La historia nos cuenta que el origen de las vitolas data de principios del siglo XIX. cuando por en España por Real Cédula se estableció la Factoría y Estanco de Tabaco y esto estuvo en vigor hasta junio de 1817 en que Fernando VII abolió los privilegios de la factoría, suprimiendo el estanco y decretando la libertad del comercio del tabaco.

Esta crónica es la más aceptada, por su valor lógico y por la datación que nos permite verificar su uso dentro del comercio de puros y cigarros.

Desde sus inicios, la extrema belleza de estas piezas, hizo surgir la afición de coleccionistas. Con el tiempo las anillas en sí mismas se convirtieron en obras de arte. Hasta llegar a organizarse concursos de la mejor vitola.

Necesariamente para seguir con la descripción de este elemento, hay que regresar a al tecnicismo de la palabra. Etimológicamente vitola, tiene varias acepciones, una de estas y la que hacemos referencia es para determinar la longitud, el peso y al calibre del cigarro, podemos encontrar algunas definiciones más detalladas dentro del vínculo con el tabaco:

1. Cada uno de los diferentes modelos de cigarro puro según su longitud, grosor y configuración.
2. Anilla de los cigarros puros.
3. Faja de papel litografiado que se coloca a cada cigarro puro para indicar su vitola y la marca de fábrica.

Ahora también, vale hacer una distinción dentro del ambiente del tabaco sobre el uso técnico de la definición de vitola, en la producción de puros encontramos la vitola de galera y la vitola de salida.

La vitola de galera es la que hace referencia a sus dimensiones y características dentro de las casas productoras de cigarros y vitola de salida es la que lleva el nombre comercial, la marca y otras informaciones de relevancia para la comercialización. En la práctica, la diferencia entre vitola de galera y de salida, no tiene que ver con el producto, si no en que la de salida lleva la adjunta la información de vitola, y en la galera no se viste al cigarro con la anilla, pero se conoce sus características. En la vitola de salida se hace necesario la incorporación de esta distinción para poder presentarlos al público con la información respectiva.

Además de hacerse necesario su uso por la consiguiente competencia existente entre los fabricantes tabaqueros y su lucha por proteger sus cigarros contra fraudes y falsificaciones, sin obviar la necesidad de los fabricantes de aquellos tiempos, el distinguir y adorar

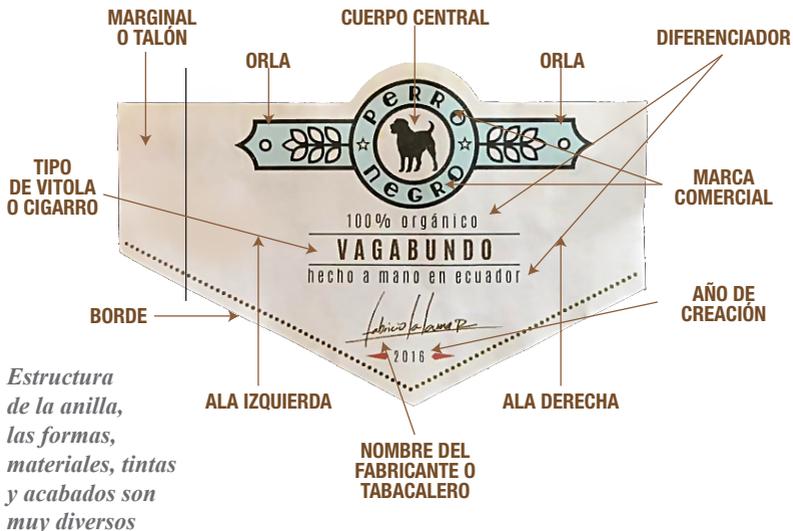
*Existen varias publicaciones que guían de manera técnica esta afición*



nar sus cigarros, destinados o dirigidos siempre a personas de alto nivel social en esa época. Así que La Vitola es la herramienta que se incorpora a los cigarros, con este intento de frenar el continuo fraude, y la necesidad de embellecer los cigarros, lo que dio paso a este nuevo campo para el mundo del coleccionismo.

En los registros se puede decir que mayor esplendor de la vitola corresponde a sus fases más tempranas, es decir, desde su aparición a mediados de 1800 a las 2 primeras décadas de los 1900. Este periodo es considerado por los expertos como La época de oro de la vitolfilia, ya que en este tiempo se producen las vitolas de mayor calidad artística y por tanto las más preciadas. Todos los coleccionistas quisiéramos tener en nuestras colecciones cuantas más piezas de estas, pero esto no es muy posible ya que no tiene las características de uso masivo y popular que tienen las estampillas.

Actualmente y como es mi caso, vengo observando que están saliendo unas excelentes piezas en el mundo de las anillas o vitolas que, si no llegan a la altura de las de principios del siglo XX, se están asemejando muchísimo y no dudo que en unos años serán muy cotizadas y buscadas por los coleccionistas.



## ***Vitolas y anillas ¿Cuáles son las diferencias?***

Ya que hemos dicho que anilla y vitola no son cosas igual, podemos asumir que esta diferenciación o su aclaración, es debido a la vitolfilia (afición de coleccionar anillas de puros), tan extendida entre los fumadores. y que homologa ambos conceptos.

Si acudimos los diccionarios son aceptados sendos términos. La diferencia está en que la vitola hace referencia a la longitud, diámetro y gramaje (peso) del cigarro, mientras que la anilla se trataría de la banda de papel impresa que viste al cigarro. En conclusión y para abordar el asunto con rigor, debemos referirnos al concepto vitola cuando hablemos por ejemplo de los formatos en sí de los puros. Y de anilla cuando estamos refiriéndonos exclusivamente al elemento que viste al puro.

Como lo cito Honoré De Balzac *"Elegancia es la ciencia de no hacer nada igual que los demás, pareciendo que se hace todo de la misma manera"* esta frase puede darnos paso al imaginario que

ayudará a construir nuestra propia cultura de vitolfilia.

Pero volviendo al romanticismo de este tema, podríamos justificar la aparición de dichas anillas, con diversas leyendas o teorías. Como la de proteger al tan valioso tabaco, o ser distintivo de calidad, evitar la copia y demás, pero una historia de estas especialmente bella y muy romántica es la que sostiene que fue Catalina La Grande, zarina de Rusia y esposa Pedro III, la que encargó a un asistente suyo situar una cinta de seda para no mancharse los guantes blancos al fumar o al tocar sus tabacos.

Desde el inicio hasta hoy en día el diseño y la elaboración de vitolas es y ha sido muy sofisticado, se usan técnicas como la litografía que requiere gran precisión y calidad, por el uso de tintas muy espaciales, relieves y uso de materiales muy costosos para su impresión como el caso de la plata y el oro.

Por lo que concluyó diciendo que la vitolfilia es la colección de pequeños tesoros suspendidos en el tiempo y vinculados con la magia de fumar.



## PANAGRA: EL SERVICIO EXTRA RÁPIDO (1930)

*JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE*

Aunque había realizado ya varios vuelos de prueba con anterioridad, la Panamerican Grace Airways (PANAGRA) empezó a prestar el servicio regular de transporte de pasajeros y correspondencia, desde Guayaquil, en marzo de 1929.

Originalmente, el puerto ecuatoriano era el lugar de encuentro, donde intercambiaban las valijas de correspondencia los vuelos que venían desde el norte y desde el sur. Pero, a partir del 19 de abril de 1930, empezó a anunciarse por la prensa que, desde el 29 de ese mes, se establecería un nuevo itinerario que permitiría acortar el tiempo de entrega de la correspondencia, que llegaría de Guayaquil a Nueva York en solo tres días y medio (imagen1).

Según el nuevo esquema, un solo avión recogería en Guayaquil la correspondencia para el norte y para el sur, todos los días martes. Llegaría del norte a las seis y media de la mañana, dejaría la valija para Guayaquil y, luego de embarcar la destinada al sur, saldría a las siete de la mañana con destino a Talara. Luego de entregar y recoger las valijas correspondientes, regresaría hacia el norte y estaría en Guayaquil a las cuatro de la tarde para, después de entregar



**PANAGRA**



SERVICIO AEREO INTERNACIONAL.

**Nuevo Itinerario**

DESDE EL 29 DE ABRIL REGIRÁ EL SIGUIENTE  
ITINERARIO PARA LOS AVIONES DE NUESTRA  
COMPANIA

DEL NORTE: Llegará los martes a las 6.30 a. m.  
PARA EL NORTE: Saldrán los martes a las 4.30 p. m.  
DEL SUR: Llegarán los martes a las 4.00 p. m.  
PARA EL SUR: Saldrán los martes a las 7.00 a. m.

La correspondencia para el Norte se recibirá en la oficina de Correos todos los martes hasta las 2 p. m.— Para el Sur todos los lunes hasta las 5 p. m.

La variación del itinerario de nuestros aviones obedece a la importante economía de tiempo que se obtendrá en lo sucesivo en nuestro servicio.

LA CORRESPONDENCIA ENVIADA POR LOS AVIONES DE LA "PANAGRA" EMPLEARÁ TAN SOLO TRES DIAS Y MEDIO ENTRE GUAYAQUIL Y NUEVA YORK Y VICEVERSA.

USE LA VIA AEREA PANAGRA.

**PAN AMERICAN GRACE AIRWAYS, INC.**

MALECON 702 TELEF. C. 1858

*Imagen 1: Anuncio publicado en El Diario, Guayaquil, el 20 de abril de 1930.*

y recibir el correo, partir hacia Cristóbal a las cuatro y media. La correspondencia para el sur se recibiría en el correo hasta las cinco de la tarde de los lunes, mientras que la del norte podía entregarse hasta las dos de la tarde de los martes. El avión que se utilizaría para la prestación del servicio era el hidroavión Sikorsky, que llevaba ya un año cubriendo la ruta entre Colón y Guayaquil (imagen 2).

El primer vuelo bajo este nuevo esquema partió de Miami el sábado 26 de abril de 1930; el piloto era Charles Lindberg que ese mismo día

arribó a La Habana y al siguiente continuó su viaje hasta Cristóbal. Ahí la valija para el sur se entregó al piloto del Sikorsky, Lloyd R. Moore, que el lunes 28 viajó hasta Salinas, desde donde la mañana del martes 29 partió hacia Guayaquil (El Universo, Guayaquil, 30 de abril de 1930).



**Timo Kantalainen**

Tyypäläntie 15 C 14

40250 Jyväskylä

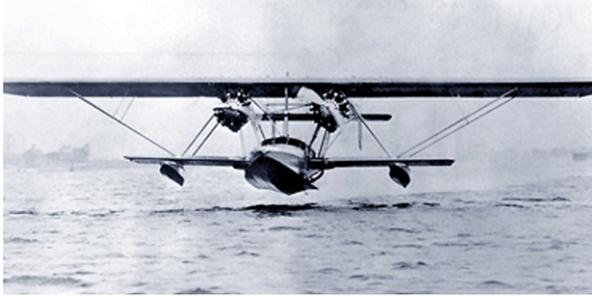
Finlandia

Email: kirupash@gmail.com

Telf.: +358 44 277 6305

Me gusta coleccionar solamente **filatelia de Ecuador**. Quisiera tener todas las estampillas hasta 2001.

Cuando quieran vender estampillas directamente para mi, por favor escriban a mi correo electrónico.



*Imagen 2: El Sikorsky S-38, que volaba entre colón y Guayaquil y luego se destinó al servicio extra rápido.*

Desde Guayaquil, el mismo martes 29, el Sikorsky partió hacia Talara donde le esperaba, para intercambiar valijas, el Santa Rosa, que había aterrizado a las cuatro y 55 de la mañana, después de un vuelo nocturno de nueve horas desde Lima, pilotado por C. G. Robinson. El vuelo que venía desde el sur había tenido problemas para cruzar la cordillera: el clima le impidió hacerlo el sábado 26 y el domingo 27 de marzo; el lunes 28, cuando la compañía había contratado ya un tren expreso para cubrir el tramo entre Mendoza y Santiago, el avión hizo un tercer intento y pudo aterrizar en Santiago a las diez de la mañana (El Universo, Guayaquil, 1 de mayo de 1930).

En las declaraciones que hizo en Lima en relación con este vuelo, Harold Harris, quien dirigían la PANAGRA, destacó dos notables hechos para la aviación en Sudamérica: “el primer vuelo nocturno entre Lima y Talara, cubierto con toda felicidad; y el récord de velocidad de vuelo entre Argentina y Cristóbal”( El Universo, Guayaquil, 1 de mayo de 1930).

El Sikorsky, después de recoger la correspondencia en Talara debía dejar en Guayaquil la valija para el Ecuador y recoger la que desde ahí se enviaba hacia el norte. El avión, sin embargo, siguió

de largo sin topar en el puerto ecuatoriano. No he encontrado más explicación para el hecho que la que aparece entre líneas en los documentos de la época: el interés por establecer un récord de vuelo entre Talara y Cristóbal; en palabras de Justo Campaña, el “intrépido aviador estableció un record para el servicio peruano; pero también nos permitió establecer otro de mal servicio a los ecuatorianos” (Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador).

El 1 de mayo de 1930 se publicó en diario El Comercio de Quito una nota enviada desde Guayaquil el día anterior, según la cual se desconocía el paradero del avión y el público estaba angustiado por ello, si bien un alto funcionario de la PANAGRA había dicho que era muy probable que haya seguido de largo. Luego se hizo conocer, sin mayor detalle, que PANAGRA había explicado las causas y ofrecía enviar un avión para retirar la correspondencia que había quedado en Guayaquil; “el comercio y la banca, informa el diario, han sufrido perjuicios y mortificaciones” (El Comercio, Quito, 2 de mayo de 1930). La oferta del avión, sin embargo, no llegó a concretarse y, como se verá, la correspondencia se despachó en el siguiente vuelo de itinerario, el martes 6 de mayo. “La Compañía Panagra no ha hecho diligencia alguna para despachar la correspondencia que se encuentra aquí.- espera que llegue el Hidroavión

**Fabián Celín P.**

**FILATELISTA TEMÁTICO**

**Hojas álbum a color**

- De Ecuador y otros países

**Sellos - Hojas recuerdo - FDC**

- Nuevos y usados
- De todo el mundo

✉ [hfcpemoo@hotmail.com](mailto:hfcpemoo@hotmail.com)

☎ 099 993 5739

de la Scata (sic) con la que se ha fusionado para enviarla. Dicha demora ha mortificado enormemente al comercio”, informó diario El Comercio, de Quito, el 3 de mayo de 1930.

En Guayaquil se había preparado la correspondencia cancelándola con dos marcas conmemorativas del vuelo. Una fue entregada por la PANAGRA y tenía, en un rectángulo, la leyenda “PAN AMERICAN-GRACE AIRWAYS, Inc. / PRIMER VUELO RAPIDO / GUAYAQUIL-NEW YORK GUAYAQUIL-MONTEVIDEO / 3 ½ días 3 días / ABRIL 29 DE 1930”; la otra la preparó el Centro Filatélico de Guayaquil y consistía en las siglas entrelazadas SAPG (Servicio Aéreo Postal Guayaquil) y la leyenda “VUELO INAUGURAL / SERVICIO RAPIDO / 3 ½ DIAS / GUAYAQUIL-NEW YORK / ABRIL 29 1930 / SERVICIO AEROPPOSTAL / PANAGRA”. Las dos marcas se aplicaron, indistintamente, en negro y violeta (imagen 3).

A pedido del Centro Filatélico de Guayaquil, el Administrador General de Correos de esa ciudad informó sobre el no despacho de la correspondencia hacia el norte:

“Yo, Carlos Manuel Avilés R., Administrador General de Correos de Guayaquil, a solicitud de parte interesada, CERTIFICO:



Imagen 3

1° que el día 29 de abril de 1930, se ha anunciado, recibido y sellado en esta Oficina Postal, así como se ha entregado a la Agencia respectiva del servicio aéreo, el PRIMER DESPACHO AERO-POSTAL RAPIDO DE 3 Y 3 ½ DIAS, ENTRE GUAYAQUIL Y NUEVA YORK.- 2° toda esta valija ha sido sellada con un par de cachets conmemorativos que el mismo día, en cuanto se ha terminado de aplicarlos a todas las piezas a ser expedidas por la ruta aérea, ha sido destruido en esta Administración de Correos, como se puede observar en la aplicación del sello de la PAA, como el del C.F.G. en este Certificado.- 3° CERTIFICO también, que el piloto R.E. Moore, de la Pan American Airways Inc., habiendo recibido ulteriores instrucciones y para nosotros desagradables, de sus superiores en Cristóbal, Zona del Canal, no recaló en Guayaquil, en su viaje del Perú a Panamá, el día 29 de Abril, fecha en que ha sentado el record de 12 horas de vuelo entre Talara, y France Field.- 4° En tal circunstancia toda la valija del servicio Expreso o Rápido, con destino al norte del Ecuador, se ha quedado detenida hasta el siguiente vuelo”. El documento está fechado el 6 de mayo de 1930 (Justo Campaña, Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador).

La correspondencia que estaba lista para su envío al norte se quedó en Guayaquil hasta el siguiente viaje, previsto para el 6 de mayo, con las marcas que se referían a un vuelo que no llegó a realizarse (imagen 4).

El 6 de mayo, el nuevo itinerario se cumplió sin problemas. El Sikorsky arribó a Guayaquil a primera hora y salió para Talara (El Universo, Guayaquil, 6 de mayo de 1930); a las tres y media de la tarde estaba de regreso y a las cuatro y cuarto emprendió el vuelo hacia el norte (El Universo, Guayaquil, 7 de mayo de 1930).



*Imagen 4*

En algunas de las cartas despachadas ese día hacia el norte, se aplicó una marca circular, con el escudo de armas del Ecuador y, en un doble círculo exterior, la leyenda “PRIMER VUELO RAPIDO EFECTIVO / ECUADOR-U.S.A.” (imagen 5). Según informa Justo Campaña en el Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador, la marca fue aplicada por la Administración de Correos a sugerencia del Centro Filatélico de Guayaquil, y se destruyó después de aplicarse.

A partir del 6 de mayo de 1930 continuaron los vuelos dentro del itinerario previsto, a razón de un viaje semanal, que pasaba por Guayaquil los días martes. Los vuelos de este período, según el registro de “Información Portuaria” de diario El Universo, de Guayaquil, se hicieron los días 6, 13, 20 y 27 de mayo, 3, 10, 17 y 24 de junio (imagen 6). Hubo, sin embargo, tres vuelos que, si bien llegaron el martes, día previsto, salieron hacia el norte el día miércoles.



*Imagen 5: Sobre despachado en el vuelo extra rápido del 29 de abril de 1930. Llegó a Santiago el 1 de mayo de 1930. Pagó cinco sucres, valor superior a la tarifa de dos sucres con diez centavos hasta Chile, más 10 centavos tarifa de superficie y diez centavos adicionales por la certificación.*

El primero fue el vuelo del martes 3 de junio, que demoró su regreso de Talara y llegó a Guayaquil a las 6 de la tarde, razón por la cual partió al norte al día siguiente, miércoles 4 de junio (El Universo, Guayaquil, 4 de junio de 1930); no he encontrado explicaciones sobre esta demora, pero es probable que haya debido esperar, en Talara, al vuelo que venía desde Lima e intermedios.



Lo mismo ocurrió en el siguiente vuelo, del 10 de junio, que se detuvo en Guayaquil y partió al sur a primera hora del miércoles 11; regresó ese mismo día y partió hacia el norte el 11; el culpable del retraso fue el avión que desde el sur debía llegar a Talara y que se demoró en hacerlo (El Universo, Guayaquil, 11 de junio de 1930. El Universo, Guayaquil, 12 de junio de 1930).

El vuelo del 17 llegó al medio día y salió en la tarde para Talara (El Universo, Guayaquil, 18 de junio de 1930). No he encontrado datos sobre el viaje de regreso.

En relación con este período, resulta interesante la información que publicó diario El Universo, de Guayaquil, con la lista de los remitentes de las cartas llegadas desde el sur en el vuelo del 3 de junio de 1930 (El Universo, Guayaquil, 5 de junio de 1930). Lamentablemente se trata de una nota aislada, pero que de alguna manera permite tener una idea del movimiento postal y muestra que el grueso de la correspondencia procedía de Chile. En ese vuelo se recibieron cuarenta y ocho cartas, de ellas treinta y cuatro



*Imagen 6: Sobre que debió salir hacia La Habana en el vuelo no realizado el 29 de abril de 1930. Se despachó en el vuelo del 6 de mayo y llegó a la capital cubana el 8 de mayo; el 11 de mayo pasó por Nueva York para ser devuelta al remitente. Pagó tres sucres con sesenta y cinco centavos, tarifa superior a la necesaria de dos sucres con setenta centavos (dos sucres con cincuenta centavos hasta La Habana, más diez centavos por la tarifa de superficie y diez centavos por la certificación).*

de Chile, una del Uruguay, tres de la Argentina y diez del Perú.

A partir de julio de 1930 cambió el itinerario y se establecieron dos vuelos semanales (El 27 de junio de 1930, el Administrador de Correos de Guayaquil informó que PANAGRA cambiaría su itinerario estableciendo dos vuelos semanales.

El texto de la comunicación del Administrador de Correos, que se publicó en El Universo, de Guayaquil, el 28 de junio de 1930, fue el siguiente:

“Guayaquil, a 27 de junio de 1930 / Sección Administración / Señor Director de EL UNIVERSO / Ciudad. / Pongo en su conocimiento y a fin de que se sirva hacerlo conocer del público, que esta Administración de acuerdo con la Agencia Panagra, ha dispuesto que el cierre de la valija aérea para el Norte y Sur respectivamente se

efectúe en los días y horas que a continuación detallo, de conformidad con el nuevo itinerario bisemanal de llegada y salida de los aviones que conducirán la correspondencia. / Por esta sola vez, la valija para el Sur, se cerrará a las 5 p.m. del día martes 1°. De julio; y para el Norte el día miércoles 2 a las 3 p.m. / El día jueves 4, se cerrará a las 6 p.m. para el Sur; y para el Norte el viernes 5 a las 2 p.m. / En lo sucesivo la valija para el Sur se cerrará el día domingo a las 4 p.m. y para el Norte el lunes a las 2 p.m. / Los certificados se recibirán hasta una hora antes de cerrada la valija ordinaria. Los domingos se cerrarán éstos a las 12 m. / De Ud. Muy atto. Y S.S. / Administrador de Correos. / C. M. Avilés R.”y, para adaptarse al mismo, cambiaría el calendario establecido para el cierre de las valijas.



*Imagen 7: Carta despachada a Buenaventura el 6 de mayo de 1930. Recibida en destino al día siguiente, pagó la tarifa aérea de un sucre más diez centavos por la tarifa de superficie. Al reverso, el sello que indica que el vuelo fue el primer vuelo rápido efectivo.*





# GRUPO DE ESTUDIO FILATÉLICO **E C U A D O R** PHILATELIC STUDY GROUP



<https://filateliagrupoecuador.blogspot.com>