



EX FIGUA 77

Exposición Filatélica de Guayaquil - Año 1.977

CLUB FILATELICO GUAYAQUIL y
CENTRO FILATELICO Y NUMISMATICO GUAYAQUIL



Edificio LA INTERNACIONAL

Aguirre No. 324
Segundo Piso
Oficina No. 8
Telf. 524-539
Casilla No. 9615
Guayaquil - Ecuador

EXFIGUA 77

*Exposición Filatélica de Guayaquil
Año 1977*

*CLUB FILATELICO "GUAYAQUIL"
y
CENTRO FILATELICO Y NUMISMATICO
GUAYAQUIL*

*Salón del Museo Municipal
6 al 10 de Octubre de 1977*

Introducción

El Club Filatélico Guayaquil, presenta en EXFIGUA 77 sus dos publicaciones de reciente edición:

- * *OBLITERACIONES DE LA PRIMERA EMISION DE ESTAMPILLAS ECUATORIANAS EN EL PERIODO 1865 - 1872 Y OFICINAS POSTALES DE LA EPOCA*
- * *PRIMEROS VUELOS Y VUELOS ESPECIALES DEL ECUADOR.*

El presente folleto contiene la serie de cinco artículos que con autoría del Dr. Roberto Leví Castillo fueron publicados en la Sección Filatélica del diario EL TELEGRAFO. — Estos artículos complementan la parte histórica de nuestro Catálogo de Primeros Vuelos.*

*Cortesía de
GRAFEC y MADISA
Como colaboración
Con
EXFIGUA 77*

* *(Reeditados con la autorización de su autor)*

Exposición Filatélica de Guayaquil

No existe nada más precioso ni que tenga mayor interés para el estudioso que una colección de sobres aéreos y de tarjetas conmemorativas voladas en la época respectiva cual un jalón de progreso y de verdadero patriotismo.

La verdadera historia de la aviación en el Ecuador comienza en 1913 con la adquisición por el "Club Guayas de Tiro y Aviación" de una pequeña máquina "Chiribiti" de 50 caballos de fuerza. Esta máquina llamada "Patria No. 1" fue guiada por el estupendo aeronauta italo-ecuatoriano Capitán Cosme Renella. En esta época no se soñaba aún con el correo aéreo, y la conquista del espacio estaba en sus albores, y fue Cosme Renella el primer aeronauta del Ecuador que voló en su máquina, en un lejano 8 de Octubre de 1913, sobre la ciudad de Guayaquil y luego vendió tarjetas para la fundación de una escuela de aviación. Desgraciadamente este esfuerzo tuvo corta duración y si no hubiera sido por las tarjetas emitidas, habría quedado totalmente olvidado por la historia . . .

En 1920 llegó al Ecuador contratado por Don José Abel Castillo, Ellia Liut con el biplano "Telégrafo I" y el 4 de Noviembre de 1920 realizó la hazaña de volar entre Guayaquil y la ciudad de Cuenca, iniciando así el correo aéreo en el Ecuador.

Posteriormente vuela entre Cuenca y Riobamba, para luego continuar desde esa ciudad a Quito. En vuelo hacia el Norte llegó al límite della patria y en un 6 de Marzo de 1921 transporta por primera vez el correo aéreo entre Ecuador y Colombia, siendo la primera valija internacional en la América y un jalón de gloria del que puede orgullecerse el Ecuador.

La primera hazaña de Liut esta inmortalizada en una tarjeta de vuelo, así como lo está el vuelo inmortal de este mismo piloto entre Riobamba y Quito pero desgraciadamente no existe ninguna pieza postal del vuelo histórico entre Ecuador y Colombia . . .

En 1928 llega al país la compañía de aviación "Sociedad Colombo - Alemana de Transportes Aéreos", la que realiza un vuelo experimental el 16 de Junio de 1928, inmortalizado por algunos sobres y cachets.

El primer correo aéreo volado por SCADTA y con el pago de la sobretasa, más sin estampillas, lo realiza el 30 de Julio de 1.928 entre Guayaquil y los aeropuertos colombianos.

El 28 de Agosto de 1928 realiza el primer vuelo con sellos postales sobrecargados "PROVISIONAL" y por una coincidencia vuelan 88 estampillas del ensayo postal "50 CTS 50", siendo ésta una de las curiosidades de la historia aeropostal del Ecuador.

En Julio de 1928 arriba al país un avión "Keystone" del tipo fumigador y el cual es manejado por el piloto Daniel E. Tobín, este vuelo trajo a los personeros de las compañías "Huff Daland Dusters" y la "Ingersoll Rand" los que traían la consigna de hablar con el presidente Ayora y establecer un contacto de correo aéreo entre Perú y Ecuador.

El 30 de Septiembre de ese año volaba entre Lima y Talara la nueva compañía "Pan American Grace Airways & Peruvian Airways" iniciando sus operaciones.

En Noviembre de 1928 llegaba al Ecuador una máquina "Fairchild 71" manejada por el piloto Daniel E. Tobin, con el objeto de iniciar el servicio de correo aéreo entre Perú y Ecuador, aprovechando de la visita del Presidente Herbert Hoover al Ecuador y con el objeto principal de obtener el contrato para extender la ruta "FAM 9", de Miami—Kingston—Zona del Canal de Panamá con la conexión de un servicio en América del Sur, debidamente contratado con la nueva compañía Norteamericano—Peruana recientemente creada.

Obtenido el contrato la "Pan American Grace Airways Inc" extendió sus servicios comprando un par de anfíbios tipo Sikorsky y así el día 19 de Mayo de 1929 se volaba el primer vuelo entre Guayaquil y los Estados Unidos, conectados en la Zona del Canal de Panamá por la ruta "FAM 9". Existen algunas piezas de este vuelo, histórico que fueran transportadas en hidroavión anfibio tipo Sikorski.

Las operaciones del "Pan American Grace Airways Inc" continuaron, pero el Capitán Harold Harris., Vice-Presidente de la compañía tenía en mente algo espectacular para llamar la atención sobre ésta y así en Agosto de 1929 realizó un raid a Quito, en donde suscribió un contrato de operaciones con el Gobierno del Ecuador y el 28 de Agosto de 1928 realizó un vuelo histórico, entre Quito y Guayaquil, transportando la correspondencia y el cual fuera inmortalizando por un cachet rectangular y otro ovoideo con las palabras "Primer Correo Aéreo/Quito-Gua-

yaquil" en el primer tipo y en el otro en 4 líneas: "P.A. G. A. 1./Correo Aéreo/Primer Vuelo/Quito-Guayaquil" el primero está en tinta roja y el segundo en tinta lila, ambos tienen el cachet de primer vuelo y las estampillas están debidamente mataestrelladas con la fecha "Agosto 28-1929" de Quito y de Guayaquil.

La "Pan American Grace Airways Inc.", extiende sus servicios a Chile y vuela la primera valija el 19 de Septiembre de 1929 la que lleva el cachet de recepción de Valparaíso de Septiembre 23 de 1929.

El 16 de Octubre de 1929 se realiza el primer correo aéreo por la vía "Pan American Grace Airways Inc.", entre Guayaquil y Buenos Aires, volando los trimotores "Ford" de Pan American, sobre el famoso paso de Upsallata y realizando la travesía, habiendo arribado a Buenos Aires este primer despacho el 21 de Octubre de 1929.

Los pilotos Luis Mantilla y Cosme Renella deciden iniciar, un servicio postal militar en el Ecuador y el día 2 de Enero de 1930 vuelan el primer correo aéreo militar en el Ecuador entre el aeropuerto y escuela de aviación "El Cóndor" y el aeropuerto de Iñaquito, en el tiempo de 2 horas y 20 minutos, desafiando los vientos de la cordillera en los avioncitos anticuados R1 y R2. Esto puede llamarse una hazaña pues los avioncitos en mención eran de bajo radio de vuelo y realizaron una acción arriesgada al llevarlos a la altura en que el aire rarificado hacía difícil su operación y manejo, sin embargo existen como testigos de esta hazaña los sobres transportados en ese vuelo, con el mapa de ruta y la firma del administrador de Correos de Guayaquil y las marcas postales de Quito y Guayaquil del mismo día.

El 16 de Enero de 1930 se realizó el primer vuelo de conexión entre Guayaquil y la ciudad de Bahía de Caraquez, por intermedio de los hidroaviones de "Pan American Grace Airways Inc".

El 9 de Febrero de 1930, realizan los aviones militares el primer vuelo experimental por cuenta de la SCADTA entre Quito y Latacunga, existiendo un cachet rectangular y el matasello de Latacunga de recepción del mismo día del tipo de acero de SCADTA.

El 19 de Marzo de 1930 se comienza a vender la estampilla de 1 Sucre roja de la nueva serie de la Aviación Nacional y se envía en un vuelo internacional de "Pan American Grace Airways Inc".

El 2 de Abril de 1930 extiende sus servicios a Costa Rica y Salvador la nueva Compañía "Pan American Gra-

ce Airways Inc" conectando al Ecuador con los países de América Central, existen los sobres con los respectivos cachets de envío y recepción de San José de Costa Rica y El Salvador, respectivamente.

El capitán Luis Mantilla realiza un raid Quito-Latacunga-Guayaquil saliendo el 15 de Mayo de 1930, y llegando el 17 de Mayo a esta ciudad, aquí recibió "Pan American Airways Inc." la valija y la voló en su primer vuelo conectando a Ecuador con Venezuela, llegando a Maracaibo el 20 de Mayo de 1930 en honor del año del Centenario de la Muerte del Mariscal Antonio José de Sucre. El sobre volado es uno de los más interesantes que existen por los matasellos y cachets.

Así iniciamos pues un ciclo de artículos históricos enunciando los primeros vuelos postales que se han realizado en el territorio de la República del Ecuador.

La compañía Pan American Grace Airways decidió iniciar su servicio entre Guayaquil y Estados Unidos en 4 días de Guayaquil a New York.

Sucedió pues que para este viaje especial se recogió el 29 de abril de 1930 la correspondencia y se selló y se la entregó en la respectiva agencia aerpostal. Esta valija fue sellada por un par de cachets conmemorativos, que el mismo día después de haber sido aplicado a todas las piezas y luego de hacer un certificado de la Dirección de Correos, se procedió a destruir el cachet sin marco y el rectangular que decían "Pan American Grace Airways Inc. Primer Vuelo Rápido Guayaquil-New-York-Guayaquil Montevideo 3½ días, 3 días, abril 29 de 1930" y otro que llevaba más o menos la misma inscripción y unas iniciales.

Sin embargo el correo no voló sino hasta el día 6 de mayo de 1930 pues el piloto R. E. Moore, habiendo recibido instrucciones urgente de PANAGRA no recaló en Guayaquil en su viaje al Norte desde Talara a Cristóbal, pero el 29 de abril de 1930 batió el récord de recorrido para ese entonces entre Perú y la Zona del Canal. Luego vino el vuelo inicial que no fue en el mismo día que indican los cachets sino el 6 de mayo de 1930, en que el mismo piloto R.E. Moore llevó al fin la valija hasta Cristóbal para hacer conexión con la ruta FAM-5 entre la Zona del Canal y Miami. La correspondencia por aquella ocasión fue llevada por los Clipper "Martín 105" de PANAGRA hasta Miami y de allí con los aparatos de las líneas postales ya establecidas hasta la ciudad de New York o Chicago. Llegó a New York el día 9 de Mayo de 1930.—

Ya todos conocemos las peripecias del vuelo del Capitán Benjamín Méndez Rey, quien llegara al Ecuador en su avión "Ricaurte" y volara desde Bogotá el día 4 de Junio de 1930, con motivo de las festividades del Primer Centenario de la muerte del Mariscal Antonio José de Sucre.—

El día 13 de Junio de 1930, realizó el mayor Benjamín Méndez Rey el vuelo de regreso entre Quito y Bogotá, haciendo un raid adicional a la ciudad de Latacunga en donde quedaba la principal base aérea ecuatoriana, para de allí dirigirse a Bogotá. Los sobres vienen marcados con un cachet rectangular a cuatro líneas en color violeta que dice; "Servicio Postal del Ecuador / Raid "Méndez/ Quito — Latacunga - Bogotá / Junio 3 de 1930".

Sin embargo el avión "Ricaurte" no pudo abandonar Latacunga en esa fecha sino recién el día 26 de Junio, habiendo llegado al campo aéreo de la Escuela de Aviación Militar de Madrid el mismo día. Las cartas llevan el matasello aéreo de acero con la fecha "Junio 26 de 1930" y la palabra "Bogotá". La nueva compañía PANAGRA inició el servicio hacia la ciudad de México y Nueva Laredo, el día 16 de Junio de 1930, existiendo sobres conmemorativos con un cachet especial muy interesante. Llegando a sus destinos los sobres el 22 de Junio de 1930.

El 5 de Julio de 1930 realizó la nueva compañía PANAGRA una extensión de servicios postales hacia la capital de la Guayana holandesa o Surinam y se envían sobres de primer vuelo: con un cachet especial, habiendo arribado a Panamaribo (Suriname) el día 7 de Julio de 1930.—

El día 14 de agosto de 1930 se extendió el servicio hacia Georgetown, capital de la Guayana Inglesa y habiendo arribado el correo en esa ciudad el día 16 de agosto de 1930, y la pieza fue expedida por la vía de Cristóbal a Guayaquil.—

El día 20 de agosto de 1930 se realizó el vuelo inaugural del "Servicio Aéreo Militar" volado por los capitanes Cosme Renella y Luis Mantilla entre la base de Latacunga y la ciudad de Tulcán (Carchi) se ordenó un cachet especial y se colocó la inscripción rectangular a cuatro líneas: "Administración de Correos Latacunga / Primer Correo Aéreo a Tulcán / Pilotos de la Aviación Militar - Capitanes / Cosme Renella - Luis Mantilla".

El día 24 de septiembre de 1930 se realizaba el primer correo aéreo entre Latacunga y Riobamba, volado por los mismos capitanes Renella y Mantilla. El cachet es

a dos líneas y dice "Primer Correo Aéreo Latacunga-Riobamba" en tinta violeta.

El 29 de octubre de 1930 extiende la nueva línea PANAGRA sus vuelos a la Guayana Francesa y vemos que arriba el despacho en Cayena el día 1.º de noviembre de 1930, según el matasello de recepción, habiendo sido retornada al Ecuador por la vía de Bordeaux.—

El 1.º de diciembre de 1930 extiende la nueva compañía PANAGRA sus líneas aéreas hacia el Caribe y se hace el primer correo aéreo entre Guayaquil y Cienfuegos. La pieza fue recibida el 3 de diciembre en su destino.—

El servicio competitivo de PANAGRA entre Estados Unidos y Perú hizo que las ganancias por el transporte de valijas y de pasajeros por Scadta declinaran apreciablemente. Por esta razón el Dr. Peter Paul von Bauer, gerente General de la Compañía decidió liquidar las pertenencias y vendérselas a la PANAGRA y quedarse en Colombia en donde el transporte era aún de su exclusividad y no existía una competencia tan tremenda. El 27 de diciembre de 1930 volaba el último correo y éste llevaba un cachet muy interesante de montañas, entre las que se destacaba el Chimborazo, y un avión con las iniciales SCADTA en violeta rojizo y negro y la inscripción "Último Correo Aéreo en el Ecuador, 27 de diciembre de 1930", habiendo volado sólo 473 piezas, lo que hace de éstas las más interesantes para el estudio de los correos aéreos del Ecuador.

El 23 de marzo de 1931 se realiza por intermedio de la PANAGRA el primer despacho rápido por la vía New York entre Ecuador y España, el que fuera despachado en Guayaquil el día 23 de marzo de 1931 y llegando a Madrid el día 7 de abril de 1931, habiendo sido despachado desde New York con barco rápido.—

El día 1.º de enero de 1932 se realizó el vuelo de correo aéreo que iniciaba el servicio militar de correo aéreo entre Latacunga-Quito - Otavalo - Ibarra - Tulcán, éste llamado "Servicio Aéreo Nacional" usó un cachet especial rectangular con las puntas en forma de semicírculos hacia afuera y también un matasello triangular especial formado por dos triángulos con la inscripción intermedia.

El piloto Teodoro Levy Gildred trajo al Ecuador un avión Ryan dotado con un motor Wright J. 6 de 300 H.P. con una cabina para seis pasajeros y espacio para transporte de correos. El monoplano salió directamente de la fábrica "Ryan" en San Diego, California (Estados Unidos) el 13 de marzo de 1931 y realizando escalas llegó a

Salinas el 29 de marzo de 1931 y luego voló a Quito pilotado por el piloto y propietario Sr. Levy Gildred llegando a esa población el 31 de marzo de 1931.

El avión fue vendido al Gobierno del Ecuador por la suma de 18.000 dólares y bautizado con el nombre de "Ecuador", para destinarlo al "Servicio Aéreo Nacional".

Este avión "Ecuador" tuvo un gran papel en el desarrollo del correo aéreo militar y luego de varios vuelos de prueba y acondicionamiento realizó el primer vuelo oficial entre la base de Latacunga y Guayaquil el 28 de febrero de 1932, usando un cachet especial en tinta negra con vista de la iglesia y parque "Vicente León" en Latacunga.

El día 1.º de marzo de 1932 regresó a su base en Latacunga, transportando el correo y el cachet esta vez color rojo ladrillo llevaba una vista del Palacio Municipal y Gobernación así como del Río Guayas y en esta vez fue pilotado por los capitanes Cosme Renella y César Monge, con el mecánico Bruno Ceccoville.—

El 25 de marzo de 1932 la nueva compañía PANAGRA hizo el primer viaje de correo interno oficial, transportando valijas entre Manta y Salinas y luego Guayaquil, el correo impuso un cachet mostrando la Aduana de Manta y un avión de Panagra volando, en los colores negro y matasello azul.—

La compañía PANAGRA introdujo los nuevos aviones Clipper Martín y se realizó el primer vuelo de estos aparatos entre Guayaquil y Cristóbal, que era el terminal de la compañía para el lado del Pacífico, el día 23 de Noviembre de 1931 habiéndole tocado al avión "San Blas" el servicio de ida, inaugurando este nuevo servicio de la compañía.—

El avión "Ecuador" se vió obligado a realizar entre el 21 y el 28 de febrero de 1932 varios vuelos entre Quito y Guayaquil trayendo y llevando la correspondencia, debido a los derrumbes producidos por el río Chanchán, y el invierno sobre la única vía de unión entre Sierra y Costa, que en ese entonces era el Ferrocarril "Guayaquil & Quito Railway" aún en manos de la compañía norteamericana; así pues al interrumpirse este servicio se interrumpieron las comunicaciones y entonces por disposición del Ministerio de Defensa se ordenó que el avión "Ecuador" hiciera el servicio llevando correspondencia. Este servicio está indicado en los sobres de primer día por un cachet especial rectangular a doble margen, color rojo, en cuatro líneas y que dice así "Aviación Nacional / Correo / Fe-

brero 19 de 1939 / Quito — Guayaquil"; el servicio fue regularizado por el Capitán César Monge y el Capitán Luis Mantilla.—

El Primer Vuelo de Circunvalación al Ecuador fue realizado por el avión "Ecuador" tripulado por los capitanes Luis Mantilla y Cosme Renella con el mecánico Bruno Ceccoville, habiéndolo iniciado el 22 de Agosto de 1932, saliendo de Quito a Latacunga de allí volando a Ambato-Riobamba - Cuenca en una sola jornada. Luego de Cuenca a Loja en Julio 23, saliendo para Guayaquil en Julio 28; luego de reacondicionar el avión, salió el día 30 de Julio de Guayaquil para Salinas y de allí retornó el 1o. de Julio, habiendo salido de Guayaquil el 2 de Agosto con dirección a Manta a donde llegó el mismo día. El 3 de Agosto salió de Manta por la vía de Bahía de Caráquez - Esmeraldas - Tulcán - Ibarra y retornando a Quito el mismo día 3 de Agosto, con toda felicidad. Este primer vuelo circunvalatorio tiene diversos cachets de vuelo, y se llevaron sobres en las diversas etapas históricas; por eso, sin conocer la ruta seguida por los intrépidos aviadores es posible darse la idea de que tales cubiertas postales aparentemente no son legítimas, sin embargo los matasellos respectivos han determinado que se les dé a los sobres de vuelo los tramos de ruta, el valor que justamente poseen en la historia de la aviación del Ecuador.—

El 19 de Agosto de 1932 sucedió una tragedia que enlutó las alas nacionales, pues el avión "Ecuador" pilotado por el Capitán César Monge y llevando como copiloto al Capitán César Borja al realizar el vuelo entre Latacunga y Manta, estableciendo una nueva ruta de correos, se estrelló a 20 minutos de concluir la jornada en las montañas de Membrillo en la provincia de Manabí. Murió de contado el Capitán César Borja y quedó gravemente herido el Capitán César Monge y el mecánico Leonidas Serrano, sin embargo de esta tragedia se pudo salvar algo de la correspondencia que no sufrió el deterioro por el incendio posterior a la destrucción del aparato y así tenemos que existen unas pocas de estas "crash-covers" que son sumamente raras y valiosas, estando certificadas con la firma del Sr. A. Breihl, Administrador de Correos de Guayaquil de ese entonces y un cachet simbólico del ahora extinto "Círculo Aéreo Filatélico de Guayaquil" indicando que tales sobres habían sido rescatados del desastre del avión "Ecuador", quedando como mudos testigos de la tragedia aviatoria las cubiertas postales que ahora se muestran como una verdadera curiosidad en una colección de sobres de Ecuador aéreos y que son una verdadera rareza.—

En 1933 adquirió el Gobierno del Ecuador un biplano de guerra marca "WACO" y habiendo realizado esta aeronave su primer vuelo entre Guayaquil y Quito, el agente y la Fuerza Aérea Ecuatoriana dedicaron el vuelo al diario EL TELEGRAFO y a don José Abel Castillo, pionero de la Aviación del Ecuador. El diario EL TELEGRAFO hizo confeccionar unas cien tarjetas con el dibujo a pluma de nuestro edificio, tal cual se halla hoy en día, y hecha por el gran artista de la pluma, hoy desaparecido, Roura Oxandaberro y el Gobierno de esa época facultó la sobrecarga de 100 estampillas y el uso de las mismas sobre tarjetas para este vuelo, con las insignias de EL TELEGRAFO o sea la TE característica.—

El 14 de Julio de 1933 se realizó con todo éxito el vuelo entre Guayaquil y Quito, del cual solo existen como recuerdo las pocas tarjetas con la estampilla sobrecargada y el dibujo a pluma de EL TELEGRAFO constituyendo esta tarjeta una verdadera rareza filatélica y una joya de gran valor histórico. El vuelo fue enviado por el Jefe de Zona de Guayaquil, Jefe de Estado Mayor y Jefe de la Fuerza Aérea, además del agente de la compañía Don Francisco Coleman y en representación de EL TELEGRAFO fueron Don José Santiago Castillo, gerente y Don Manuel Eduardo Castillo, Director. El piloto George Jones recibió la correspondencia en un saco de seda y el co-piloto y navegante Capitán César Monge se hizo cargo de la entrega de este en Quito, habiendo arribado a las 11:04 en el aeródromo "Mariscal Sucre" de Quito luego de haber salido a las 9 y 24 minutos del aeropuerto "Simón Bolívar" de Guayaquil. Esta hazaña y esta rarísima tarjeta son joyas de inmenso valor histórico en cualquier colección aerpostal.—

El día 28 de Agosto de 1934 se realizó un vuelo en el avión de Guerra marca "Curtiss-Wright" por parte del capitán Marco Aguirre E. entre las ciudades de Quito y Tulcán regresando al día siguiente a Quito, existiendo los matasellos sobre una pieza con un cachet rectangular con la figura de un avión y en letras grandes "Air Mail" en tinta roja con la particularidad de que está autografiada por el piloto Capitán Marco Aguirre.

La PANAGRA realizó su primer vuelo por la vía Tacna (Perú) entre Guayaquil y La Paz el día 28 de mayo de 1935. Este vuelo fue llevado hasta Callao en uno de los nuevos Clipper Martín y allí entregados para ser llevado de Lima también trimotor "Ford" hacia su destino que era La Paz (Bolivia); la correspondencia fue entregada en el aeropuerto de la capital boliviana y luego envia-

da sin cachet de recibo por la vía ordinaria, de regreso al Ecuador.—

El 27 de febrero de 1937 nos visitó el piloto norteamericano O. J. Whitney quien realizó un vuelo de buena voluntad en un avión "Beechcraft" y es así que la Asociación Filatélica Ecuatoriana, patroniza tal vuelo y envía un sobre especial que lo inicia la estampilla de 10 centavos de Ecuador y a medida que va pasando por Perú - Chile - Argentina - Uruguay - Brasil se van colocando estampillas de dichos países en el sobre y matesellándolas con las marcas postales correspondientes a la fecha de cada etapa, habiendo retornado esta pieza hermosísima el día 15 de Diciembre de 1937. Este sobre conmemorativo del Beechcraft es una de las joyas filatélicas del Ecuador y una pieza única por su contenido de confraternidad continental.—

El 3 de agosto de 1937 se cumplió el vuelo Quito - Cali - Medellín - Bogotá por etapas, por los pilotos Capitales: Nicolás López Valdiviezo y Leonidas Hidalgo y los tenientes Bayardo Tobay y Marco Aguirre. Los 4 máquinas Alfa-Romeo" en las que se cumplió el raid llevaron la salutación del Ecuador a Colombia.

El 18 de Agosto de 1937 el avión Pájaro Azul. Piloteado por el gran piloto alemán Fritz Wilhelm Hammer, promotor de la nueva compañía SEDTA, de la que hablaremos posteriormente, realizó un vuelo experimental de alcance para llevar correspondencia de Quito a Guayaquil y hacer conexión con el avión del correo internacional de PANAGRA. Salió de Quito a las 4.45 de la tarde habiendo arribado en Guayaquil a las 6 de la tarde con abundancia correspondencia que debía depositar en tránsito internacional entre Quito y los demás países del mundo. Esta fue la primera conexión postal entre Quito y el resto del mundo por la vía aérea, desde el vuelo de Harris en el año 1929. Existe únicamente como recuerdo de este vuelo histórico unos cuantos sobres conmemorativos que llevan el sello verde de la Dirección General de Correos y en máquina de escribir indicando el motivo del viaje.

El 28 de Junio de 1937 se suscribió un contrato entre el Jefe Supremo Ing. Federico Páez y el promotor alemán Fritz Wilhelm Hammer para el establecimiento en el país de un correo aéreo interno por intermedio de una nueva compañía germano-ecuatoriana que se llamaría "Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos", cuyas siglas SEDTA, acompañaron las rutas aéreas internas del Ecuador desde 1937 hasta la disolución de esa razón social

en 1941.—

Los años han pasado y sólo quedan los recuerdos de la primera compañía de aviación comercial del Ecuador, pues lo que SCADTA fue para Colombia, lo fue para el Ecuador la SEDTA y a ella debe ir un tributo de agradecimiento por haber sido la primera y la que permitió que se destacaran técnicos pilotos, como el Capitán Jacinto Ruales y el Comandante Edmundo Carvajal ambos técnicos y copilotos de SEDTA y destacados valores de la aviación nacional. El capitán Ruales adquirió del Gobierno, el antiguo trimotor Junkers JU-52 "Azuay" de SEDTA y con éste fundó la hoy poderosa línea nacional "Transportes Aéreos Orientales", cuyas siglas TAO equivalen al único medio de transporte conocido hacia la Región Oriental, en los últimos años, a pesar de que TAO ya ha crecido y ha extendido sus rutas al resto del país, pero fueron las enseñanzas de Horst von Baumbach y Drexel, las que hicieron de Ruales el excelente piloto y mecánico que es y que ha continuado siendo, al servicio del Ecuador. Fue SEDTA un semillero de pilotos, y en ella aprendieron los rudimentos de la Aviación Comercial muchos de los actuales ejecutivos de las principales rutas aéreas del Ecuador. Por eso, este artículo es en tributo de la benemérita compañía germano - ecuatoriana SEDTA o "Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos", hoy posiblemente olvidada o desconocida para la nueva generación aerpostal, pero cuyos jalones de progreso fueron los iniciales y dejaron un recuerdo imprecadero en este país.

La "Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos" inició sus operaciones con el vuelo de exploración realizado por el avión Heinkel HE 70 "Pájaro Azul", el 18 de Agosto de 1937 y cuyas incidencias ya refiriéramos en nuestra entrega del domingo pasado.

Llegaron al país en el mes de febrero de 1938, dos trimotores Junkers Ju-52, los que recibieron los nombres de "Pichincha" y "Guayas", siendo éstos los que iniciaron los servicios bisemanales entre Guayaquil y Quito y Viceversa.—

El avión Heinkel "He 70" "Pájaro Azul" tuvo un fin trágico pues el día 5 de marzo de 1938 el capitán Fritz Wilhelm Hammer junto con los aviadores Konrad Butscher y Marco Aguirre, así como el mecánico alemán Richard Weiss, se estrellaron en Simiatug, en la provincia de Bolívar, cercano a Guaranda, por haberse desviado de la ruta, debido a la niebla en los pasos aún no explorados de la Cordillera Andina. Es notable el hecho de que en e-

sa época aún no habían estaciones meteorológicas, ni tampoco se había aún explorado debidamente la ruta entre Guayaquil y Quito, así pues como los pilotos alemanes aún no tenían la suficiente pericia en este país, pagaron con sus vidas el tributo a la experiencial . . .

Esto retrasó bastante la iniciación de los servicios internos de SEDTA y recién en Julio 30 de 1938 lograron un nuevo contrato con el nuevo dictador de turno en esa época, el General Gil Alberto Enriquez Gallo. Luego vinieron varios disturbios políticos y la Asamblea Nacional de 1938 revisó el contrato y agregó nuevas condiciones . . .

Con todo ya en julio de 1938 comenzaron los primeros vuelos bi - semanales entre Guayaquil y Quito. Según decreto No. 78, del 10 de noviembre de 1938 se ordenó la sobrecarga de las estampillas especiales para el cobro de la sobretasa aérea, que era de 65 centavos de Sucre por cada 5 gramos de peso y cada adicional pagaba el mismo importe, además de 15 centavos del valor que cobrará el correo. Esta nueva estampilla comenzó recién a venderse el día 17 de noviembre de 1938, siendo la única hecha por el gobierno del Ecuador para una empresa privada y existen sobres de primer día de aquella con las marcas postales de SEDTA.—

Continuaron los vuelos entre Quito y Guayaquil, sin embargo, de acuerdo con los contratos tenía la SEDTA la obligación de realizar vuelos exploratorios para establecer nuevas rutas y es así que el trimotor Junkers JU - 52, "Pichincha", realizó el día 30 de mayo de 1939 un vuelo experimental sobre la ruta Quito - Esmeraldas - Manta Guayaquil - Quito. Este vuelo había sido preparado para el 23 de mayo, pero debido a que la estación lluviosa había inutilizado ambos campos de aviación de intercambio, hubo de esperar hasta que se hubieran secado y estuvieran ya en condiciones para poder usarlos.—

La compañía PANAGRA, visto el éxito de la ruta Quito - Guayaquil y viceversa de la SEDTA, decidió también realizar sus exploraciones y hacer una extensión interna de su red internacional, así pues voló su primer vuelo entre Quito y el resto del mundo, el día 18 de noviembre de 1938, existiendo los sobres con el cachet. respectivo.—

La misma PANAGRA realizó el primer despacho internacional entre Quito y Montevideo en el Uruguay el 20 de noviembre de 1938, quedando así pues la ciudad de Quito conectada con las rutas internacionales por medio de dos compañías importantes que mantenían la

competencia y hacían un servicio regular y muy conveniente entre Guayaquil y la capital de la República. La SEDTA inauguró sus nuevas rutas recién el 29 de julio de 1939, habiendo salido el trimotor Junkers JU - 52 "Pichincha" dirigido por el piloto alemán Horst von Baumbach, Director Técnico de SEDTA a las 10 de la mañana de Quito, habiendo llegado a la ciudad de Esmeraldas a las 10.35. a. m.: salió de ésta a las 11 de la mañana y llegó a Manta a las 12,55 p.m. saliendo de Manta a las 1,45 llegó a Guayaquil a las 3.15 p.m. del mismo día sábado 29 de Julio de 1939. Los sobres tienen un cachet rectangular color verde (de Quito) y violeta (de Guayaquil) con las palabras "Línea Litoral" abajo y "Primer Correo Aéreo" arriba y en el centro el Cóndor de la SEDTA.—

Ese mismo día se inauguró la nueva ruta "Línea Costa Azul", saliendo el trimotor de Guayaquil a las 3 y 20, arribando en el aeródromo de Salinas a las 4 de la tarde para este vuelo se inauguró un cachet color violeta que decía en la misma forma de rectángulo a doble margen y con tinta violeta, arriba, "Primer Correo Aéreo" intermedio el Cóndor de la SEDTA y abajo "Guayaquil" - Salinas-Guayaquil".—

El trimotor "Pichincha" salió del aeropuerto de Salinas a las 8 de la mañana, llegando a Guayaquil a las 8 y 40 minutos, completando así el vuelo inaugural de ida y vuelta entre Guayaquil y Salinas.

La nueva ruta "Línea del Azuay" se inauguró el día lunes 31 de julio de 1939, habiendo salido el trimotor "Pichincha", pilotado, por Horst von Baumbach a las 10 de la mañana, habiendo arribado en Cuenca a las 11 de la mañana del mismo día. Se reaprovisionó y salió de Cuenca a las 3 de la tarde, llegando a Guayaquil a las 4 de la tarde. El día martes 1o. de agosto, inició el vuelo de regreso, habiendo salido a las 7 y 30 para Manta, llegó a las 8 y 25 a.m. en ésta y luego siguió a Esmeraldas, ciudad a la que arribó a las 10 a.m. y de allí salió para Quito, llegando al aeropuerto "Mariscal Sucre" el mismo día 1o. de agosto a las 11.45 a.m.—

Los sobres de la nueva ruta del Azuay llevaban un cachet que decía arriba "Primer Correo Aéreo" intermedio el Cóndor con las letras SEDTA y abajo "Línea Azuay", todo este cachet dentro de un rectángulo de doble marco y de color violeta.—

Existen sobres enviados en este vuelo, cubriendo todas las rutas y todo el itinerario, entre ciudad y ciudad, siendo esto muy interesante para la historia aerpostal del Ecuador pues son muy escasos y difíciles de hallar,

pues relativamente muy pocos se enviaron y la gran mayoría se han perdido y no existen en colecciones.—

La SEDTA continuó realizando vuelos por las nuevas rutas y con el objeto de hacerle calor a la PANAGRA realizó varias veces rebajas en el valor de los pasajes hasta del 25% del costo anunciado esto en todos los periódicos del Ecuador, siendo para los ecuatorianos de esa época una cosa común y corriente ver los anuncios de SEDTA en los periódicos con su "Cóndor" característico y anunciando sus vuelos, sus rebajas y el hecho de que por correo traído a última hora multaba cada carta con 65 centavos adicionales! . . .

La correspondencia transportada por SEDTA tiene varias formas de matasello; para la agencia en Quito tenía el Cóndor de la SEDTA con la palabra "Ecuador", en cambio para Guayaquil tenía un lema grande que decía: "Por vía aérea de la . . ." y allí venía el sello SEDTA. Esmeraldas tenía un rectángulo de doble marco y arriba "Correo", al centro el Cóndor de SEDTA y abajo "Línea Litoral" en color violeta. Manta tenía el Cóndor de SEDTA y en la parte inferior en doble círculo la palabra "Manta"; Cuenca y Loja tenía el mismo tipo de matasello y las cartas que volaban entre Quito y Guayaquil llevaban un sello en color negro, verde, violeta y rojizo, de forma cuadrangular y que decía entre líneas "Vía Aérea por servicio de la SEDTA" y, lo verdaderamente interesante de los sobres SEDTA es que la oficina anexa al correo, en que funcionaba el correo particular de SEDTA, matasellaba únicamente las estampillas propias de la SEDTA, y las de las tasas postales de 15 centavos adicionales del Gobierno de la República del Ecuador, eran mataselladas por la oficina que recibía la correspondencia, antes de entregarlas . . . Así, una carta de Quito a Guayaquil, tiene las estampillas de SEDTA, mataselladas en Quito mientras las oficinas de Guayaquil tienen el matasello de recepción sobre las estampillas de correo aéreo ordinario! . . . ¡ Y viceversa, lo mismo se observa en los envíos de provincias! . . .

En 1940 decidió SEDTA extender sus líneas aéreas hacia la provincia de Loja y a pesar de que la Guerra Mundial II ya había comenzado y que existía una marcada dificultad para obtener repuestos para los aparatos alemanes, sin embargo el congresista de Loja, señor Max Witt obtuvo de la SEDTA el envío a La Toma de los técnicos señores Drexel y Goricke, este último experto en el mantenimiento de aeropuertos, quienes con la ayuda de las mingas y de innumerables voluntarios, así como del Ejército Nacional, lograron habilitar para el uso de SEDTA,

el aeródromo de La Toma, en el tiempo récord de menos de 10 días . . . !

El 11 de junio de 1940, realizó el primer vuelo por la vía de Guayaquil el trimotor Junkers JU - 52 "Guayas" tripulado por el pilot Horst von Baumbach, director técnico de la SEDTA y habiendo salido de Quito a las 8 y 45 minutos llegó a Guayaquil a las 10 de la mañana, pasando por Esmeraldas y Manta, salió para La Toma, llegando a las 12:30 p.m., ésta se halla a 35 kilómetros de Loja! . . . En la ciudad de Loja pasó la noche, siendo muy agasajado por las autoridades y por el pueblo y al día siguiente a las 7 y 45 a.m. salió de La Toma, llegando al aeropuerto "Simón Bolívar" de Guayaquil a las 9 a.m., luego de llenar los tanques con gasolina siguió a las 9 y 45 para Manta, arribando a las 10:35 a.m., dejando pasajeros y correo, salió con dirección a Quito arribando en el aeropuerto "Mariscal Sucre" de Quito, a las 2:15 p.m. Existen sobres de primer vuelo con los cachets de este primer vuelo. La SEDTA realizó vuelos nocturnos entre Guayaquil y Quito, saliendo a las cinco de la tarde de Guayaquil y llegando con faros en el aeropuerto "Mariscal Sucre" a las 7 de la noche, lo que es realmente una verdadera hazaña, con las dificultades propias del vuelo en neblina realizado a través de los pasos andinos más difíciles, pues volar entre Quito y Guayaquil está considerado como una de las rutas más difíciles y peligrosas del mundo y por esa razón volar de noche en esas condiciones era una verdadera hazaña.—

La SEDTA inició una línea experimental con un Junkers JU 52, con flotadores, y desde el Lago San Pablo en la provincia de Imbabura, para comunicarse con la Región Oriental sin embargo debido a las dificultades de la II Guerra Mundial y a las protestas de la Embajada Británica, no fue posible continuar esta línea aerpostal.—

La SEDTA se vio afectada por la falta de repuestos y tuvo que limitar mucho sus servicios aéreos y por esa razón cuando llegó el ataque japonés a Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, se hallaba la compañía en actividad limitada.—

Nuestro país entró en guerra con Alemania y de inmediato la Fuerza Aérea Ecuatoriana ocupó las instalaciones de SEDTA y se incautó de los aviones Junkert JU 52, luego internó a los pilotos alemanes y éstos fueron enviados a un campo de prisioneros en Texas, Estados Unidos.—

El trimotor "Guayas" fue enviado a la Zona del Canal de Panamá para que se realizaran estudios sobre las má-

quinas alemanas.—

El trimotor "Azuay" se quedó a cargo de la Fuerza Aérea del Ecuador y así sirvió para transportar por un tiempo correspondencia entre Quito y Esmeraldas o entre Quito y la Región Oriental.—

En julio 2 de 1944 se realizó un vuelo especial entre la base de Salinas y la de Seymour en las Islas Galápagos. El trimotor Junkers JU - 52 iba manejado por el mayor Edmundo Carvajal y el Teniente Jacinto Ruales como copiloto, sin embargo al llegar a la base norteamericana fue confundido y casi derribado por los cazas y artillería anti-aérea, hasta que se identificaron como pilotos ecuatorianos, fue éste el primero y último vuelo de este tipo realizado con este avión entre Salinas y Galápagos.

Al terminar la guerra fue vendido el trimotor al piloto Capitán Jacinto Ruales uno de los mejores mecánicos-técnicos de aviación con que cuenta el país quien formó a base de este aparato alemán, la nueva compañía TAO (Transportes Aéreos Orientales), habiéndosele adaptado motores "Wright Cyclones" y se lo usó en transportar pasajeros entre Ambato y la Región Oriental. El viejo "Azuay" continuó prestando sus servicios para TAO hasta que hace unos pocos años se desplomó cerca a Quito y se destruyó, quedando así finiquitado el último rezago histórico de la primer línea aérea interna del Ecuador! . . . Sic Tran sit Gloria mundi ! . . .

La compañía "Braniff Internacional Airways" inicia su primer vuelo entre Guayaquil y Houston, Texas el día 7 de Junio de 1948, Este vuelo inicia la llamada "Ruta del Conquistador" y el primer vuelo toca en Guayaquil, procedente de Lima, saliendo del aeropuerto Simón Bolívar a las 12.01 del día 7 de junio de 1948, en aviones multimotores Douglas DC - 7 siguiendo a Panamá (Tocumén) y de allí a La Habana y el terminal en Miami de allí hacia Houston en Texas. Este vuelo fue rememorado con un sobre de primer vuelo hecho por el "Centro Filatélico y Numismático de Guayaquil", cuyo presidente en ese entonces era don Victor Manuel Janer y cuya firma consta en casi todos los sobres hechos expresamente para este vuelo.

El 10 de setiembre de 1948 apareció la emisión conmemorativa de las Bodas de Plata del vuelo entre Guayaquil y Cuenca de Elia Liut y en la que aparecía éste con el biplano "Telégrafo I"; se hicieron sobres de Primer Día y casi todos fueron autografiados por el gran piloto Elia Liut.

El 26 de julio de 1951 apareció una emisión conme-

morativa del 20.000 avo cruce de la Línea Ecuatorial por la compañía PANAGRA y esta emisión fue conmemorada en un sobre de primer vuelo conmemorativo.

El 31 de agosto de 1951 inició sus operaciones la compañía "AREA" en un vuelo entre Quito y la ciudad de Riobamba piloteando el avión en su vuelo inicial el capitán Luis Arias y como co-piloto Alfredo Arteaga, existe un sobre de primer vuelo con la firma autenticadora del Director General de Correos, señor Angel Aulestia que aparece como para certificar la autenticidad de estas piezas.

El 2 de octubre de 1951 se realiza la Semana de las Alas Ecuatorianas" con el propósito de allegar fondos para la Aviación Nacional se hace un cachet conmemorativo que sirve para cursar correspondencia durante el curso de la celebración.

El 17 de octubre de 1953 se realiza una entrevista entre los presidentes Velasco Ibarra y Rojas Pinilla de Colombia y para solemnizarla una escuadrilla de la Fuerza Aérea del Ecuador realiza un vuelo entre Quito y Tulcán, llevando algunos sobres que se matasellaron con un cachet especial que dice: "Vuelo Especial Quito - Tulcán. Escuadrilla de la FAE. Viaje Presidencial a la frontera para entrevista con el Presidente de Colombia, Octubre 17 de 1953".

El 6 de diciembre de 1953 se realiza una carrera entre Salinas y Quito en homenaje de la ciudad Capital y para controlar el curso de la carrera, la Fuerza Aérea Ecuatoriana facilita una aeronave, y ésta lleva sobres conmemorativos con una impresión característica y un cachet conmemorativo.

El 19 de mayo de 1954 se celebran las Bodas de Plata del Primer Vuelo Internacional entre Guayaquil y la Zona del Canal, realizado por la PANAGRA el 19 de mayo de 1929, y se realiza una emisión conmemorativa y al mismo tiempo un cachet y sobre especial, conmemorativo de esta magna fecha.

El 20 de junio de 1957 se celebran los 27 años de existencia de la "Braniff International Air Ways" con cachets conmemorativos en Quito y Guayaquil, que se aplicaron sobre toda la correspondencia que se cursó entre las dos ciudades principales del país y el resto del mundo.

El 15 de setiembre de 1955 se inauguró el servicio de PANAGRA entre Quito y New York haciéndose un cachet conmemorativo circular que dice así: "27o. Aniversario de PANAGRA Primer Vuelo Quito - New York. Se-

tiembre 15 de 1955" Este vuelo se lo realizó con los cuatrimotores Douglas DC 7-B, con los servicios internacionales del "Interamericano" y "El Pacífico" por la vía de Panamá - Cali - Quito - Guayaquil - Lima. Este vuelo inauguró la nueva pista del Aeródromo "Mariscal Sucre" de la Capital.

El 9 de octubre de 1955 se inauguró la pista nueva del aeropuerto "Simón Bolívar" de Guayaquil y el nuevo sistema con aviones DC 7-B cuatrimotores de PANAGRA, habiéndose hecho un sobre especial y un cachet conmemorativo con la figura de un DC 7-B.

El 20 de octubre de 1955 se puso a la venta la emisión conmemorativa del Centenario del nacimiento del gran patriota y pionero de la aviación nacional Dn. José Abel Castillo, extinto Director de EL TELEGRAFO y propulsor de la hazaña del avión "Telégrafo I" que volara en 1920 el Primer Correo Aéreo en el Ecuador y en 1921 el Primer Correo Internacional en América. Se hicieron sobres de Primer Día conmemorativos en Quito y Guayaquil, con la serie completa de 7 estampillas, 2 ordinarias y 5 aéreas y con un cachet conmemorativo especial.

El 26 de noviembre de 1955, se realizó el primer servicio aéreo entre Quito y Santo Domingo de los Colorados, habiendo regresado el avión el mismo día a Quito, existen sobres del Primer Vuelo con una impresión especial y cachet especial del vuelo de ida y del vuelo de retorno a Quito.

El 20 de junio de 1956 se estableció un servicio de emergencia entre Ambato y El Puyo por cuanto el Río Verde había arrastrado el puente y se habían producido deslaves en la carretera de penetración al Oriente y éste quedaba totalmente incomunicado, por lo tanto se realizó un puente aéreo por parte de las compañías AREA y TAO y para recordar este evento se estableció un cachet y matasello especial para usarse en el curso de correspondencia durante la emergencia.

El 16 de julio de 1957 se realizó el primer despacho aéreo por medio de un hidroavión "Catalina" de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, entre la base de Seymour y la ciudad de Quito. Se hizo un cachet especial con una tortuga "Galápagos" y la fecha y la palabra "Continente" en un doble círculo. El sobre de vuelo llevaba el mapa de Galápagos

El 12 de diciembre de 1957 se realizó el Primer Vuelo Postal entre Ecuador y Holanda por la K.L.M. y se hicieron matasellos con las insignias de la compañía en Qui-

to y Guayaquil y el lema "Primer Vuelo Postal Ecuador Europa. Diciembre 12 de 1957", esta leyenda localizada entre los dobles círculos. Este cachet fue usado muy limitadamente y estos sobres pueden llamarse raros.

La compañía "Air France" estableció su primer vuelo entre Quito y Lima, el día 15 de marzo de 1958, se matasellaron los sobres con ese cachet en cuatro líneas y borde rectangular: "Primer Correo Aéreo Quito - Lima por Air France" y al llegar a Lima recibieron los sobres el sello a doble círculo conmemorativo del "Primer Vuelo Lima - París", lo que hace a estos sobres el doble de interesantes. Al regreso del avión de la "Air France", se realizó el Primer Vuelo entre Quito y París, el mismo 16 de marzo de 1958, existiendo sobres de las etapas entre Quito y París. Así existen sobres del primer vuelo Quito - Bogotá; Quito - Guadalupe: Quito - Lisboa y Quito-París. El cachet dice así en marco rectangular: "Primer Correo Aéreo Quito - Bogotá - Pointe A Pitre - Lisboa - París por Air France".

El 4 de abril de 1958 se realizó un vuelo entre Santiago y Quito, inaugurando los vuelos internacionales de la "Ecuatoriana de Aviación", existe un cachet especial para este vuelo de forma ovalada y a cuatro líneas con la inscripción "Primer Vuelo Quito - Santiago por Ecuatoriana de Aviación. Abril 4. 1958".

El 13 de setiembre de 1958 se cumplieron 30 años del primer vuelo de la PANAGRA entre Lima y Talara inaugurando el servicio de pasajeros y se hizo un cachet especial para la correspondencia cursada por la PANAGRA durante ese día, tanto en Quito como en Guayaquil.

El 24 de setiembre de 1958 se realizó el Primer Vuelo Inaugural de la Línea Militar Brasileña, volando sobre la selva Amazónica, entre Quito y Río de Janeiro. Al mismo tiempo se puso a la venta la estampilla conmemorativa de la visita del Canciller del Brasil, Dn. José Carlos de Moraes Macedo al Ecuador, quien la efectuó en el primer avión militar brasilero que arribó en Quito por la vía del Amazonas. Se hizo un cachet en tinta verde que dice: "Inauguración de la Ruta de la Confraternidad a través de la Hoya Amazónica (mapa de la ruta Quito a Río de Janeiro). 1er. Correo Aéreo Militar Quito - Río de Janeiro: Setiembre 24 - 1938". El sobre lleva el sello de recepción del Aeropuerto de Galeao en Río de Janeiro con fecha 28 de setiembre.

El 8 de diciembre de 1958 se realizó un vuelo de demostración del nuevo avión Fairchild F - 27, Jet - Turbina, de la compañía "AREA"; este vuelo fue sobre el

cielo de Quito y estuvieron invitados los funcionarios de la administración pública, se hizo un cachet con el dibujo del avión y que decía: "Vuelo de Demostración Avión Fairchild F - 27, realizado por la compañía AREA. Quito, diciembre 3 - 1958". Casi a los dos años justos de esta prueba se destrozaba el avión en el Atacazo! . . .

El 3 de enero de 1959 se realizó el primer vuelo por la "Línea Internacional Aérea" entre Quito y las Islas del Archipiélago de Colón, se realizó el vuelo entre el aeropuerto "Mariscal Sucre" y la base naval de Seymour en las Galápagos. El mismo día voló entre Seymour y Quito el avión de "LIA", habiéndose creado una estampilla especial para "Islas Galápagos", con la que se iniciara este vuelo y en ambos se hicieron matasellos especiales.

El 8 de julio de 1959 se inauguró la "Era del Jet" en Ecuador, con el primer vuelo postal entre Quito y Guayaquil del Fairchild F - 27 A, habiéndose hecho un cachet especial y en el vuelo inicial llegaron las autoridades postales y de la aviación civil a la ciudad, para dejar inaugurado el nuevo servicio llamado "Ruta del Nacional", que durara menos de 2 años, hasta la destrucción junto al Atacazo, en noviembre 7 de 1960 del aparato Jet a turbinas, que tanta expectación y víctimas causara entre prominentes ciudadanos de Guayaquil.

El día 24 de Junio de 1960 se realizó el primer vuelo postal con aviones a chorro Boeing "707" Intercontinental, de la "Air France", habiendo iniciado el vuelo el avión con la matrícula "FBHSF" y que corresponde a la matrícula del "Chateau del Blois" comandado por el Jefe de Pilotos Comandante Dupont y con una tripulación de 15 técnicos de la compañía francesa. Así comenzó la verdadera "Era del Jet" en el Ecuador, entre Quito Bogotá - Pointe a Pitre - Lisboa - París.

El 29 de abril de 1961 se inició entre Guayaquil y Quito y viceversa, un nuevo servicio, el de "Aero Expreso" y con ese motivo también se hicieron sobres de vuelo inicial.

El 9 de mayo de 1961 se inició la nueva ruta de la K.L.M. hecha por la vía de Quito-Caracas - La Habana Montral - Amsterdam, por la ruta entre Guayaquil y Quito de la AREA y para este vuelo combinado también se hicieron sobres del primer vuelo.

El último vuelo hasta la fecha ha sido el de Prueba del avión Jet de la PANAGRA, Douglas DC - 8, entre Guayaquil y Lima, realizado el día 22 de junio 1961, el Jet 74H de 114 pasajeros y una velocidad de

965 kilómetros por hora, realizó el vuelo No. 9 de PANAGRA, conducido por el piloto de pruebas Frank Havellick y así a las 12 del meridiano de ese día quedaba inaugurado el nuevo aeropuerto internacional de Guayaquil construido para la nueva "Era del Jet"! . . .

He aquí como es indispensable una colección de sobres volados para conocer cuántas lágrimas, cuánto sacrificio, cuánto heroísmo y cuánto patriotismo ha sido el resultado de los esfuerzos realizados a través de los años, por los hombres que surcaron el cielo del Ecuador en aparatos más pesados que el aire, y que han escrito la historia de la Aviación Comercial y Militar, tanto nacional como internacional, en sobres de vuelo, que han sido transportados en cada uno de los vuelos que abrieran un día nuevas rutas y que hicieran el progreso del Ecuador ...

Los esfuerzos iniciales de Cosme Renella, seguidos por el magnífico esfuerzo económico y anhelo patriótico de mi abuelo Don José Abel Castillo, de hacer de la aviación una institución estable en nuestro territorio nacional y luego los esfuerzos de los que siguieron su égida magnífica y cumplieron en un momento su cita con la historia de la Aviación y en esa colección desfilan los hombres como: Harris, Renella, Monge, Mantilla, Borja, Aguirre, Hammer, Baumbach, Miller, Moore, Liut, Guicciardi, Tobin, Drexel, y todos los que se han cubierto de gloria y a los que se han cubierto de gloria y a los que ha cubierto talvez para siempre el olvido, pero que sin embargo viven en una colección de sobres volados, eternamente, y mientras exista esa relación tan importante de hechos, que fueron mudos testigos de los hitos del progreso en el transporte por el aire y en el correo aéreo, que ha evolucionado muchísimo desde el pequeño "Telégrafo 1" hasta el Jet DC - 8 PANAGRA! . . .

He aquí coleccionistas del Ecuador que debemos a los precursores de la aviación en el Ecuador: para los caídos cumpliendo con su deber, una oración; para los que viven aún, el eterno agradecimiento y para todos, la Gloria del Recuerdo en una colección de sobres volados, verdadera historia postal aérea, recordación sublime del heroísmo y el sacrificio de muchos que la escribieron, sin esperar otra cosa que cumplir con su deber! . . .

