

MEDIO REAL



GRUPO DE ESTUDIO FILATÉLICO
ECUADOR
PHILATELIC STUDY GROUP

Vol. I – Núm. 1
Enero-marzo / 2017



Medio real azul, bloque de seis sellos del primer período de impresión (ver. página 9).
Fue vendido por la casa Cherrystone en US\$ 675, en noviembre de 2014.

CONTENIDO

- MESSAGE OF THE COORDINATOR / MENSAJE DEL COORDINADOR / pág. 2
IN MEMORIAM. LEO JOHN HARRIS (1934-2017) / pág. 3
BIBLIOGRAFÍA DE LEO JOHN HARRIS SOBRE ECUADOR / pág. 4
ECUADOR POSTAL STATIONERY CARDS: THE FIRST TWO ISSUES (Georg Maier) / pág. 5
¿DOS GOLONDRINAS HACEN VERANO? DOS USOS TEMPRANOS DEL MATASELLOS 3154 (Teddy Suárez Montenegro) / pág. 8
LA PLANA MUTILADA DEL MEDIO REAL AZUL / pág. 11
1929: LOS PRIMEROS VUELOS DE LA PAN AMERICAN EN ECUADOR (Juan Pablo Aguilar Andrade) / pág. 13
NEW INFORMATION ABOUT THE POSTAL STATIONERY CARDS OF 1885 (Ross Towle) / pág. 24
LA MARCA PREFILATÉLICA BOLÍVAR / pág. 24
NOTICIAS / pág. 25
INTEGRANTES DEL GRUPO DE ESTUDIO / pág. 26
PIEZAS SELECCIONADAS / pág. 27

MEDIO REAL

ÓRGANO OFICIAL DEL GRUPO DE ESTUDIO FILATÉLICO ECUADOR

Vol. I – Núm. 1
Enero-marzo / 2017

Leo John Harris (+), Presidente Honorario

Georg Maier, Coordinador

Juan Pablo Aguilar Andrade, Editor

En 1976, Leo John Harris se unió a un grupo de filatelistas nacionales y extranjeros, interesados en la filatelia ecuatoriana, para conformar el Ecuador Study Group, de cuya actividad queda constancia en cuatro boletines publicados entre 1976 y 1977. El Grupo de Estudio Filatélico Ecuador reactiva esa propuesta para conformar una red de estudio de la filatelia ecuatoriana. El objetivo es intercambiar información, así como materiales útiles, para lo cual se establecerán líneas de contacto y difusión.

La incorporación al grupo no tiene costo alguno, pero se hace necesariamente previa invitación. Los miembros se comprometen a brindar su aporte planteando inquietudes sobre temas que puedan ser tratados, compartiendo y analizando la información disponible. Se reconocerá, en todos los casos, los aportes de cada persona cuando éstos se utilicen para incorporarlos en colecciones, estudios, publicaciones, etc.

Los artículos publicados en esta revista son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no expresan, necesariamente, la opinión del Grupo ni de sus demás integrantes.

Sus inquietudes, colaboraciones, sugerencias e informaciones serán bien recibidas.

Se autoriza la reproducción de textos e imágenes, siempre que se cite la fuente y se nos haga conocer la publicación.

Web www.ecuadorpsg.simplesite.com

Correo electrónico ecuadorstudygroup@gmail.com

Casilla Postal 17-22-20330, Quito, Ecuador



MESSAGE OF THE COORDINATOR MENSAJE DEL COORDINADOR

It is with great pleasure and anticipation that we, Juan Pablo, Teddy and myself, introduce to you the birth of the Ecuador Philatelic Study Group (not to be confused with the Ecuadorian Philatelic Association). Several months have passed since we began to complete its realization. We were encouraged by the idea because of the existence of a similar group pioneered by Leo John Harris in 1976, which died prematurely possibly because of a lack of cooperation on the part of local collectors. We borrowed the name of his initiative to provide a continuum and hope that the second time around matters will be much more successful.

In large part this is due to Juan Pablo Aguilar, a workaholic who dedicates a lot of his time to research and the necessary computer work that this requires to bring into print. The numerous articles we have received not only locally but also from our friends in the Americas. Much credit also goes to Teddy Suarez whose joviality and high spirits keep us constantly on the run.

Our initial intention was to publish articles on every aspect of Ecuadorian philately, postal stationery, the postmarks of the colonial and republican period, etc. In other words, everything of interest to those who collect material related to Ecuadorian.

The idea of starting the Group has found much support internationally. We can even count members from Hong Kong and Australia, so we decided to internationalize. The world has spread around!

Membership to the Study Group is free but by invitation only. We accept, however, publishable material from anyone and look forward to any contribution in this respect. This contribution can be either in English or in Spanish and will be reproduced as presented to us.

February 20, 2017, was the inauguration of the Ecuador Philatelic Study Group. Lets give it a hand in the hope that it will live for many more years to come. And please remember: there is no limit to ideas, only people are limited.

Es un gran placer para nosotros, Juan Pablo, Teddy y yo, presentarles el Grupo de Estudio Filatélico Ecuador (agrupación distinta de la Asociación Filatélica Ecuatoriana). Varios meses han pasado desde que emprendimos este proyecto. Nos alentó el antecedente de un grupo similar organizado por Leo John Harris en 1976, que desapareció prematuramente, tal vez por falta de cooperación de los coleccionistas locales. Pretendemos continuar con esa iniciativa, esperanzados en que este segundo intento sea más exitoso que el primero.

Esto se debe en parte a Juan Pablo Aguilar, un trabajador que dedica buena parte de su tiempo a la investigación y el trabajo necesario para publicar los numerosos artículos que recibimos tanto del Ecuador como de nuestros amigos de las Américas. Buena parte del crédito lo tiene también Teddy Suárez, cuya jovialidad y alto espíritu nos mantiene constantemente en el camino.

Nuestro propósito es publicar artículos sobre diversos aspectos de la filatelia ecuatoriana, enteros postales, marcas coloniales y republicanas, etc. En otras palabras, todo lo que sea de interés para los coleccionistas de material relacionado con el Ecuador.

La idea de conformar el Grupo ha recibido gran apoyo internacional. Contamos con miembros en lugares tan lejanos como Hong Kong y Australia. El proyecto se ha propagado por el mundo.

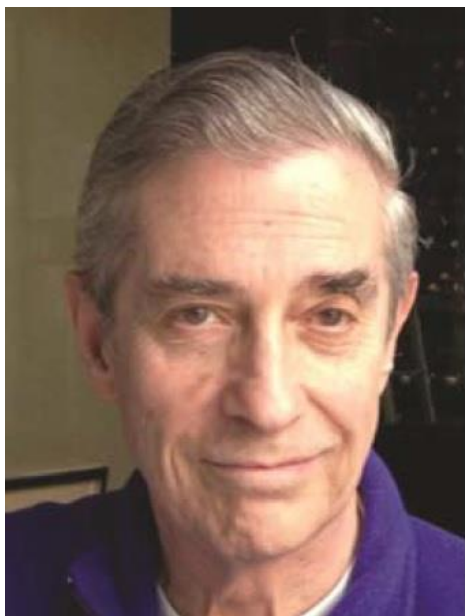
Integrarse al Grupo no tiene costo, pero se lo puede hacer solo previa invitación. Aceptamos, sin embargo, material publicable de cualquier persona y recibimos toda clase de colaboraciones, tanto en inglés como en castellano, para publicarlas tal como nos lleguen.

El 20 de febrero de 2017 es la fecha inaugural del Grupo de Estudio Filatélico Ecuador. Esperamos que viva por mucho tiempo. Y recuerden: las ideas no tienen límite; solo las personas son limitadas.


GEORG MAIER

IN MEMORIAM

LEO JOHN HARRIS (1934-2017)



Mientras emprendíamos la tarea de conformar el Grupo de Estudio Filatélico Ecuador nos sorprendió, el 25 de enero de 2017, la noticia de la muerte de Leo John Harris, quien desde un inicio se sumó con entusiasmo a la iniciativa y es nuestro Presidente Honorario.

La partida de Harris deja un vacío difícil de llenar en la filatelia americana y, particularmente, en la ecuatoriana; no en vano la Real Academia Hispánica de Filatelia se ha referido a él como “la persona nacida en los Estados Unidos que más ha contribuido a la filatelia e historia postal Hispano-Americana”.

Los ecuatorianos tenemos con Harris una deuda impagable. Decir que hemos perdido a un referente de la filatelia ecuatoriana es poco; basta revisar, en esta revista, el primer ensayo que publicamos sobre su aporte a los más diversos temas de la filatelia y la historia postal del Ecuador, para entender la magnitud de su contribución.

Leo John Harris, sin embargo, no limitó su trabajo a la filatelia ecuatoriana, sino que lo extendió a la de diversos países de América. Autor o coautor de seis libros, escribió decenas de artículos sobre la historia postal o la filatelia de países como Belice, Chile, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México o Nicaragua. Durante sus últimos años de vida, se concentró en el estudio de la historia postal de la época colonial y, al momento de su muerte, trabajaba junto con Yamil Kouri en un libro sobre la historia del correo español y mexicano en lo que hoy es territorio de los Estados Unidos.

Sus publicaciones están dispersas en prestigiosas revistas filatélicas internacionales, con las que colaboró asiduamente, entre ellas *The American Philatelist*, *The Postal History Journal*, *Collectors Club Philatelist*, *The London Philatelist*, *Academus*, *The Airpost Journal* y los libros anuales del *American Philatelic Congress*.

El trabajo de Harris y su contribución a la filatelia americana le hicieron merecedor, en 2015, al Premio John Luff a la investigación filatélica, entregado por la American Philatelic Society.

Harris era miembro de la Real Sociedad Filatélica de Londres y Académico Correspondiente de la Real Academia Hispánica de Filatelia; pertenecía, así mismo, a varias organizaciones históricas y filatélicas en su país y fuera de él. Fue también jurado filatélico nacional e internacional, y exhibió con éxito sus colecciones durante varios años.

En 1976 fundó el *Ecuador Study Group*, de cuyo trabajo queda testimonio en cuatro boletines publicados hasta 1977. El Grupo de Estudio Filatélico Ecuador, nació para dar continuidad a ese trabajo y creemos que la partida de Leo John Harris nos compromete aún más con este proyecto.

Nos unimos al dolor de sus familiares y amigos y les enviamos, desde este espacio, nuestro aprecio y solidaridad.

BIBLIOGRAFÍA DE LEO JOHN HARRIS SOBRE ECUADOR

El aporte de Leo John Harris a la filatelia e historia postal de Hispanoamérica es invaluable; en el caso del Ecuador, su obra es extensa y abarca una amplia variedad de materias. La lista que presentamos no pretende ser más que una primera aproximación a la misma, que esperamos ir completando con el aporte de nuestros amigos.

HISTORIA POSTAL

A compendium of Prestamp Postmarks of Ecuador, The Mainsheet, No. 4, 1973. En colaboración con Alboran Dujmovic.

British and French Offices in Ecuador, The Mainsheet, No. 4, 1973. En colaboración con Alboran Dujmovic.

Ecuador: Historia Postal y Catálogo de Marcas Prefilatéticas, Nueva York, The Collectors Club Inc., 1984, edición bilingüe. Coautores Percy Bargholtz y Rodrigo Páez Terán.

EMISIONES CLÁSICAS

Dona Emilia Rivadeneira De Heguy, engraver of Ecuador, Thirtieth American Philatelic Congress, 1964.

First Issue's Paper, Embossings and One Watermark, Collectors Club Philatelist, No. 45:3, mayo 1966.

The Second Issue of the Republic of Ecuador, Thirty-Fifth American Philatelic Congress, 1969.

The 1881 Issue of Ecuador, The American Philatelist, enero 1992.

SEEBECK

Ecuadorian Official Use Seebecks: Some Questions, The Seebecker, No. 1:2, enero 1987.

More on Seebeck Proofs and Artwork, The Mainsheet, No. 72, 1993.

AEROFILATELIA

Ecuador. A Checklist of First and Special Airmail Flights, The Mainsheet, No. 12, 1975.

Primeros Vuelos y Vuelos Especiales del Ecuador, Guayaquil, Grafe, 1977.

Longhi Traces Ecuador Airmail Flights, Stamp Collector, No. 70:11, marzo 1996.

SCADTA

The 75 Cts. 75 Airmail Surcharge of Ecuador, Collectors Club Philatelist, No. 61:4, julio 1982.

TEMAS VARIOS

1902 control marks of Ecuador are tabulated, Postal History Journal, junio 1962.

Ecuador, The Yucatan Affair. The work of Raoul CH. De Thuin, philatelic counterfeiter, The American Philatelic Society, 1974.

A bibliography of Ecuadorian stamp magazines, The Mainsheet, No. 30, 1983.

An Introduction to "Papel Sellado" or Stamped Revenue Paper, The Mainsheet, No. 37, 1985.

A Philatelic Tour of the Railroads of Ecuador, The American Philatelist, febrero 1990.

Some Provisional Issues of Ecuador, London Philatelist, No. 101:1193, mayo 1992.

Ecuadorian proofs display quality of printing, Stamp Collector, marzo 1998.

ECUADOR POSTAL STATIONERY CARDS: THE FIRST TWO ISSUES

Georg Maier

What makes the first two issues of postal stationery particularly interesting to collectors is that, unlike in other Latin American countries, they were domestically produced. To be sure, the design is “borrowed” from the first Uruguayan issue of 1878 but there the comparison stops. No government decree provides these two issues with an official status nor were there any contracts celebrated between the government and the printing companies that executed there. They just appeared on the market for no other than personal reasons or agreements reached between private individuals and governmental employers who were occupying the right place in deciding on their production.



Two cents, *La Novedad*

All that is known by the general public is what correspondents to philatelic journals reported to their client, mainly the appearance of these cards on the philatelic market. It is this appearance that determines what is generally accepted as “official” not decrees or regulations emitted by de government.

Given the unusual appearance of these two issues on the market, no patterns, proofs, trial runs or specimen are known to exist. What is known in individual cases of items which are unique or very scarce.

This is the case of the 2+2 centavos double card of the first issue of which only one copy is known and a handful of the 2 centavos cards of the second issue in bistre (beige) stock. Both items could be identified as doubtful from an official point of view although in the second case, the 2 centavos Montoya bistre stock at least a couple of copies exist in a genuinely circulated condition.

Of the two issues the first, printed by “La Novedad” is by far the least complicated. The impression is very well executed and no variety of paper stocks or typography is noticeable. There are only differences in the shade of color of the value that may be of interest to the collector. The only anomaly is the 2+2 centavos double card which was never reported by philatelic reporters.

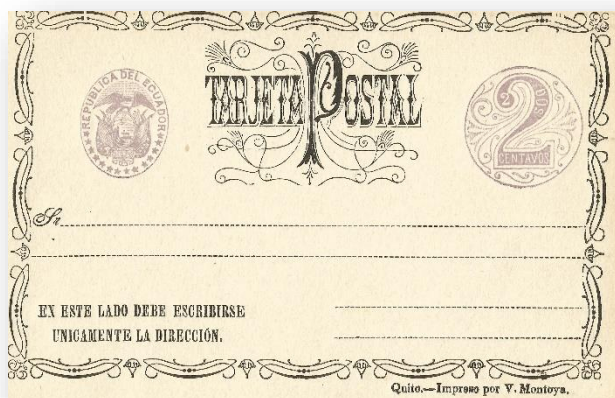
Philatelic Record reports the 3+3 centavos double card of Montoya in November, 1884; the 2+2 centavos double card of Montoya in March, 1885. *Le Timbre Poste* reports the 2+2 centavos double card by Montoya in February, 1885 and report the two different double cards of Montoya and the 3+3 centavos double card of “La



Three cents, *La Novedad*

Novedad” in June, 1886. Nowhere, to our knowledge, is there mention of a 2+2 centavos double card by “La Novedad”. The latter should, therefore, be considered an anomaly, not part of a type collection of Ecuadorian stationery.

Six months after the issuance of the first cards, and for no apparent philatelic reason, the second issue was released, printed by V. Montoya. This issue shows typographic evidence, particularly the two centavos value of more the one printing. The cards are poorly executed and on poor paper quality. When first reported by *Le Timbre Poste* in July, 1884, there is no mention of the color stock used only of the black and mauve colors employed on impression of frame design and value.



Two cents, V. Montoya

The reporter, however, discovered, later on that the printer also had some pink and bistre stock of paper which he wanted to discard, the convinced the government to use this material as well and without prior notice three different paper color stock were available to the collector.



Three cents, V. Montoya

The double cards are only known on the white stock. Moreover, the white stock shows on rare occasions the watermarks: Canson, Montgolfier and Anonay. All three color stocks are known with double impression, inverted printing and other anomalies of interest to the collector. The two values of the bistre cards are also known in different stock thickness ranging from 0.18 to 0.38 mm.

The following is a listing of the appearance of the first and second

issue, in chronological order, as reported by the correspondents for *Le Timbre Poste* and *Philatelic Record*.

April, 1884. Announces the issuance of a one, two, and three centavos card but says that he has only seen the three centavos card (*Philatelic Record*).

May, 1884. Announces the release of the two centavos “La Novedad” card on February 9 and the three centavos on February 16 (*Le Timbre Poste*).

June, 1884. Announces the un centavo card and presumes that the two and three centavos cards are for the domestic and international rates and that the one centavo for usage within the city (*Le Timbre Poste*).

August, 1884. Announces that the Montoya cards are circulating in April. Make reference of a variety with an inverted impression (*Philatelic Record*).

November, 1884. Announces the two centavos Montoya card on pink paper (*Le Timbre Poste*).

November, 1884. Describes the 3+3 centavos Montoya double card which is in his hands (*Philatelic Record*).

December, 1884. The Quito correspondent confirms that the one centavo card never circulated (*Le Timbre Poste*).

February, 1885. Reports on the 2+2 centavos Montoya double card (*Le Timbre Poste*).

February, 1885. Reports the 3 centavos Montoya card with inverted arms and value in the lower position of the card. Confirms the 2 centavos card on pink stock (*Philatelic Record*).

March, 1885. Reports the 2+2 Montoya double card (*Philatelic Record*).

April, 1885. Reports three centavos Montoya pink stock (*Philatelic Record*).

May, 1885. Makes reference to the *Le Timbre Poste* statement that the one centavo card does not exist and comments on the various paper stock varieties used in the Montoya cards. Reports the two and three centavos Montoya bistre cards (*Philatelic Record*).

June, 1885. Comments on the Montoya three centavos cards in pink and bistre stock. Reports on the existence of the 2+2 and 3+3 centavos Montoya double cards and the 3+3 centavos “La Novedad” double card (*Le Timbre Poste*).

August, 1885. Reports on a variety of the three centavos Montoya card (*Le Timbre Poste*).

September, 1885. Reports on a variety of the 2+2 centavos Montoya double card (*Le Timbre Poste*).

The following is a rarity scale of the two issues from 1-10 with 10 being the rarest. A dash implies unknown or impossible to ascertain. The number in parenthesis indicates the quantity known of this card.

	Mint	Used
LA NOVEDAD		
2 centavos	6	10 (3)
3 centavos	5	8
2+2 centavos	10 (1)	**
3+3 centavos	6	**
MONTOYA		
2 centavos first impression	3	
2 centavos second impression	5	5
3 centavos	3	7
2+2 centavos	2	**
3+3 centavos	5	**
2 centavos pink	5	10 (1)
2 centavos bistre	8	10
3 centavos pink	4	10 (1)
3 centavos bistre	6	8 (5)
2 centavos with watermark	8	9
3 centavos with watermark	8	9
2 centavos with displaced or inverted impression in any of the three colors	8	9
3 centavos with displaced or inverted impression in any of the three colors	8	9

No copies are known of the double cards in either issue to have been used. Moreover, since the two cards on each double card is identical to the other; it is not possible to ascertain if a used single card formed part of a double card once used.

¿DOS GOLONDRINAS HACEN VERANO?

DOS USOS TEMPRANOS DEL MATASELLOS 3154

Teddy Suárez Montenegro



Figura 1.- Matasellos 3154

Uno de los matasellos más interesantes de la filatelia clásica ecuatoriana es el conocido como 3154. Se trata de un rombo de puntos con el número 3154 en el centro (fig. 1), igual que los usados en Francia, donde el número permitía identificar una oficina postal determinada.

Sabemos que los canceladores y los fechadores usados por el Ecuador en el período de circulación de sus primeras dos series postales fueron importados de Francia, pero estaban expresamente fabricados para localidades ecuatorianas determinadas o, al carecer de una asignación concreta, podían ser usados indistintamente por cualquier oficina.

Por eso llamó siempre la atención la presencia del matasellos 3154 que tenía, por así decirlo, nombre y apellido, pues ese era el número asignado a partir de 1863 a la estafeta de Rixheim, en Alsacia (fig. 2), que luego de la guerra Franco-Prusiana sería ocupada por Alemania.

Las hipótesis que se plantearon para explicar el hecho fueron de diverso tipo. Se llegó a afirmar que una vez ocupada Rixheim, el Correo francés retiró el matasellos y lo remitió al Ecuador e, incluso, alguien supuso que un funcionario postal de la ciudad francesa había huido hacia el Ecuador llevándose el matasellos.

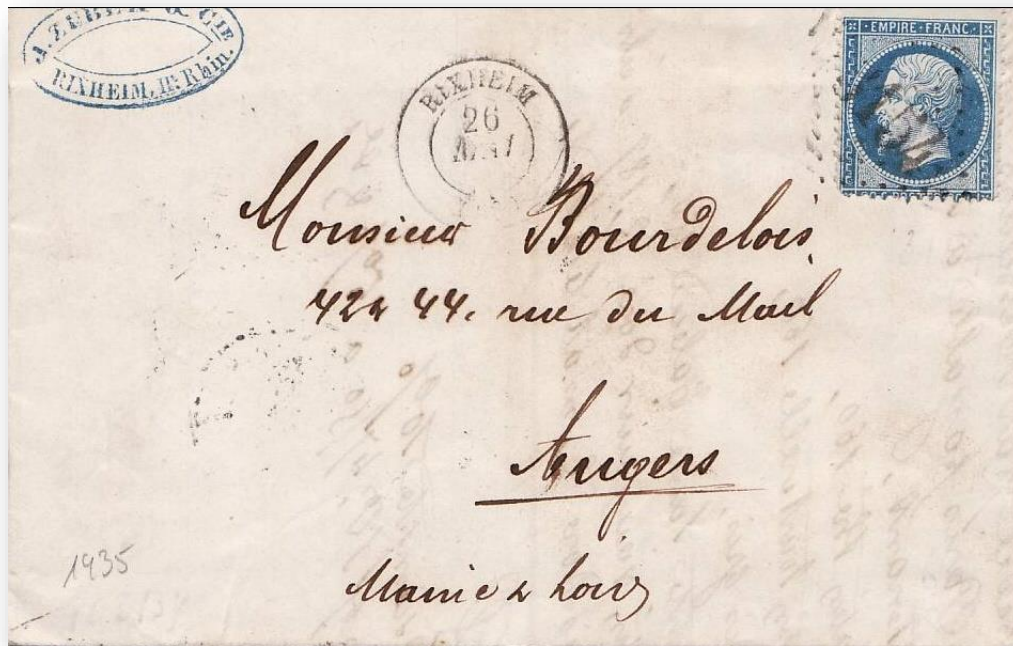


Figura 2.- Carta enviada de Rixheim a Angers, con matasellos 3154 en negro

Estas elucubraciones, sin embargo, carecen de sustento en la realidad.

Un simple análisis de la línea de tiempo correspondiente al uso del cancelador 3154 (fig. 3), nos permite descartar ese tipo de teorías, pues es claro que el matasellos estuvo en el Ecuador antes de la ocupación de Rixheim y existen varios usos simultáneos en Francia y en Ecuador.

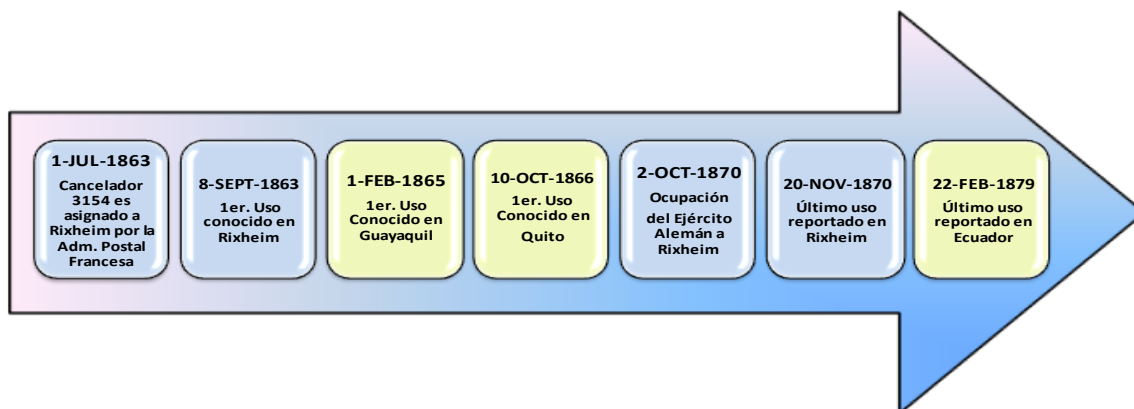


Figura 3

Los usos reportados del matasellos 3154 corresponden a la ciudad de Quito, fundamentalmente entre 1870 y 1879. Un buen ejemplo de estos usos es la carta comercial, con membrete del Banco de Quito, remitida a la ciudad de Ambato el 7 de octubre de 1871 y franqueada con un sello de medio real azul cancelado con un 3154 en color rojo (fig. 4).



Figura 4.- Carta enviada de Quito a Ambato, el 7 de octubre de 1871; matasellos 3154 en rojo

El matasellos se aplicó, en tres colores: negro, azul y rojo. Los colores negro y rojo se aplicaron indistintamente en los cuatro sellos de la primera serie y en los tres sellos de la segunda; se conocen cancelaciones de favor en timbres fiscales hasta mediados de los años ochenta.

El color azul, se usó especialmente para cancelar sellos de cuatro reales y lograr contrastar la cancelación, como puede verse con claridad en el fragmento que se reproduce como figura 5.

Como se dijo ya, la mayoría de los usos reportados del 3154 corresponden al período posterior a 1870. Hay, sin embargo, aunque aislados, usos más tempranos.

Uno de ellos corresponde al 10 de octubre de 1866, durante el segundo año de uso de la primera serie. El cancelador está aplicado, en color negro, sobre una estampilla amarilla de un real (fig. 6). Pero hay un uso más temprano y, sin duda, más curioso. En octubre de 2016 salió a la venta, en la casa de



Figura 5.- Fragmento con sellos de 1 y 4 reales, matasellados en colores diferentes



**Figura 6: Real amarillo
fechado el 10 de
octubre de 1866**

subastas filatélicas de España, Soler & Llach, una pieza que corresponde al uso más temprano hasta ahora reportado del 3154; la carta está fechada el 1 de febrero de 1865, justamente un mes después de la fecha de emisión de la primera serie de sellos postales ecuatorianos, y no en Quito, sino en la ciudad de Guayaquil (fig. 7). Junto con una carta de la misma fecha, reportada por Robert D'Ellia, este es el único uso conocido del matasellos en la ciudad de Guayaquil; un año después aparece en la ciudad de Quito y después desaparece hasta 1870.

Siendo el 3154 un cancelador que se ha documentado como aplicado en la ciudad de Quito, ¿deberíamos entender que su presencia en dos cartas fechadas en Guayaquil se explica porque se lo aplicó como cancelador de llegada?

Hay otra explicación que resulta más lógica. Enviado desde Francia, el cancelador entró en el Ecuador por el puerto de Guayaquil, y allí se lo usó durante el primer año de nuestra historia filatélica. Luego se remitió a Quito, donde hemos podido documentar únicamente un uso en 1866 y luego una aplicación continua desde 1870. No es aventurado pensar que luego de los usos en 1866, el matasellos se guardó, siendo rescatado para utilizarlo nuevamente a partir de 1870.

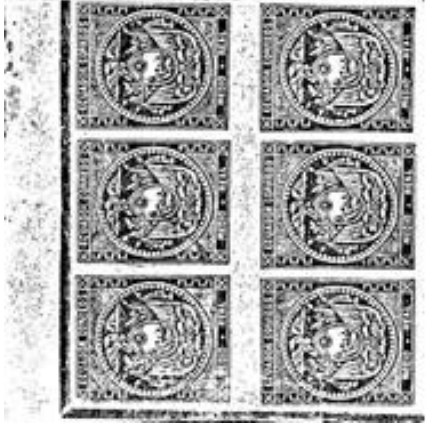


Figura 7.- Uso más temprano conocido del matasellos 3154: Guayaquil, 1 de febrero de 1865

LA PLANA MUTILADA DEL MEDIO REAL AZUL

Les presentamos una fotocopia de una plana del medio real azul, correspondiente al primer período de impresión, de la que se recortó un bloque de doce ejemplares en las filas tres y cuatro. Esta pieza perteneció a Justo P. Campaña Zúñiga, quien cortó de la plana la parte faltante de doce sellos. Luego, la pieza mutilada perteneció a Carlos Wong, quien lo vendió a Víctor Iza. De este último pasó a manos de Georg Maier, quien nos informa que la vendió a Brian Moorhouse. A partir de entonces se pierde la pista de esta plana, hasta que aparece dividida en tres fragmentos: la media plana del lado derecho, dos bloques de seis sellos cada uno en la parte superior y un bloque de dieciocho en la inferior. Según una nota del 12 de febrero de 2013, publicado en el blog filateliaecuador.blogspot.com, la media plana derecha, se ofreció en 1993 en la subasta de la casa Harmers, con un precio base de 35.000 libras esterlinas. Su último propietario fue Hugo Goeggel y, al ser rematada su colección en febrero de 2013 por la casa Corinphila, se ofreció a un precio base de 20.750 euros (más de 28.000 dólares), pero no llegó a venderse. También estaba en la colección Goeggel el bloque de dieciocho estampillas de la parte inferior izquierda. El bloque derecho de seis sellos de la parte superior (que ilustra nuestra portada), fue vendido por Cherrystone en 2014, en US\$ 675. Desconocemos el paradero del bloque de la esquina superior izquierda, así como de la pieza recortada.





1929: LOS PRIMEROS VUELOS DE LA PAN AMERICAN EN ECUADOR

Juan Pablo Aguilar Andrade

La Pan American tras la ruta del Pacífico Sur

La Pan American Airways Incorporated fue fundada en marzo de 1927 y, para fines de ese año, tenía ya a su cargo el servicio postal aéreo entre Key West y La Habana. El interés de la nueva compañía tenía por extender sus vuelos hacia Sudamérica, coincidía con las preocupaciones del gobierno estadounidense, que veía con recelo la presencia de la SCADTA, compañía alemana que operaba desde Colombia y era vista como una amenaza para la seguridad del Canal de Panamá.



Figura 1: Collet E. Woolman.
Delta Airlines Corporate Archives.
Tomado de James John
Hoogerwerf, *Roots: From Crop
Duster to Airline*

Por entonces operaba en el Perú la Huff Daland Dusters, una compañía dedicada a realizar fumigaciones que había sido contratada por los propietarios de las plantaciones de algodón en los valles de Chincha y Cañete¹; bajo la dirección de Collet E. Woolman (figura 1) y Harold R. Harris (figura 6), la compañía había obtenido también concesiones del gobierno peruano para el transporte de correo.

Entre julio y septiembre de 1927, Harris viajó por Bolivia, Argentina, Uruguay y Brasil, para establecer contactos y recoger información con miras a establecer una ruta aérea en Sudamérica. En Nueva York, Harris presentó el resultado de su trabajo a Richard Hoyt, representante de los financistas que controlaban la Huff Daland Dusters, quien como resultado del cruce de intereses alrededor del contrato de transporte de correo hacia Cuba, era parte del grupo de la Pan American Airways Incorporated².

Fue por esto que el proyecto de Harris pasó a manos de Juan Trippe, principal de la Pan American, quien lo presentó al Directorio de la empresa el 13 de octubre de 1927. Cuando

Collet Woolman regresó al Perú en noviembre de ese año, tenía instrucciones expresas para establecer rutas postales desde el Perú hacia Ecuador y Chile³.

El 2 de julio de 1928, el gobierno del Ecuador otorgó a la SCADTA una concesión para el servicio internacional de transporte aéreo⁴. Días antes, el 21 de junio, Woolman había recibido ya instrucciones para obtener un contrato con el gobierno ecuatoriano y, para cumplirlas, el 14 de julio se embarcó en Lima con destino a Guayaquil, en el que sería el primer vuelo postal entre las dos ciudades; el viaje lo hizo en un Duster, de la flota de la Huff Daland Dusters, acompañado por Daniel

¹ James John Hoogerwerf, *Roots: From Crop Duster to Airline; The Origins of Delta Air Lines to World War II*, a dissertation submitted to the Graduate Faculty of Auburn University in partial fulfillment of the requirements for the Degree of Doctor of Philosophy, Auburn (Alabama), 2010, p. 92.

² *Ibid.*, pp. 112-117 y 125.

³ *Ibid.*, p. 126.

⁴ El contrato puede verse en el *Registro Oficial* 61, del 22 de diciembre de 1928.

Tobin, piloto, y Robert Stan Weber, hombre de negocios que trabajaba para la Ingersoll Rand Company⁵ (figura 2).

Tobin nunca había estado en Guayaquil y solo conocía la ruta sobre territorio peruano. El vuelo, sin embargo, transcurrió sin incidentes y Weber, en una carta a su esposa, alabó la capacidad del piloto para llevarlos a su destino y realizar un perfecto aterrizaje en el campo *El Cóndor*, ubicado en la población de Durán, separada de Guayaquil por el río Guayas⁶.

Justo Campaña, que aporta datos equivocados sobre el avión, sus ocupantes y la fecha del vuelo, afirma que en esa ocasión se transportaron “50 cartas todas dirigidas a una sola persona”⁷: John Leo Harris reproduce, en su catálogo de primeros vuelos, los mismos datos de Campaña⁸. En el viaje de regreso, realizado el 16 de julio, Tobin transportó, según Campaña, 87 piezas postales, pero regresó sin pasajeros: Woolman y Weber habían viajado por ferrocarril a Riobamba y de ahí en automóvil hasta Quito, para atender una cita con el Presidente de la República, Isidro Ayora, obtenida por el Embajador norteamericano. En una carta a su esposa, Weber describió a Ayora como una persona agradable⁹, pero la reunión no produjo ningún resultado.



Figura 2: 14 de julio de 1928, Collet Woolman, a la derecha, aborda en Lima el avión que le conducirá a Guayaquil. El piloto Daniel Tobin está a la izquierda y, entre los dos, probablemente San Weber. Al pie del avión puede verse la valija, en la que probablemente viajó la correspondencia. Delta Airlines Corporate Archives. Tomado de James John Hoogerwerf, *Roots: From Crop Duster to Airline*

Sin embargo, las gestiones y los trabajos para establecer la ruta postal continuaron. Los acuerdos entre las líneas aéreas estadounidenses llevaron a constituir la Peruvian Airways Corporation, que representaba los intereses de la Pan American en el Perú y asumió la operación de las concesiones para transporte de correo que habían sido entregadas a la Huff Daland Dusters. Juan Trippe (1899-1981), el célebre empresario responsable del éxito de la Pan American, ocupó la presidencia de la nueva compañía, y Harold Harris se hizo cargo de la vicepresidencia.

⁵ James John Hoogerwerf, op. cit., p. 139.

⁶ James John Hoogerwerf, op. cit., p. 140.

⁷ Justo Campaña, *Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador*.

⁸ Leo John Harris, *Primeros Vuelos y Vuelos Especiales del Ecuador*, Guayaquil, Club Filatélico Guayaquil, 1977, p. 17.

⁹ James John Hoogerwerf, op. cit., p. 141.



Figura 3: El Fairchild FC2 en el Museo del Aire y el Espacio del Instituto Smithsonian (Washington)

de la ruta proyectada, realizó un primer vuelo entre Lima y Talara el 13 de septiembre de 1928. En esa ocasión se transportaron cinco sacas de correspondencia hacia la ciudad de destino y las escalas intermedias: Casma, Chimbote, Trujillo, Pacasmayo, Pimentel y Paita. Daniel Tobin fue el piloto y viajaron como pasajeros A.G. Harrott, de la British Marconi Co, concesionaria de servicios postales, y Benjamín Romero, editor del diario limeño *El Comercio*.

Este avión, que hoy se exhibe en el Museo del Aire y del Espacio del Instituto Smithsonian, en Washington D.C., es el mismo que aparece en la primera serie de estampillas ecuatorianas para el correo aéreo, la conocida como *Avión sobre Guayaquil* (figura 4). Para la imagen que ilustra el sello se utilizó la fotografía que, desde el buque de guerra Cotopaxi, tomó Francisco Andrade Arbaiza, y corresponde al vuelo que llegó a Guayaquil el 30 de noviembre de 1928, con el que se estableció la siguiente conexión en la ruta¹¹. A partir de esa fecha, un servicio semanal de transporte de correo se estableció entre Lima y Guayaquil¹².

El vuelo del 30 de noviembre tenía un propósito adicional, pues en esos días visitaba Guayaquil el presidente electo de Estados Unidos, Herbert Hoover (figura 5), una de cuyas preocupaciones era el desarrollo de las líneas aéreas norteamericanas y su expansión hacia Sudamérica; Harold Harris pudo reunirse con el nuevo mandatario, quien le aseguró que “apoyaría los esfuerzos para expandir la aviación comercial internacional”¹³.

Pocos días después, en el discurso pronunciado en Lima el 5 de diciembre, Hoover se refirió a la necesidad de estrechar vínculos mediante la cooperación en el establecimiento de líneas aéreas,



Figura 4: El sello de 10 sucres bermellón de la serie *Avión sobre Guayaquil*

¹⁰ Alta Mae Stevens, *...And then what Happened. Harold Harris and the Early Development of Aviation*, Bloomington, Author House, 2014, pp. 121-122.

¹¹ Roberto Levy-Castillo, “Ecuador: the 10 sucres orange red of 1929 two scarce air mail stamps”, en *Aero Philatelist Annals*, julio 1966, p. 67.

¹² Aeronautical Chamber of Commerce of America, *Aircraft Year Book*, Nueva York, 1929, p. 201.

¹³ Lawrence A. Clayton, *W.R. Grace & Co. Los años formativos 1850-1930*, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2008, p. 324.

para lo cual proponía un trabajo conjunto entre los gobiernos involucrados durante los siguientes doce meses¹⁴.

Con este expreso respaldo presidencial, el proyecto de la ruta del Pacífico Sur siguió adelante y, a partir de enero de 1929, se abrió una vía hacia Mollendo, al sur, pasando por Ica. Cualquier nuevo avance requería las autorizaciones de Ecuador, Colombia y Chile, pero había un problema adicional: la presencia de una empresa naviera, concesionaria de servicios postales, que se vería afectada con el establecimiento de una ruta aérea.



Figura 5: Herbert Hoover en su visita a Guayaquil, con el presidente ecuatoriano Isidro Ayora

La Grace Line era una compañía de vapores fundada en el siglo XIX, que prestaba servicios entre los puertos del Pacífico Sur y los Estados Unidos. El grueso de sus ingresos provenía del transporte de correo y solo el 27% del de pasajeros¹⁵, lo que la convertía en un actor a tomar en cuenta dentro de los planes de la Pan American. La asociación entre la línea aérea y la empresa naviera fue la respuesta: el 21 de febrero de 1929 se anunció la conformación de la Panamerican Grace Airways Corporation (PAGAI).

La primera concesión ecuatoriana

Mientras la Pan American, representada por la Peruvian Airways, negociaba con la Grace Line, ambas compañías trabajaban en conjunto para conseguir las concesiones.

En el caso del Ecuador, Harris se reunió a principios de 1929 con el representante de la Grace Line en Guayaquil; éste, “lo primero que hizo fue romper la tarjeta de presentación de Harris que lo identificaba como vicepresidente y gerente general de la Peruvian Airways Corporation. Sin ninguna cortesía, le dijo al experimentado aviador que ‘ningún peruano puede obtener nada en Ecuador’



Figura 6: Carlos A. Guerrero, Ministro de Guerra del Ecuador (izquierda) y Harold Harris, quienes celebraron el contrato de concesión del servicio de transporte aéreo para la Pan American, el 22 de febrero de 1928

debido a las endeble relaciones diplomáticas existentes entre esos dos países”¹⁶.

Durante el proceso de negociaciones que se inició con el gobierno ecuatoriano, Harris invitó al presidente Isidro Ayora a un vuelo sobre la ciudad de Guayaquil, en el que estuvieron acompañados por la esposa e hijo del mandatario. Esto ocurrió el 18 de febrero y, sin duda, decidió la concesión: cuatro días después, el 22 de febrero, apenas el tiempo necesario para trasladarse a Quito, el presidente Ayora firmó del Decreto Ejecutivo

¹⁴ Alexander DeConde, *Herbert Hoover's Latin-American Policy*, Stanford, Stanford University Press, 1951, p. 121.

¹⁵ Lawrence A. Clayton, op. cit., p. 313.

¹⁶ *Ibid.*, p. 324.

que autorizaba la celebración del contrato, y ese mismo día lo suscribieron Harris y el Ministro de Guerra, Marina y Aviación, comandante Carlos Alberto Guerrero¹⁷.

Como había dicho el representante de la Grace Line, la concesión no fue otorgada a la Peruvian Airways, sino a Harris a título personal, con el expreso compromiso, constante en la cláusula décimo quinta, de transferirla dentro de los tres meses siguientes a la Ecuadorian Airways Corporation o a la Panamerican Grace Airways Corporated, cuya conformación se había anunciado el día anterior. La Panamerican Grace no tardó en establecer una división ecuatoriana (Ecuadorian Airways), y la concesión le fue transferida por Harris.



Figura 7: Algunos de los sellos usados por la Pan American para el servicio de correo aéreo

El contrato tenía un plazo de veinte años prorrogables (cláusula décima cuarta), y su objeto era “organizar, establecer y explotar un servicio internacional de transportes aéreos en el territorio de la República, entre las poblaciones del Ecuador y países de la América del Sur, y, en conexión, con el servicio aéreo a la Zona del Canal y a los Estados Unidos de América del Norte, para el transporte aéreo de correos, encomiendas, pasajeros, valores y carga” (cláusula primera). Se incluía la posibilidad de establecer servicios entre puntos situados dentro de la República, cuando ello fuere financieramente seguro y técnicamente factible (cláusula segunda).

Para el transporte de correspondencia, se mantenía la tarifa de correo ordinario, siendo obligación de la concesionaria exigir que las cartas que se le entreguen estén debidamente franqueadas, pudiendo el gobierno emitir para ese franqueo sellos especiales de correo aéreo (cláusula octava); el sobreporte que debía pagarse por el transporte aéreo, lo podía fijar libremente Harris o la compañía a la que cedería la concesión, cobrándolo por medio de estampillas que debía mandar a imprimir para el efecto y, mientras no se contara con ellas, estaba autorizado para efectuar el franqueo por medio de sellos de caucho o acero (cláusula séptima); la correspondencia oficial debía transportarse gratuitamente, siempre que el peso de la misma no sobrepasare los tres mil gramos por envío (cláusula duodécima).

La concesionaria nunca llegó a imprimir estampillas y, como se verá, la posibilidad de hacerlo se eliminó en el segundo contrato. Utilizó, eso sí, los sellos contractualmente autorizados para cancelar la correspondencia; el primero fue un rectángulo con marco doble, que se aplicaba en color violeta, cuyo tercio superior estaba separado con doble línea y tenía en su interior las siglas de la compañía aérea, “P.A.G.A.C.”, mientras que en el resto del rectángulo constaba la inscripción “SERVICIO / AÉREO / ECUADOR” (figura 7a).

Justo P. Campaña describe en los siguientes términos las tarifas y el sistema de despacho de la correspondencia:

Las cartas eran recibidas en las propias oficinas de la Línea de Paquebotes “Grace”, la Guayaquil Agencies Co. de Guayaquil. El porte era recaudado en efectivo, y cada pliego debía llevar el franqueo en estampillas del Ecuador, exigentes de acuerdo a los reglamentos postales, de 10 cts. para las destinaciones pan-americanas y España, y 20 centavos para Europa y demás países de la Unión Postal Universal, por cada 20 gramos ... Si bien en la iniciación

¹⁷ Registro Oficial, número 139 del 27 de marzo de 1929.

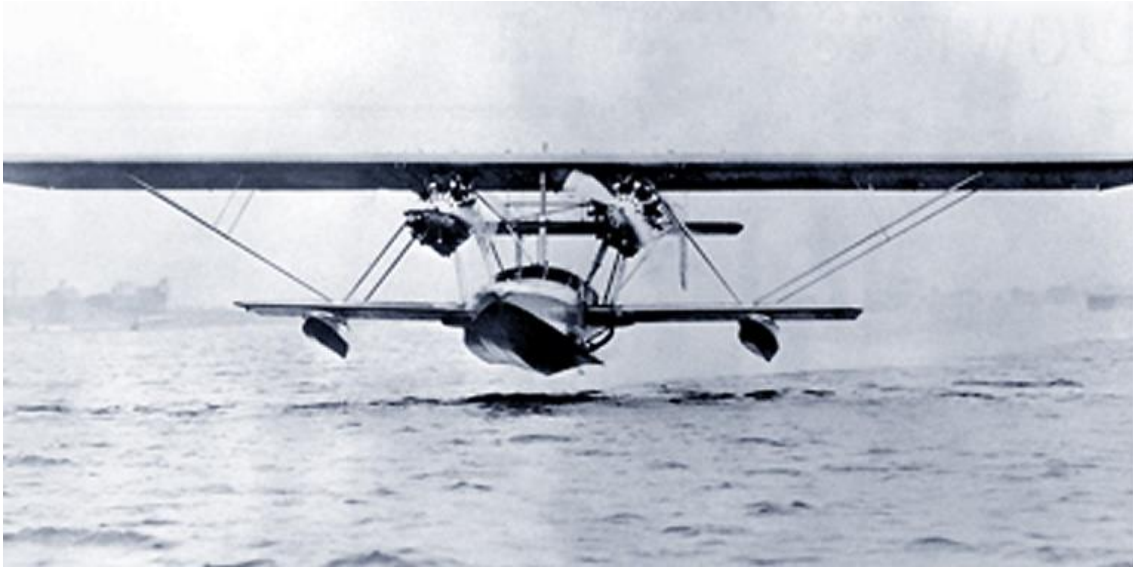


Figura 8: El Sikorski S-38, que volaba de Cristóbal a Guayaquil

del servicio la Panagra cobraba \$ 1,50 para el transporte de cada 15 gramos de correo a cualquier destino al Extranjero, y \$ 1,00 entre las localidades costaneras, Babía y Esmeraldas, que sólo fueron servidas eventualmente como Salinas, en la costa de la Provincia del Guayas, la Compañía modificó la tarifa a partir de Julio 16 de 1929: fijando \$ 1,00 para el sobreporte aéreo al Perú, \$ 1,50 para la Zona del Canal, \$ 2,00 para Chile y \$ 2,50 para los Estados Unidos, Argentina, Europa, etc. con conexión naviera en New York.¹⁸

Según el mismo Campaña, la Panamerican Grace inició el 3 de abril de 1929 sus vuelos de prueba desde y hacia Guayaquil. Como veremos, el puerto ecuatoriano era el lugar de encuentro de los aviones que venían desde el Perú y desde Panamá; allí se realizaba el trasbordo de la correspondencia y las aeronaves emprendían el regreso.



Figura 9: El Loening, que viajaba de Lima a Guayaquil

¹⁸ Justo P. Campaña, “Catálogo Histórico Descriptivo de los Correos Aéreos del Ecuador”, en *Boletín Postal*, Guayaquil, publicado por entregas a mediados de los años treinta del siglo XX. Disponible en <http://www.guayaquilfilatelico.org/biblioteca.php>.

La FAM 9

Al tiempo que se conseguía la concesión ecuatoriana, la Pan American seguía con la mira puesta en Colombia, tramo necesario para conectar Panamá con el sur del continente. El 5 de febrero de 1929 se había establecido ya una conexión entre Miami y Guayaquil, operada conjuntamente por la Pan American, cuyos aviones llegaban hasta Barranquilla, y por la SCADTA, que desde allí seguía hacia Guayaquil.

El 23 de febrero, un día después de obtenida la concesión ecuatoriana, el Secretario de Estado de los Estados Unidos (Frank Kellogg) y el embajador colombiano en Washington (Enrique Olaya Herrera), firmaron un convenio para hacerse mutuas concesiones y permitir que las líneas aéreas

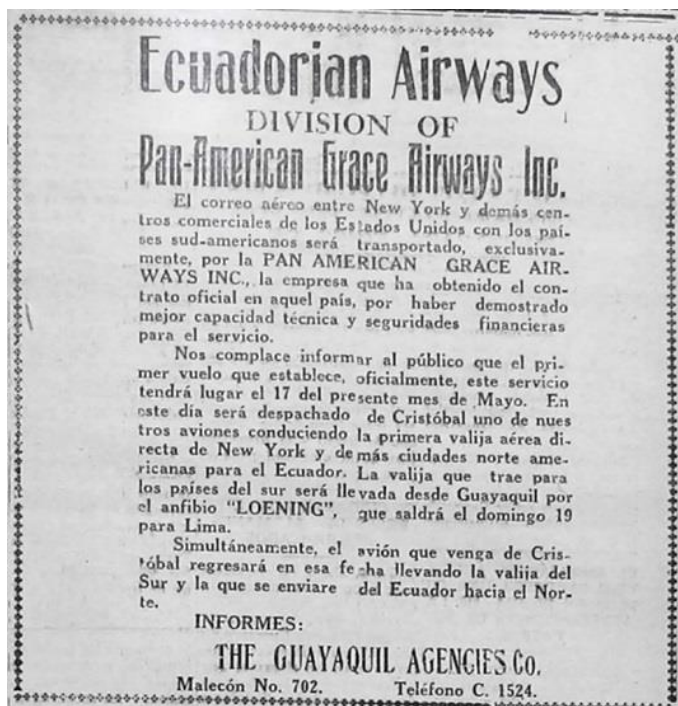


Figura 10: Aviso aparecido en *Diario del Pueblo*, el 16 de mayo de 1929, anunciando el vuelo inaugural de la FAM 9

Panamá, seguía toda la costa oeste del Pacífico hasta Chile, para desde allí cruzar los Andes hasta Buenos Aires y Montevideo²².

Guayaquil, punto de conexión de la FAM 9

Durante el mes de abril y los primeros días de mayo, se realizaron vuelos regulares de transporte de pasajeros y correspondencia entre Lima y Guayaquil, y desde allí hasta la Zona del Canal, como ensayo de la que pronto sería la ruta que uniría el continente americano de norte a sur, por la costa occidental de Sudamérica.

El servicio se hacía con hidroaviones. El vuelo desde Cristóbal, en la Zona del Canal, hasta Guayaquil, lo efectuaba un Sikorski S-38 (figura 8), que conducía la valija llegada por mar desde Europa y Norteamérica. En el puerto ecuatoriano entregaba la correspondencia que seguía hacia el sur, y recibía

norteamericanas volaran en Colombia, y las colombianas pudieran hacerlo en Estados Unidos y la Zona del Canal¹⁹. La Pan American obtuvo los derechos de aterrizaje en Colombia y, para competir con la SCADTA, constituyó la Sociedad Anónima Colombo Americana de Aviación (SACO)²⁰; al final, la Pan American se convertiría en la socia mayoritaria de la SCADTA en octubre de 1929, por medio de un convenio que se mantuvo en estricto secreto y que frenó la expansión internacional de la compañía colombiana²¹.

El 2 de marzo de 1929 se dio el paso decisivo para el control de la ruta del Pacífico Sur por la Pan American: el gobierno norteamericano le adjudicó el contrato postal FAM9, para transportar correspondencia en la ruta identificada con esas siglas, que salía desde Estados Unidos y, pasando por

¹⁹ Bernardo Parra Restrepo, "Vida, pasión y muerte de Scadta. Origen y desarrollo de la aviación en Colombia", en *Innovar. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, Bogotá, No. 12, julio-diciembre, 1998, p. 105.

²⁰ *Ibid.*, pp. 105-106.

²¹ *Ibid.*, p. 106.

²² FAM son las siglas de Foreign Air Mail. Detalles sobre estas rutas se pueden encontrar en <http://www.aerodaciou.com/FAM.HTM>.

la que desde ahí se dirigía al norte, del Loening (figura 9) que llegaba desde Lima. El Sikorski era un avión con capacidad para diez pasajeros, mientras que el Loening podía transportar ocho.

A mediados de mayo se inauguró la FAM 9, desde Estados Unidos hasta Mollendo, en el Perú (la concesión chilena se conseguiría recién en junio de 1929), pero días antes se aplicó indebidamente, en la correspondencia salida de Guayaquil, un sello que indicaba un no realizado primer vuelo entre el puerto ecuatoriano y Nueva York. El 4 de mayo habían llegado, a las tres y media de la tarde, el Sikorski desde Panamá²³ y, a las cinco de la tarde, el Loening desde Talara, con dos pasajeros, Alberto Levy y Joaquín Blaya Allende, procedentes de Lima y Santiago de Chile, respectivamente²⁴. No se había hecho ningún anuncio que indicara que esos vuelos tuvieran algo de especial, pero la noticia sobre el viaje de regreso del Sikorski indicaba que conducía hacia Panamá correo que, en combinación con otras aeronaves de la compañía, se remitirá hacia los Estados Unidos y Europa²⁵.

Este era seguramente el plan y, por eso, cuando los hidroaviones emprendieron el viaje de regreso, el 5 de mayo, el Sikorski llevaba cartas a las que se había aplicado, en Guayaquil, un sello en tinta violeta, con la leyenda “ECUADORIAN AIRWAYS / FIRST FLIGHT / GUAYAQUIL-NEW YORK / PAN-AMERICAN GRACE AIRWAYS INC.” (figura 7b). En Panamá, sin embargo, no se pudo hacer el envío por vía aérea y la correspondencia fue enviada por barco hasta Nueva York. La fecha de arribo en Cristóbal (6 de mayo), permite diferenciar los sobres de este vuelo, de los que días después, como se verá enseguida, hicieron efectivamente el viaje hasta los Estados Unidos.

La notificación oficial de la puesta en marcha del servicio de transporte de correspondencia entre Estados Unidos y Sudamérica se hizo mediante publicaciones en la prensa en las que se informaba que la Pan American tenía la exclusividad para el servicio postal aéreo entre Nueva York y los países sudamericanos. El anuncio publicitario indicaba que el 17 de mayo saldría de Cristóbal el Sikorski, con correspondencia que incluía la recibida desde Nueva York, para hacer conexión en Guayaquil con el Loening, que saldría el 19 de mayo hacia Lima (figura 10)²⁶.



Figura 11: Sobre transportado en el vuelo de Cristóbal a Mollendo, con trasbordo en Guayaquil. Al reverso consta el sello de recepción en destino, el 20 de mayo de 1929

²³ *Diario del Pueblo*, Guayaquil, 5 de mayo de 1929, p. 13.

²⁴ *Ibid.*, 6 de mayo de 1929, p. 15.

²⁵ *Ibid.*, p. 1.

²⁶ *Ibid.*, 16 de mayo de 1929, p. 15.



Figura 12: Sobre transportado de Guayaquil a Cristóbal en el vuelo del 19 de mayo de 1929. El sello PAGAC anula las estampillas; constan los sellos del primer vuelo y de la División Ecuador de la aerolínea. Al reverso se aplicó el sello de llegada a Cristóbal el 20 de mayo, que permite diferenciar estos sobres de los enviados el 5 de mayo y llegados a Cristóbal el 6, para desde ahí viajar en barco hasta Nueva York

El 18 de mayo arribaron los dos hidroaviones a Guayaquil, el Sikorski a la una y veinticinco de la tarde y el Loening a las cuatro y cuarenta y cinco. En este último avión viajaban como pasajeros Harold Harris y el señor J. Massey y, como parte del correo, según la nota de prensa, “los documentos del pacto chileno peruano”, sin duda los que concluirían con el tratado de Lima, el 3 de junio de 1929, que resolvió el conflicto por Tacna y Arica.

En solo cinco días las cartas llegarán a su destino, destacaba la crónica periodística, que hacía hincapié en que los vuelos llegados a Guayaquil tenían un “notable valor para la Historia de la aviación comercial Panamericana”, puesto que con ellos se establecía, “realmente, en forma, el más extenso servicio aéreo conocido”²⁷.

En la correspondencia enviada desde Panamá hacia los varios destinos de la ruta, franqueada con sellos de la Zona del Canal, cancelados con matasellos de Cristóbal el 17 de mayo, se aplicó un sello que, en un rectángulo, mostraba el mapa de la ruta, con la leyenda “FIRST / FLIGHT / F.A.M. 9 / CRISTOBAL / CANAL ZONE / TO / MOLLENDO / PERU / MAY 17 1929” (figura 11).

La correspondencia enviada desde Guayaquil en los viajes de regreso de los dos hidroaviones, realizados el 19 de mayo, se recibió hasta las doce horas del día anterior²⁸. En el caso de la remitida en el Sikorski, hacia el norte, se aplicó, a más del matasellos de la PAGAC sobre las estampillas ecuatorianas, el sello que se había utilizado ya en el envío del 5 de mayo, también en color violeta, con la leyenda “EQUADORIAN AIRWAYS / FIRST FLIGHT / GUAYAQUIL-NEW YORK / PAN-AMERICAN GRACE AIRWAYS INC.”, que esta vez sí correspondía a la realidad (figura 12). Estos sobres se diferencian de los del vuelo anterior, porque el sello de llegada aplicado en Cristóbal lleva la fecha 20 de mayo.

²⁷ *Ibid.*, 19 de mayo de 1929, p. 10.

²⁸ *Ibid.*, 18 de mayo de 1929, p. 16.

El segundo contrato

Establecido el servicio, los vuelos de la Pan American continuaron con regularidad, una vez por semana. El sistema siguió siendo el mismo, franqueo con estampillas ecuatorianas, canceladas con el sello de la compañía aérea en el que, a la altura de junio de 1929, se sustituyeron las siglas PAGAC por PAGAI. También empezaron a usarse un sello con la leyenda “ECUADORIAN AIRWAYS / Division of / PAN AMERICAN GRACE AIRWAYS INC.” Y otro de doble círculo, que en la parte central tenía las palabras “DIVISION ECUADOR” (figura 7c) y, entre los círculos, “PAN-AMERICAN GRACE AIRWAYS INC.” (figuras 7d y 13). Esto cambió a partir de agosto de 1929.

El 21 de ese mes, en el Fairchild FC2, Harris había viajado a Guayaquil desde donde voló hacia Quito al día siguiente, en compañía del capitán Cosme Renella; este vuelo transportó únicamente algunos ejemplares de diario *El Telégrafo* y un mensaje del propietario del periódico, José Abel Castillo, al presidente Isidro Ayora. Este último, acompañado por su comitiva, recibió al avión en Quito, donde quienes se habían reunido para verlo se sorprendieron al conocer un avión de cabina cerrada, que permitía a los ocupantes viajar sin las protecciones necesarias en los aviones de cabina abierta.

Harris realizó vuelos de demostración sobre Quito, llevando con él a dignatarios y personalidades, pero su presencia en la capital tenía como finalidad negociar nuevos términos para la relación entre la Pan American y el gobierno ecuatoriano, cuyo resultado fue un nuevo contrato, celebrado el 24 de agosto, en el que Harris ya no compareció por sus propios derechos, sino como representante de la Pan American Grace²⁹.

En lo fundamental, el nuevo instrumento modificaba el sistema de pago por el servicio de correos. La tarifa estaría compuesta de la ordinaria, más una sobretasa por el transporte aéreo, pero se pagaría íntegramente con estampillas ecuatorianas, que debía emitir y vender el Gobierno (cláusula octava);



Figura 13: Sobre enviado a Lima, con el segundo sello con las siglas PAGAI, y los sellos adicionales que identificaban a la compañía aérea. La cifra azul, aplicada con numerador corresponde a la numeración aplicada para fines de control, a fin de establecer la cantidad de piezas despachadas

²⁹ *Registro Oficial*, número 158 del 24 de octubre de 1929.

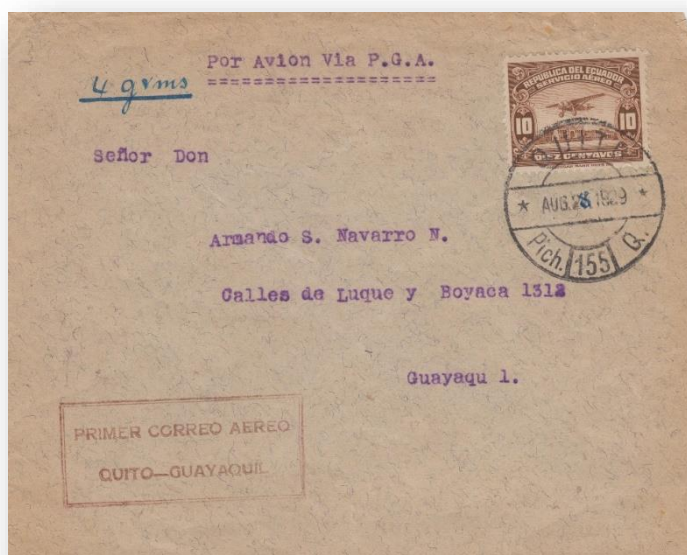


Figura 14: Primer vuelo Quito-Guayaquil. La corrección en la fecha en el matasellos, el color del sello conmemorativa y el peso, que se indicó a mano en todas las cartas, muestran que se trata de uno de los sobres entregados por el Gobierno, que viajaron sin pagar la sobretasa aérea

Honduras Británica, Venezuela, Curazao, costa norte de Colombia, Chile, Argentina, Uruguay y Brasil; y grupo C, Cuba, Haití, Santo Domingo, Estados Unidos y Europa. La tarifa para cada grupo era, respectivamente, de un sucre, dos sures y dos sures con cincuenta centavos por cada veinte gramos (cláusula décima). Estas tarifas serían modificadas con un nuevo contrato, celebrado el 4 de septiembre de 1930³⁰, y sufrirían algunos cambios en la década siguiente³¹.

El contrato de agosto se consideraba como complementario al de febrero, y disponía que el servicio se prestara bajo las nuevas condiciones a partir del 14 de septiembre de 1929 (cláusula décima octava).

El vuelo de regreso de Harris, realizado el 28 de agosto, fue el primero con transporte de correspondencia entre Quito y Guayaquil, dejándose constancia del hecho con un sello con marco rectangular, con la leyenda “PRIMER CORREO AEREO / QUITO – GUAYAQUIL”, que se colocó en cada una de las 314 cartas y 29 tarjetas transportadas.

Según cuenta Justo Campaña³², Harris transportó gratuitamente correspondencia de hasta 5 gramos de peso entregada por el gobierno y franqueada con la tarifa ordinaria de diez centavos. Al mismo tiempo, en las oficinas de la Compañía Sueca de Fósforos, que actuaba como agente de la Pan American Grace en Quito, se recibían cartas de hasta 15 gramos, que debían pagar una sobretasa aérea de un sucre.

En las cartas recibidas por el Gobierno, el sello del primer vuelo se aplicó en color rojo, mientras que en las recibidas en la Compañía Sueca se usó color violeta. Adicionalmente, la correspondencia que el gobierno entregó a Harris había sido cancelada con un matasellos fechado el 27 de agosto, que se corrigió a mano para señalar la fecha correcta: 28 de agosto (figura 14).

³⁰ *Registro Oficial*, número 456 del 23 de octubre de 1930.

³¹ Ver Juan Pablo Aguilar Andrade y Javier Abad Coronel, “Ecuador: Sobretasas Aéreas PANAGRA (1930-1945)”, en *Boletín AFE*, número 13, octubre de 2013, pp. 213-23.

³² Justo P. Campaña, op. cit.

NEW INFORMATION ABOUT THE POSTAL STATIONERY CARDS OF 1885

Ross Towle



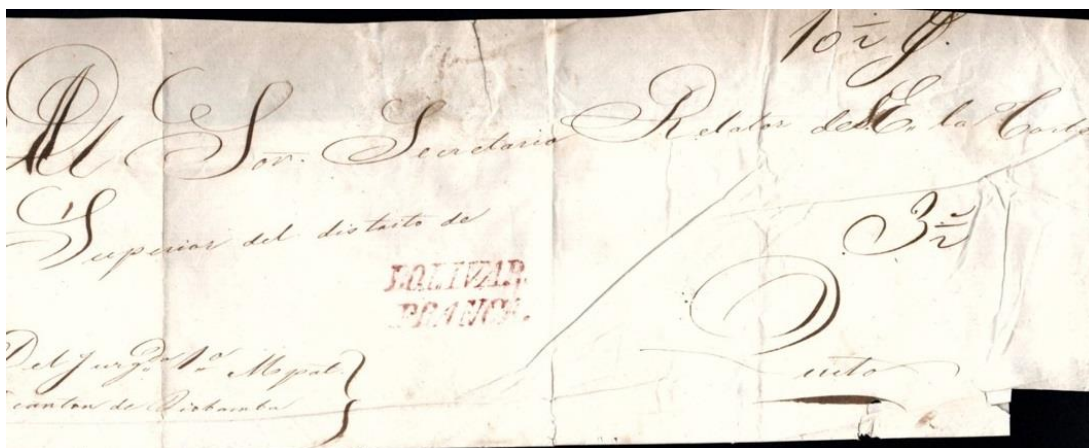
On 20 April, 1885, the American Bank Note Company entered the Ecuador order for 100,000 domestic 2c post cards, and 200,000 UPU 3c post cards. A die for each value was engraved and then transferred 18 on and then 12 on to form a stone of 30 images. The cards were lithographed on card stock (22 x 28 inches, 140 lbs) from Hastings & Todd. The printing was completed by 16 June 1885 when Ecuador was billed. The Ecuadorian agent involved was named "Ruiz". This information is extracted from an ABNC Order Book.

LA MARCA PREFILATÉLICA BOLÍVAR

Hay dos marcas prefilatélicas ecuatorianas (BOLÍVAR FRANCA y BOLÍVAR DEBE), que muchos piensan que pertenecen a la provincia de Bolívar, cuya capital es la ciudad de Guaranda.

Se trata, sin embargo, de un error. Por un lado, las marcas prefilatélicas llevaban los nombres de ciudades y no de provincias, y la provincia de Bolívar se creó en 1884, ya en la época filatélica.

Las marcas que nos ocupan se utilizaron, en realidad, en la ciudad de Riobamba, que en 1839 fue bautizada oficialmente como Bolívar, y conservó ese nombre durante diez años, hasta 1849. En el catálogo de Harris, Bargholtz y Páez, se identifican cuatro marcas para esta ciudad, dos con dos líneas horizontales, ambas en color rojo, una con la palabra franca y otra con la palabra debe; y dos en las que las palabras están encerradas en un óvalo y son de color rojo (Bolívar Francia) y azul (Bolívar Debe). JPAA





NOTICIAS

SE CONFORMÓ EL GRUPO DE ESTUDIO ECUADOR.- Gran acogida recibió la propuesta de constituir el Grupo de Estudio Filatélico Ecuador, como una continuación de la propuesta que en 1976 hiciera Leo John Harris. Filatelistas de diversos países, interesados en la filatelia ecuatoriana o en temas vinculados con ella, expresaron su entusiasta apoyo a la iniciativa y se ha conformado ya una red dedicada al intercambio y análisis de información, integrada por lo pronto por 23 personas, cuya lista consta en la siguiente página de esta publicación; son parte de ellas destacadas figuras de la filatelia internacional, entre ellas acreedoras dirigentes filatélicas, jueces de las federaciones Internacional e Interamericana, estudiosos notables y coleccionistas multipremiados. El 20 de febrero de 2017 quedó constituido definitivamente el Grupo, que en breve hará su presentación oficial en Quito.



CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE ENTEROS POSTALES EN COSTA RICA.- Con motivo de los ciento veinte años de la Escuela de Artes Plásticas de la Universidad de Costa Rica, la Asociación Filatélica de ese país organizó una exposición filatélica y un ciclo de conferencias sobre enteros postales. Participación activa en esta última actividad, que tuvo lugar los días 10 y 11 de marzo de 2017, tuvo Arturo Ferrer Zavala, Presidente de la Comisión de Enteros Postales de la Federación Interamericana de Filatelia e integrante del Grupo de Estudio Ecuador. Arturo viene realizando una destacada y entusiasta tarea en la difusión del coleccionismo de enteros postales y, para el año 2018, anuncia ya un nuevo congreso sobre esta especialidad filatélica, que se realizará en Santiago de Chile. Esperamos que, para entonces, nuestro Grupo pueda entregar importantes aportes en relación con los enteros postales ecuatorianos.



FREDDY MORENO, DISEÑADOR DE SELLOS POSTALES.- Freddy Moreno, integrante del Grupo de Estudio Ecuador, fue el encargado del diseño de la emisión ecuatoriana de Navidad, que se puso en circulación a fines del año pasado. Se trata de una serie de cinco sellos, que muestra en sus imágenes la interculturalidad ecuatoriana; un muy logrado diseño de nuestro amigo que, esperamos, continúe aportando desde este espacio, que es fundamental para contar con emisiones postales atractivas, que incentiven el interés en nuestra filatelia.



PRONTO LA PRIMERA DISPERSIÓN DEL GRUPO DE ESTUDIO ECUADOR.- Se encuentra en preparación la primera dispersión organizada por el Grupo de Estudio Ecuador, en la que se incluirán importantes piezas de todos los períodos de la filatelia ecuatoriana que, estamos seguros, despertarán el interés de los coleccionistas. Pronto se difundirá la lista de los lotes, que abarca prefilatelia, sellos clásicos, enteros postales, timbres fiscales y telegráficos, errores, especímenes, etc. Se ha previsto que la dispersión se realice el sábado 6 de mayo, con motivo del Día del Sello. Los interesados podrán enviar sus ofertas por correo o asistir a la dispersión para hacer directamente sus propuestas.

INTEGRANTES DEL GRUPO DE ESTUDIO

PRESIDENTE HONORARIO

Leo John Harris (1934-2017)

COORDINADOR

Georg Maier (Quito-Ecuador)
ecuadorstudygroup@gmail.com

MIEMBROS

- 002-Teddy Suárez Montenegro (Quito-Ecuador): Enteros postales, historia postal, timbres telegráficos (aquacorp@hotmail.com)
- 003-Juan Pablo Aguilar Andrade (Quito-Ecuador): Historia postal, enteros postales, timbres telegráficos, filatelia fiscal (actualidadfilatelica@gmail.com)
- 004-Alfonso Carrillo Benítez (Quito-Ecuador): Historia postal, filatelia tradicional (xcarrillo1972@yahoo.com)
- 005-Eivind Lund (Noruega): Correo desde Guayaquil en el período prefilatélico, segunda emisión, sobretasas postales primer período 1920-1924 (eiv-lun2@online.no)
- 006-Manuel Arango (Colombia): Filatelia fiscal (arango.manuel@gmail.com)
- 007-Pablo Rosales (Cuenca-Ecuador): Historia postal, filatelia tradicional (prosales@uazuay.edu.ec)
- 008-Fabián Celín (Quito-Ecuador): Historia postal, filatelia tradicional (hfcpemoo@hotmail.com)
- 009-Bernard Beston (Australia): Enteros postales (bernardbeston@gmail.com)
- 010-William Walton (Estados Unidos): Enteros postales, filatelia fiscal (waltonwmc@aol.com)
- 011-Alfredo Frohlich (Colombia): SCADTA (alfredofrohlich77@gmail.com)
- 012-Arturo Ferrer Zavala (España): Enteros postales (a.ferrerz@outlook.es)
- 013-Santiago Cruz Arboleda (Colombia): SCADTA (santiagocruzarboleda@yahoo.com)
- 014-Freddy Moreno Caicedo (Quito-Ecuador): Historia postal, filatelia tradicional (freddymorenoaicedo@gmail.com)
- 015-Pablo Pérez Narváez (Quito-Ecuador): Historia postal, primera emisión, timbres telegráficos (pabloperez@panchonet.net)
- 016-Luis León Chiriboga (Quito-Ecuador): Historia postal, filatelia tradicional (luis.leon@servipagos.com)
- 017-Sebastián Dueñas Oviedo (Quito-Ecuador): filatelia clásica (sduenasoviedo@gmail.com)
- 018-Luis Carló Paredes (Guayaquil-Ecuador): Historia postal, emisiones Waterlow (lfcarlo@telconet.net)
- 019-Brian Moorhouse (Reino Unido): Historia postal (brian@moorhouse.com)
- 020-Fernando Arturo Báez Guerrero (República Dominicana): Historia postal (baez.fernando@yahoo.com)
- 021-Javier Abad Coronel (Quito-Ecuador): Tarifas postales (javiabad@uio.satnet.net)
- 022-Li Hong (Hong Kong): Prefilatelia (lihong315@foxmail.com)
- 023-Melvin Hoyos Galarza (Ecuador): Historia postal, filatelia clásica (melvinhoyos@yahoo.com)

PIEZAS SELECCIONADAS



1822. Carta enviada de Guayaquil a Concepción (Chile), por la vía de Lima, con las marcas prefilatélicas *FRANCA* y *CERTIFICACION / A GUAYAQUIL*. Según consta en la misma pieza, la carta salió de Guayaquil el 30 de noviembre de 1822 y, conforme la fe de recepción, se entregó el 3 de marzo de 1823. Se trata, en consecuencia, de un envío realizado en la etapa final de la guerra de la independencia sudamericana, entre dos territorios que se habían separado ya del Imperio español. La marca de certificación es, sin duda, de origen colonial, aunque el uso más temprano que se conoce es el de la carta que presentamos. Hay usos posteriores, a partir de 1850, en los que fue aplicada en color azul. La carta estaba dirigida *A los SS Jueces, Alcaldes Ordinarios de la Ciudad Concepcion de Chile*. Una anotación a pluma deja constancia que la tarifa pagada fue de $9 \frac{1}{2}$ 2 reales, compuesta de $4 \frac{1}{2}$ reales de la tarifa ordinaria, más 5 reales de la certificación. En los bordes se marcaron (en las esquinas y a la mitad de cada lado), los pares de líneas verticales y horizontales entrecruzados, símbolo del correo certificado. Al reverso del documento consta la fe de recepción. Según esta última, la carta fue entregada en Concepción a Estavan Manzano, "Teniente Coronel de los Ejércitos de la Patria", quien según se indica ejercía las funciones de Alcalde de Primer Voto de esa ciudad chilena (*Colección Georg Maier*).