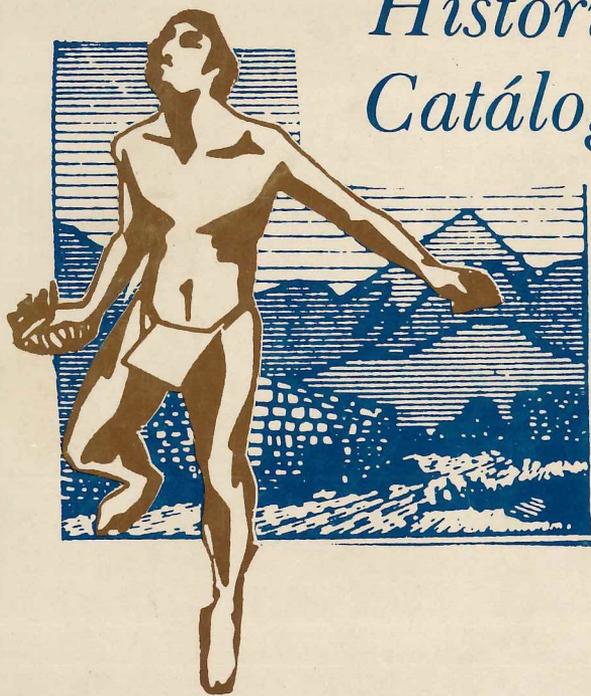


# Ecuador

*Historia Postal y  
Catálogo de Marcas  
Prefilatélicas*



*Colaboradores*

Leo J. Harris  
Percy Bargholtz  
Rodrigo Paez T.

# M A P A

Que comprende todo el distrito de la

## AUDIENCIA DE QUITO

En que se manifiesta con la maior individualidad Los Pueblos  
y Naciones barbasas que hay por el Rio Marañon

y demas que en el entran

Para acompañar

A la Descripción del nuevo Obispado que se proyecta en

### M A Y N A S

Construido

De Orden del S.<sup>o</sup> D.<sup>o</sup> Josef. Garcia de Leon y

Pizarro Presid.<sup>te</sup> Reg.<sup>te</sup> Comand.<sup>te</sup> y Visitador Gral

de la misma Audiencia

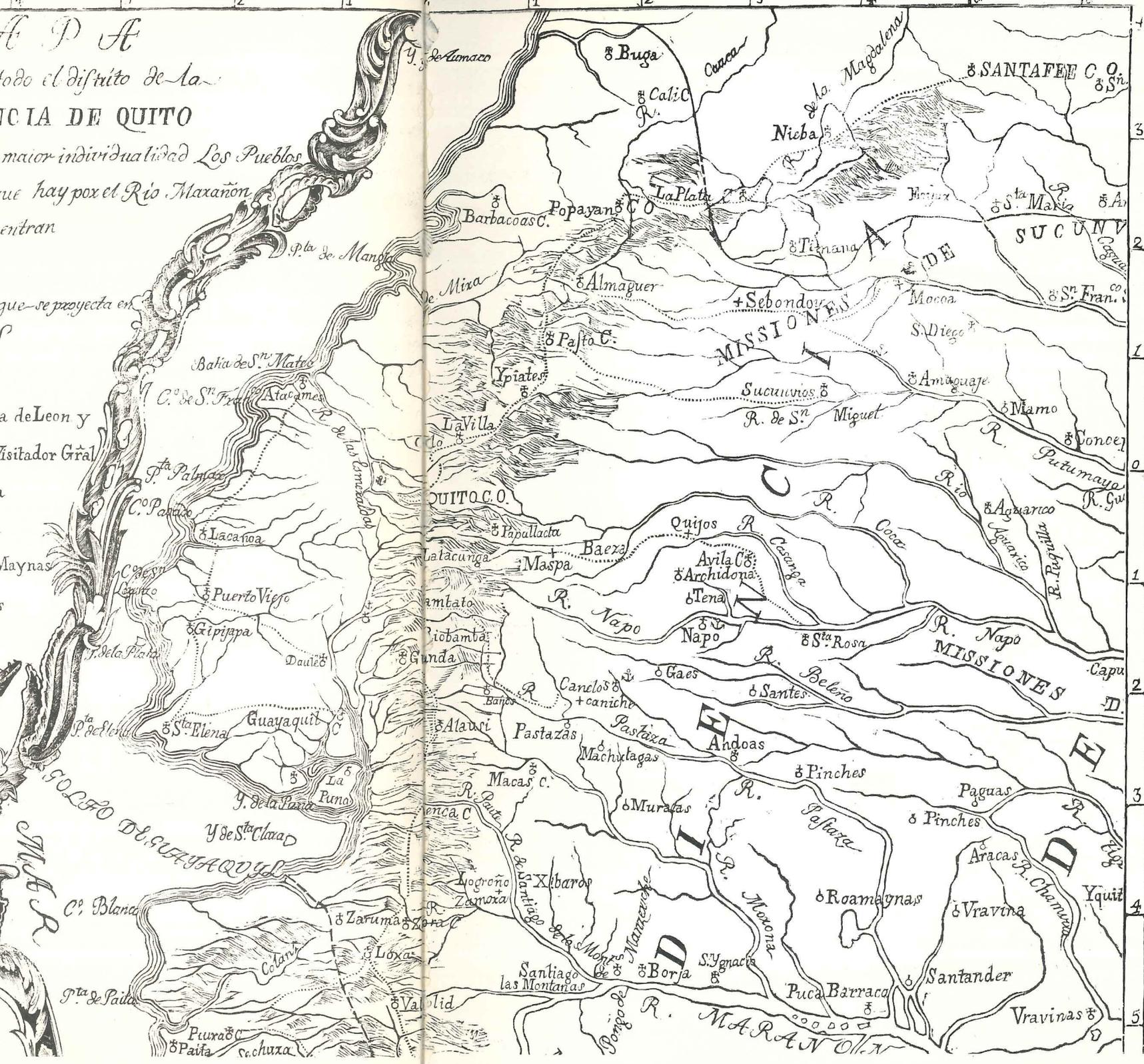
Por D.<sup>o</sup> Francisco Requena

Ingeniero Ordinario Governador de Maynas

y Primer Comisario de Limites

el Año  
de 1779

Caracteres de este



# Ecuador

*Historia Postal y Catálogo de  
Marcas Prefilatéticas*

*Colaboradores*

Leo J. Harris  
Percy Bargholtz  
Rodrigo Paez T.

The Collectors Club, Inc.

y

Federación Interamericana de Filatelia

1984

*Copyright © 1984 by  
The Collectors Club, Inc.  
New York, New York*

ISBN 0-916585-00-X (Edición en Español Carátula Suave)  
ISBN 0-916585-01-8 (Edición en Inglés y Español, Carátula Dura)  
ISBN 0-916585-02-6 (Edición en Inglés, Carátula Suave)

*Las contraportadas nos muestran las rutas del  
correo como aparecen en un mapa de  
1779 de la Audiencia de Quito.*

---

# Indice

Reconocimientos	ix
Introducción	xi
Capítulo 1. Historia Postal del Correo Terrestre	
La Epoca de la Preconquista	1
La Etapa Colonial	2
El Periodo Gran Colombiano (1882-1830)	7
La Era del Ecuador Independiente (1830-1865)	10
Referencias	13
Capítulo 2. Historia Postal Marítima	
La "Pacific Steam Navigation Company" y el Correo Externo del Ecuador	15
Desarrollo Inicial	15
El Comienzo del Servicio de Correos	17
Establecimiento del Servicio de Correos Británico	20
El Correo entre Los Puertos del Pacífico	21
Expansión del Servicio de la PSNC	22
Contratos con el Gobierno Ecuatoriano	23
Conflictos a Causa de los Correos del Pacífico	24
El Servicio de Correos Francés en el Pacífico Sur	26
Referencias	29
Capítulo 3. Introducción al Catálogo de Marcas Postales Prefilatéticas	
Extensión del Capítulo	31
Marcas Especiales	31
Explicación del Esquema Usado	34
Lista de las Ciudades que Utilizaron Marcas Postales Prefilatéticas	36
Capítulo 4. Catálogo de Marcas Postales Prefilatéticas	
Catálogo de Marcas Postales Prefilatéticas	37
Marcas Militares	88
Marcas Prefilatéticas Usadas como Obliteradores de Estampillas	89
Marcas Postales Presumiblemente Usadas en el Período Prefilatético	91
Bibliografía	93
Glosario de Términos	97

---

# Reconocimientos

Como antecedente al presente trabajo mencionaremos un estudio anterior, escrito por Leo J. Harris en colaboración con el fallecido Capitán Alboran Dujmovic, de Guayaquil, publicado en inglés en la revista *The Mainsheet* en junio de 1973. Desde entonces sin embargo, hemos obtenido nuevas y sustanciales informaciones sobre las marcas pre-filatélicas ecuatorianas. Agradecemos la ayuda desinteresada brindada por numerosos coleccionistas e historiadores, especialmente el Dr. Carlos Matamoros T. de Guayaquil, el Sr. Anthony Lovibond de Londres y el Dr. Fernando Camino Z. de Salinas, España. En los Estados Unidos de Norte América los señores Kaarlo E. Antilla, Robert A. D'Elia, Fritz Herz y Robert Shoemaker, con suma complacencia, nos proporcionaron accesos a sus colecciones y a la información por ellos reunida. El Sr. Lowell Newman del Instituto Smithsonian de Washington, D.C., nos facilitó el acceso a la Colección Nacional de Filatelia autorizando la reproducción de algún material en nuestras ilustraciones. Agradecemos sinceramente la ayuda de las casas filatélicas Robson Lowe, Londres y Peter Kenedi, Encino, California, por permitirnos reproducir ciertas marcas.

Las referencias consultadas en la elaboración de este Catálogo están detalladas adecuadamente en la bibliografía, la que hemos procurado fuese lo más completa posible, reconociendo que en el futuro otros filatelistas estudiosos continuarán investigando este tema tan interesante.

Nuestra intención, es solamente la de proporcionar una introducción a la importante historia postal ecuatoriana, que en ningún caso puede agotarse en el limitado espacio de un tomo. Para referencia de muchas de las fuentes filatélicas citadas sugerimos, las bibliotecas de la Real Sociedad Filatélica de Londres o del Club de Coleccionistas de Nueva York. El lector de habla hispana, encontrará numerosos antecedentes históricos y datos relativos a la historia postal en los Archivos de Indias, Sevilla, España o en los diferentes archivos públicos y bibliotecas de Quito y de Guayaquil, especialmente en la "Biblioteca de Autores Ecuatorianos Aurelio Espinosa Pólit", de Cotacollao, Quito.

Si bien esta obra es el resultado de un trabajo en equipo, las labores han sido divididas entre los tres autores. Leo J. Harris es el principal responsable y redactor de la mayoría de los textos. Percy Bargholtz se ocupó, primordialmente, de la sección relativa a los servicios marítimos—Capítulo 2— aportando además información usada en el Capítulo 1. La búsqueda, minuciosa y sistemática de información a lo largo de esta obra, en los archivos y bibliotecas ecuatorianas se debe a Rodrigo Páez T. quien además efectuó la traducción al español.

Para evitar confusiones hemos usado solamente fuentes de información fidedignas. Sin embargo, somos humanos y como tales falibles y queremos expresar claramente, que cualquier equivocación, error u omisión, debe atribuirse a los autores y no a los colaboradores anteriormente citados.

Leo J. Harris, St. Paul, Minnesota  
Percy Bargholtz, Lidingö, Sweden  
Rodrigo Páez T., Quito, Ecuador

# Capítulo 1

## Historia Postal del Correo Terrestre

*Este capítulo, relativo a la historia postal del correo terrestre, está dividido en cuatro secciones, una para cada una de las diferentes etapas del desarrollo político del país: la Preconquista, la Colonia, la Gran Colombia y el Ecuador Independiente hasta 1865.*

### La Epoca de la Preconquista

Las vías de comunicación en el Imperio Inca fueron esencialmente estratégicas, para facilitar la explotación económica y el control político de los territorios conquistados. Cuzco, la capital del imperio Inca, se unía con el norte, mediante dos rutas terrestres. La una, descendía a la costa del Océano Pacífico y paralela a la misma, llegaba a Tumbes, hoy al norte del Perú. La otra atravesaba la cadena montañosa de los Andes y pasaba por las poblaciones de Cajamarca (en el Perú), Tomebamba (actualmente Cuenca), Liribamba (ahora Riobamba), Hambato (hoy Ambato), Tacunga (en la actualidad Latacunga) y Quito, hasta llegar a Ipiales, en la frontera colombiana. Los mensajes circulaban veloces por estos caminos. Cada media legua, aproximadamente dos mil cuatrocientos metros, existían las así llamadas "Chasqui-Huasi," casas de postas, en las que el indígena portador del correo o "chasqui" (etimológicamente: "el que recibe"), permanecía listo, esperando para efectuar el relevo y transportar los recados. Pedro de Cieza de León, uno de los más connotados historiadores de la vida de los Incas, menciona que las comunicaciones demoraban tan solo ocho días entre Quito y el Cuzco, recorriendo a pie una distancia mayor a 2,100 millas o-3,300 kilómetros. (Véase el grabado en madera de un chasqui en la figura número uno en el texto y la contraportada del libro.)



Figura 1. El "chasqui" o correo indígena se arrodilla ante un oficial Inca en este grabado en madera por Don Felipe Huamán Poma de Ayala, cronista de raza mestiza.

El pie del dibujo informa que se trata del "Gobernador de los Caminos Reales." La viñeta ilustra claramente el sistema de vías de comunicación, las fortificaciones y ciudades, y las estaciones de posta o "chasqui-huasi" a lo largo de la ruta.

### La Etapa Colonial

El dominio español del territorio, que actualmente constituye la República del Ecuador, ocurrió poco tiempo después de la fundación de la ciudad de Quito por el *Conquistador* Don Sebastián de Benalcázar el 6 de diciembre de 1534. El Rey Felipe II de España firmó la Orden Real, estableciendo la *Real Audiencia* de Quito el 22 de agosto de 1563, colocándola bajo la dirección general del *Virreynato* de Lima. En esta época, ejercía las funciones de *Virrey* del Perú el Cuarto Conde de Nieva, Don Diego López de Zuñiga y Velasco. En el año 1740, la *Audiencia* de Quito se transfirió a la circunscripción territorial



Figura 2. Don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, noveno y último *Correo Mayor de Indias*. Falleció en 1782.

del *Virreynato* de la Nueva Granada, erigido poco antes en 1718. Cuando Quito pasó a depender del nuevo *Virreynato*, era tercer *Virrey* Don Sebastián de Eslava, con residencia en Santa Fé de Bogotá. No ocurrió ningún cambio fundamental en la administración política, hasta cuando la Colonia se independizó de España en 1822.

El Emperador español, Carlos V, a través de su Real Consejo, concedió el cargo y el título de "*Correo Mayor de las Indias*" al erudito abogado Don Lorenzo Galíndez de Carvajal, quien nació el año 1472 y falleció en 1527, con el privilegio que dichas prebendas serían hereditarias para sus legítimos descendientes. Galíndez de Carvajal y sus herederos operaron por más de dos siglos esta concesión en las colonias sudamericanas. Durante la administración de la familia Galíndez de Carvajal, a partir de 1685, se estableció un servicio de correos a pie, con varias paradas escalonadas al filo de la ruta, denominadas "*Tambos*" (chozas o paradores), desde Piura en el Perú hacia el norte, pasando por Quito y llegando a Santa Fé de Bogotá. Los correos utilizaban la primitiva vía anteriormente empleada en el imperio Inca.

El último personaje que ostentó el título y el cargo de *Correo Mayor* fue Don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, Duque de San Carlos y *Alcalde* de Lima en el año 1750.

Su derecho sucesorio fue confirmado mediante *Real Cédula* del año 1755. La concesión de la familia Carvajal rigió hasta 1768. En compensación a los privilegios perdidos al cesar su cargo, Don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas recibió de la Corona española una anualidad de 14,000 pesos y, adicionalmente en 1782, el título de *Grande* de España. Para reemplazar el monopolio Carvajal, el Rey estableció el 1 de julio de 1769 la *Real Renta de Correos*. Las regulaciones, instrucciones, ordenanzas reales, tarifas de correo en América Latina, los itinerarios de rutas y carreras postales y otras materias afines, operaron hasta el año 1778. Las Ordenanzas aprobadas por el Rey de España en Aranjuez el 8 de junio de 1794 confirmaron la estructura básica del sistema de correos para las colonias españolas en el mundo entero. Los correos continuaron operando bajo las mismas normas al obtener su independencia varias naciones en América, excepto por cambios muy específicos.

Don Antonio Romero de Tejada fue el primer *Administrador Principal de Correos*, nombrado el 1 de julio de 1769. Ver figura número 3.

Durante su administración, que duró hasta el 10 de diciembre de 1794, el servicio de correos en la *Audiencia* de Quito funcionó satisfactoriamente. Romero de Tejada fue transferido a la ciudad de Buenos Aires con el mismo cargo, pero seguramente con mayores responsabilidades. Por orden de la Corona, efectuó un tedioso viaje terrestre, visitando todas las poblaciones de la ruta, y llegó a su destino el 23 de mayo de 1796. Como nuevo *Administrador Principal de Correos de Quito*, se nombró a Don José de Vergara.

En tiempos del monopolio Carvajal, por lo menos desde 1734, toda correspondencia era pagada al momento de franquearla; el Real Servicio de Correos en España por el contrario, disponía que el pago lo efectuase el destinatario. Luego que la Corona asumió la responsabilidad del correo, ambos sistemas operaban en la Colonia. Hasta el momento, no ha sido posible encontrar informaciones precisas sobre las tasas postales que prevalecieron en el Ecuador durante la Colonia. Sin embargo, las tarifas de correo de las Administraciones vecinas, publicadas en el *Virreynato* del Perú en 1778, indican que los portes no se cobraban únicamente por la distancia recorrida en leguas, sino además según el destino de conformidad a la ruta postal. Así, son reveladores los siguientes ejemplos de algunos cargos postales seleccionados entre 1783 y 1790, y suministrados por el historiador ecuatoriano, Don José Gabriel Navarro E.:

Tres pesos y dos y medio reales por enviar tres cartas, una a Madrid una a Popayán y otra a Cartagena.

Once pesos y cinco y medio reales, por despachar un paquete, un atado de cartas y una carta sencilla a España.

Tres y medio reales, por el porte de una carta a Lima.

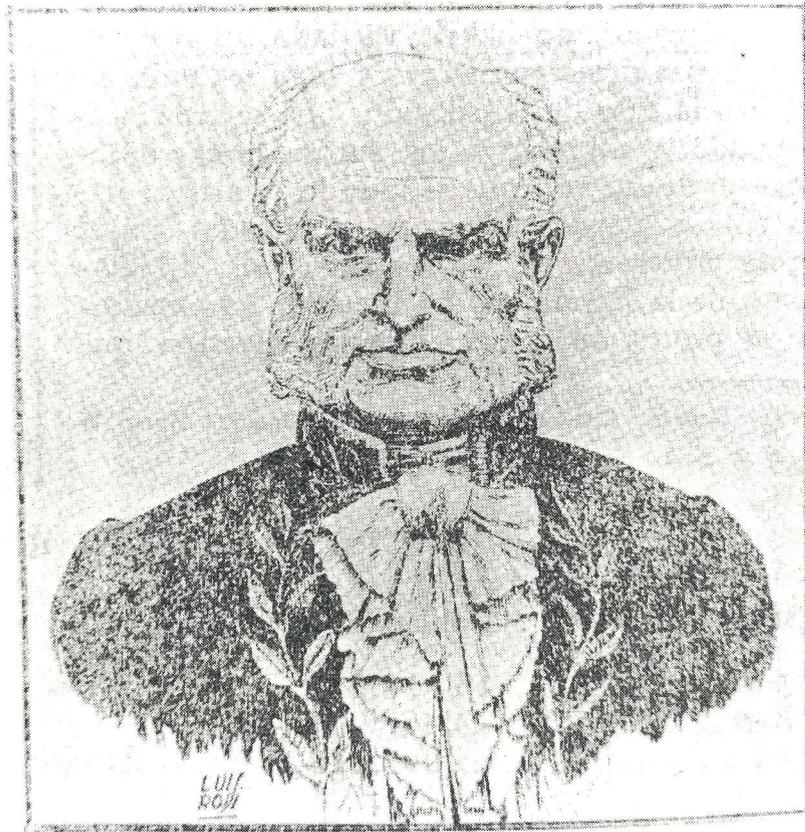


Figura 3. Don Antonio Romero de Tejada, el primer Administrador Principal de Correos de Quito, quien sirvió del 1 de julio de 1769 hasta el 10 de diciembre de 1794.

Por una carta a Latacunga, un real y medio.  
Dieciocho reales por siete cartas de Quito a Cuenca, Riobamba y Guayaquil.  
Cinco reales por franquear una carta a Guayaquil.<sup>1</sup>

El "Manifiesto de Correos" de 1774 de Lima a Quito, en la figura número 4, indica claramente las tasas aplicables en esa época.

La política económica española y la geografía peculiar del país, dictaminaron la situación y el mantenimiento de los caminos de acceso y dentro de la Audiencia de Quito por los cuales transitaba el correo. Una excepción a las disposiciones españolas en general fue la autorización de celebrar comercio entre las Colonias a través de Guayaquil, pero los vientos prevalecientes dificultaban la navegación, especialmente hacia el norte, por lo que la mayor parte del comercio y la conducción del correo continuó por la vía terrestre.<sup>2</sup>

Las principales rutas postales utilizadas en aquellos años fueron las siguientes:

La ruta principal denominada "Carrera de los Valles y Quito" comenzaba en Lima y corría en dirección norte vía Trujillo, Piura, Loja, Cuenca, Riobamba, Quito, Ibarra y a través de Pasto, Popayán, La Plata, Neiva y luego de un recorrido de 739 leguas terminaba en Santa Fé de Bogotá. Este camino seguía la línea de la costa desde Lima a Piura, ya que en el puerto de Paíta y en los primeros años también en Túmbes, se entregaba el correo

**CERTIFICACIONES.**

*Francas*

13 cartas a 4 <sup>o</sup> .....	52
7 Dobl. a 5 <sup>o</sup> .....	35
1 Trip. a 6 <sup>o</sup> .....	06
2 P. a 7 <sup>o</sup> .....	14
<b>28-</b>	<b>168-</b>

Intercambio en el libro de  
intervenciones a f. 109.

**FRANCAS**

**DE LIMA p. Num. de Cartas, Precios y Pliegos. R. de plata.**

Sencillas hasta 1 onza exclusive...	20	à	4	80
Dobles hasta 1/2 exclusive....	6	à	5	30
Triples hasta onza exclusive...	2	à	6	12
Onzas, y demás peso.....	00	à	7	00
<b>SUMA.</b>	<b>28.</b>		<b>122-</b>	

D. Joseph Antonio de Pando.

**ENCOMIENDAS, que lleva el Conductor en Carta Cuenta.**

1. Caxamarca a Loja & Latacunga en Caxo arriero  
un par de sacos de azúcar y Diamantes y Peles valor de  
100 p. para D<sup>o</sup> Carlos Araujo Com. D<sup>o</sup> Josef  
Vera Torrealba ..... 032 22

1. En Caxo a 1<sup>o</sup> de 3. 5 12 p. a D<sup>o</sup> P. Pellico y  
Escobar Com. D<sup>o</sup> Fran. Fondacillas ..... 060-

1. En Caxo a D<sup>o</sup> Carlos Araujo comp. de 23 1/2 p.  
Com. D<sup>o</sup> Florio del Rio ..... 023 1/2

1. Carta p. a F. Ramon de la Cruz y Mendi  
buzo Com. D<sup>o</sup> Pedro Muñoz Arjona ..... 002.

1. Pliego con p. 25 p. a D<sup>o</sup> C. L. Torrea de Pezosa  
H. y Zamoraaga q. Com. D<sup>o</sup> Josef Zúñiga ..... 043.

**28- 166 1/2**

*Com. de Caxo a Quito.*

Figura 4. Manifiesto de correo transportado el 20 de agosto de 1774, desde Lima, Perú a Quito. Indica que en este despacho, se enviaron 28 cartas a cobrar, con un cargo de 122 reales de plata (al centro), y también 28 cartas "FRANCAS," con un costo de 168 (arriba a la izquierda). Adicionalmente, se incluyó 5 paquetes con valor declarado—encomiendas—con la tasa de 166½ reales de plata.

marítimo procedente de Panamá y de Acapulco. Desde Piura y Quito se despachaba el correo el 4 y el 19 de cada mes, llegando a sus respectivos destinos el 1 y el 16 del mes. De Quito, la ruta del "Correo Ordinario," continuaba en dirección norte a través de Popayán. La correspondencia se enviaba de Quito y de Popayán el 3 y el 18 del mes, arribando recíprocamente el 1 y el 16 de cada mes. La figura 5 muestra una libranza postal girada por el Director de Correos de Popayán al de Quito en el año 1794.

La segunda ruta fue un camino transversal entre Cuenca, Guayaquil y Quito cubriendo 126 leguas. El correo salía de Cuenca el 17 y el 30 de cada mes y regresaba desde Guayaquil el 2 y el 19 del mes. De Quito a Guayaquil salía los días 6 y 21, retornando de Guayaquil a

## REAL RENTA DE CORREOS

SEñor Administrador de los de Quito

Sírvase Ud. tener a disposición de D.<sup>ña</sup> M<sup>ra</sup> Vicentina de Lara la cantidad de Mil pesos en Dobl<sup>es</sup> de a diez, y seis que por el presente Correo remite el D<sup>o</sup> José M<sup>ra</sup> Mosquera cuya cantidad, con recibo del interesado, será bien entregada.  
Popayan. 21. de Enero de 1794.

SON 1000<sup>os</sup> en Dobl<sup>es</sup>

Eduardo Alonzo  
Mena

Figura 5. Giro postal expedido en la Oficina Postal de Popayañ, el 21 de enero de 1794, por 1,000 pesos en doblones de plata, moneda colonial española equivalente a 16 dólares. El remitente del dinero, Don José María Mosquera, fue abuelo de Don Tomás Cipriano Mosquera, quien ocupó la Presidencia de Colombia. La Orden de pago está dirigida al Administrador de Correos de Quito.

Quito el 14 y el 29. La figura número 6 muestra una valija oficial de correo utilizada durante la Colonia en la ruta Quito-Cuenca.

La siguiente ruta unía a Guayaquil con Piura mediante una carrera transversal y una conexión marítima que cubría 92 leguas. Otra ruta salía de Guayaquil y continuaba a través de Santa Elena, Portoviejo, La Canoa y Atacames, en la desembocadura del río Esmeraldas. Por fin, un sistema transversal de caminos servía a la ciudad de Loja, uniéndola con las poblaciones de Zamora, 12 leguas; Valladolid, 42 leguas; y finalmente Zaruma, 20 leguas.

En el Mapa de la Audiencia de Quito del año 1779, que reproducimos al final, se puede observar claramente el sistema de rutas postales de la época.

Vestigios del antiguo sistema de correos Inca aparecían en algunas de estas rutas. Por ejemplo, todavía en 1763, los indígenas residentes en las vecindades de los pueblos estaban obligados a transportar el correo. Por su disponibilidad para servir entre 7 y 15 "Carreras" al año, los porteadores del correo recibían tres reales anuales como pago por su trabajo. Sin embargo, soldados a caballo y mercaderes reemplazaron a los indios en la conducción de la correspondencia aproximadamente en el año 1800. Por su importancia, mencionaremos brevemente las marcas postales emitidas en honor al Rey Fernando VII de España, depuesto en mayo de 1808 por Napoleón Bonaparte, y utilizadas en las ciudades de Ambato, Guaranda y Riobamba. Ejemplos de éstas se ilustran en las figuras números 7a y 7b.

El 14 de agosto de 1808, el Comisionado de la Junta de Sevilla, una de las varias ciudades españolas entonces libre del control de las fuerzas militares francesas, el Capitán de Fragata Don Juan José Punelo Sanlloriente llegó a Bogotá, portador de un "Manifiesto" de la Junta, notificando las razones de su funcionamiento y para obtener de las colonias latinoamericanas el reconocimiento a los poderes reales de Fernando VII. El Virrey de la Nueva Granada, Don Antonio Amar y Borbón, convocó a reunión a su Consejo el 5 de



Figura 6. Baúl de cuero repujado, decorado en los costados y en la tapa con estrellas de seis puntas y carneros bíblicos, tiene un tamaño de cuarenta centímetros, por cuarenta centímetros y por sesenta centímetros; lo examina Don Rodrigo Páez T., co-autor de este libro. Se utilizó durante la Colonia como VALIJA OFICIAL DEL CORREO, en la ruta Quito-Cuenca. La Valija se conserva en la Biblioteca-Museo de Autores Ecuatorianos, en Cotacollao, un suburbio de Quito. El ilustre Padre Jesuita Dr. Aurelio Espinosa Pólit, fundador del Museo, la obtuvo en Cuenca de un descendiente del último cartero colonial, hace más de medio siglo.

septiembre de 1808 y el 11 del mismo mes, a las cuatro de la tarde en la plaza principal de Bogotá, la ciudadanía reafirmó su fidelidad y lealtad a Fernando VII. Las celebraciones en Bogotá incluyeron la elaboración de estandartes, bandeletas, cintas y escarapelas, bordados con la leyenda "VIVA FERNANDO VII." Otras manifestaciones de lealtad consistieron en el uso de marcas postales patrióticas, con un texto similar y el nombre de la respectiva ciudad. El 3 de octubre de 1808 el Comisionado Punelo viajó a Quito con el mismo objetivo en mente, o sea, obtener la plena adhesión de la Real Audiencia de Quito a Fernando VII. No se conoce lo que sucedió en la visita de Punelo, y la razón por la cual solamente las ciudades de Ambato, Guaranda y Riobamba utilizaron estas marcas postales especiales con el lema "VIVA FERNANDO VII," y por qué otras ciudades como Quito, que fue la única visitada por el Comisionado Punelo, no la utilizaron.

### El Periodo Gran Colombiano (1822-1830)

La Independencia de España se selló el 24 de mayo de 1822, y el territorio que com-

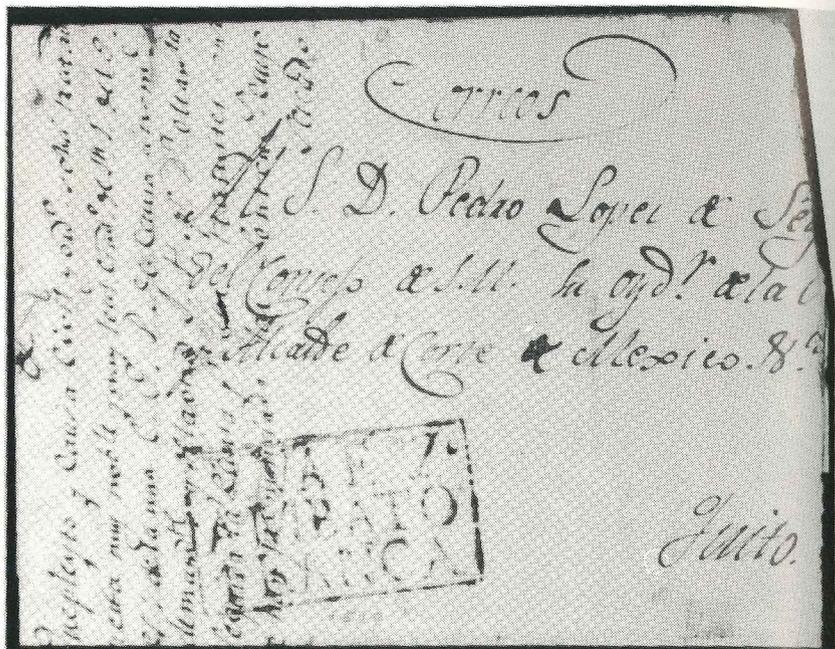
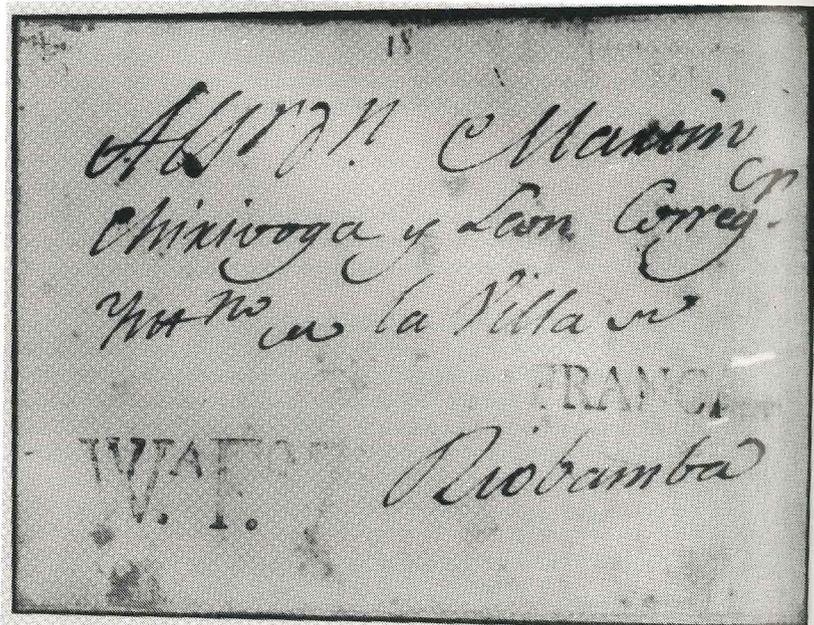


Figura 7a, 7b. Como una simbólica oposición al derrocamiento de Fernando VII de España por Napoleón en mayo de 1808, algunas ciudades de las colonias españolas utilizaron marcas postales con el "lema" abreviado de "VIVA FERNANDO VII". Las aquí ilustradas fueron usadas en Ambato, Guaranda y Riobamba. Se reproducen por gentileza de la Firma Robson Lowe de Londres.



prendía la *Real Audiencia* de Quito formó con la Nueva Granada y con Venezuela la República de la Gran Colombia. Sin embargo, el nuevo estado probó ser inestable políticamente, y luego de una etapa de rivalidades internas, los tres Departamentos del Sur—Azuay, Ecuador y Guayaquil—se separaron y proclamaron la República del Ecuador el 13 de mayo de 1830.

Los primeros servicios de correos grancolombianos en las flamantes naciones están documentados por Juan de Azaldegui en un folleto publicado en Lima, allá por el año 1825. Existía una ruta desde Lima hasta la ciudad de Quito a través de la "*Carrera de los Valles y Quito*," con una distancia de 404 *leguas* y pasando—entre otras—por las poblaciones de Macará, Cariamanga, Gonzanamá, Loja, Cuenca, Cañar, Riobamba, Ambato, Latacunga y Machachi. Este servicio partía de Lima el 8 y el 23 de cada mes. Hubo también conexión de correos desde Piura, Perú, hasta Guayaquil por vía fluvial, cubriendo 92 *leguas*, y otro servicio desde Cuenca, a través de Naranjal a Guayaquil, por río, de 42 *leguas* de recorrido. Por una ruta alterna entre Quito y el norte en la "*Carrera General de Bogotá*," los sitios servidos incluían Otavalo, Ibarra y Tulcán, aproximadamente 42 *leguas*, encontrándose en Túquerres, Colombia, con el servicio bimensual del de Barbacoas. En 1826 o poco después, el correo a Quito desde Popayán salía el 21, el 28, el 5 y el 12 de cada mes, llegando a Quito el 4, el 11, el 18, y el 25 del mes. El de retorno hacia el norte dejaba Quito el 6, el 13, el 20, y el 27 de cada mes, arribando a Popayán el 20, el 27, el 4, y el 11 del mismo o del siguiente mes.

El primer Vicepresidente de la Gran Colombia, General Francisco de Paula Santander, decretó en junio y en septiembre del año 1826, que se restableciese la organización postal para el territorio que ahora comprende la República del Ecuador. El país estaba dividido geográficamente en los siguientes Departamentos: el *Departamento del Ecuador*, con asiento en Quito; el *Departamento de Guayaquil*, basado en la ciudad de Guayaquil; y el *Departamento del Azuay*, con cabecera en Cuenca. El personal del servicio postal para los Departamentos aludidos se componía, en parte, de los siguientes funcionarios:

- Quito — Administrador (Antonio Baquero)  
Interventor (Francisco del Corral)  
Oficial Mayor (Julián Vizcaíno)  
Segundo Oficial (José Puente)  
Tercer Oficial (José Loza)  
Carteros del Correo (veinte hombres)
- Latacunga — Administrador (Antonio Oquendo)
- Ibarra — Administrador (Marcos Alarcón)
- Tulcán — Administrador (Gabriel Benítez)
- Riobamba — Administrador (Julián Mancheno)  
Interventor (Nicolás Orozco)  
Carteros (cuatro hombres)
- Ambato — Administrador (Pedro Espinel y Cevallos)  
Carteros (cuatro hombres)
- Guaranda — Administrador (Mariano Nava)  
Carteros (seis hombres)
- Alausí — Administrador (Justo Guerrero)<sup>3</sup>

Proporcionamos los nombres de los funcionarios de correos como ayuda a los historiadores postales en fechar cartas y documentos a ellos dirigidos.

Desde el 1 de diciembre de 1827, la Gran Colombia adoptó nuevas tarifas postales generales, detalladas aquí tabularmente<sup>4</sup>:

Distancia	Franqueo en Reales			
	Cartas Sencillas	Cartas Dobles	Cartas Marítimas	Paquetes por Onza
De 1 a 25 leguas	1	2	3	4
De 26 a 50 leguas	1½	3	4½	6
De 51 a 150 leguas	2	4	6	8
De 151 a 300 leguas	3	5	7	9
De 301 a 400 leguas	4	6	8	10
Cartas marítimas de puertos extranjeros	1	1	1	1
Cartas marítimas de puertos nacionales	1	3	4	6
Cartas certificadas	8	8	8	

Como ayuda para interpretar las tarifas, indicamos a continuación las distancias a lo largo de las rutas postales, entre algunos de los más importantes lugares:

	Leguas	Total
<i>A lo largo de la carretera central</i>		
Loja		
Cuenca	43	43
Riobamba	42	85
Ambato	13	98
Latacunga	8	106
Quito	16	122
Ibarra	22	144
<i>Carretera alterna desde Quito</i>		
Quito		
Otavalo	23	23
Ibarra	6	29
<i>Carretera de Quito a Guayaquil</i>		
Quito		
Latacunga	16	16
Ambato	8	24
Guayaquil	60	84

#### La Era del Ecuador Independiente (1830-1865)

Mediante una "circular" emitida por el General Juan José Flores A., primer Presidente del Ecuador, se reconoció nuevamente la primitiva importancia de los indígenas porteadores del correo. La comunicación fechada el 25 de mayo de 1830 reafirmaba que los indios que aceptaren transportar cartas, estarían exentos del pago de tributos y de otros servicios personales.

El Presidente Flores decretó el 2 de mayo de 1831 la creación de la Administración General De Correos. Por lo tanto, la organización colonial existente desde 1794, in-

crementada en la Gran Colombia por leyes y por decretos, sirvió para la nueva República. Como primer Administrador General de Correos se designó a Don Antonio Baquero, el 13 de enero de 1834. A continuación presentamos un resumen de las rutas postales y de los itinerarios de aquellas épocas:

(a) *De Quito por la carretera del Norte, saliendo los Martes de cada semana a las 8:00 p.m. y llegando a:*

Guayllabamba	Miércoles	6:00 a.m.
Tabacundo	Miércoles	12:00 mediodía
Otavalo	Miércoles	6:00 p.m.
Ibarra	Jueves	8:00 a.m.
Yascon	Jueves	7:00 p.m.
Tusa	Viernes	10:00 a.m.
Tulcan	Sabado	6:00 a.m.
Pasto	Domingo	2:00 a.m.

(b) *De Quito por la carretera a Guayaquil, saliendo los Miércoles de cada semana a las 8:00 p.m. y llegando a<sup>5</sup>:*

Machachi	Jueves	6:00 a.m.
Latacunga	Jueves	5:00 p.m.
Ambato	Viernes	8:00 a.m.
Mocha	Viernes	3:00 p.m.
Guaranda	Sabado	2:00 p.m.
Babahoyo	Lunes	12:00 mediodía
Guayaquil	Martes	2:00 p.m.

Nótese en el capítulo 4 del Catálogo de Marcas Prefilatéticas que algunas usadas en tiempos del Ecuador independiente muestran aún la inscripción "República de Colombia." Parece razonable suponer que representan diseños preparados en la época grancolombiana, que continuaron en uso a través de períodos dilatados. La utilización tardía de sellos manuales técnicamente obsoletos, sin duda se encuentra también en muchas épocas y en varios países.

La tarifa postal de 1827 se usó, probablemente, durante algún tiempo en el Ecuador independiente. Desconocemos cuándo fue cambiada. En el año 1853, el cónsul británico en Guayaquil reportó a sus superiores en Londres las tarifas de correos vigentes en el Ecuador, convirtiéndolas a libras esterlinas. Como sabemos que un real equivalía a seis pequines, podemos hacer la conversión nuevamente, creándose la siguiente tabla.<sup>6</sup>

Distancias	Cartas Sencillas	Cartas Dobles	Cartas Triples	Paquetes por Onza
1-20 leguas	1	1½	2	3
21-40 leguas	1½	2½	3	4
41-80 leguas	2	3	4½	6
81 leguas y mas	2½	3½	5	7
Cartas marítimas de cualquier país de América	1	1½	2	3
Cartas marítimas de Europa, Asia o Africa	2	3	4	6

Las que pesaban menos de media onza eran cartas sencillas; dobles, las que tenían un peso entre media onza y tres cuartos de onza; triples las de tres cuartos de onza hasta una onza; y encomiendas, las de peso superior a una onza. Los periódicos se franqueaban libres de porte.

En carta fechada el 31 de diciembre de 1857, el agente británico de paquebotes en Guayaquil detalló los cargos postales exigibles al momento de la recepción de la correspondencia proveniente de Inglaterra. Convirtiendo chelines y pequines a razón de 6 pequines por real, las tarifas eran<sup>7</sup>:

Cartas de menos de ½ onza	1 Real
Cartas entre ½ onza y 1 onza	2 Reales
Cartas de mas de 1 onza	3 Reales
Por cada ½ onza adicional	1 Real

No se exigía ningún cargo por periódicos extranjeros o por impresos en general, de conformidad al informe del agente de paquebotes. Así mismo las cartas, los diarios y los documentos enviados por correo desde Guayaquil a Inglaterra no tenían ninguna tasa postal ecuatoriana.

El reporte de 1853 del Cónsul británico incluyó también información financiera sobre la operación del servicio ecuatoriano de correos. Según él, en los primeros años de la década de 1850, las entradas brutas alcanzaron un promedio de 2,600 libras esterlinas, o sea aproximadamente 13,000 pesos. Sin embargo, el funcionamiento anual del correo arrojaba un déficit considerable. De conformidad al Presupuesto General del Estado para el año 1863, el Gobierno nacional recibió rentas del servicio postal por 31,000 pesos, en un total de 1,401,300.00 pesos. No se ha encontrado los datos relativos a los gastos fiscales para ese mismo año.

Durante el régimen colonial español, una parte del así llamado camino del Inca, hoy la autopista que desde Tulcán corre hacia el sur y siguiendo la sierra llega a Macará, conocida también como Carretera Panamericana, estuvo adecuadamente mantenido como lazo de unión para las comunicaciones entre Bogotá y Lima. En la primera mitad del siglo después de la Independencia, se reparó solamente el tramo intermedio entre Quito y Riobamba. Con la disolución de la Gran Colombia en 1830 y el advenimiento de los servicios de cabotaje en 1840 de la Compañía de Navegación a Vapores del Pacífico (Pacific Steam Navigation Company), creció el comercio entre Quito y Guayaquil y, a través de esta última ciudad, se expandió a todo el mundo. El correo y los viajeros internacionales prefirieron la ruta del Océano Pacífico antes que la terrestre.<sup>8</sup> Esto significó que las provincias noroeste del Carchi y sureña de Loja quedaron virtualmente sin servicio efectivo de correos. Realmente, tan recientemente como los primeros años del siglo XX, el viaje de Quito a la frontera norte del Ecuador, en la ruta a Bogotá, cubriendo tan solo 133 millas—213 kilómetros—demoraba hasta seis días. Las provincias de Imbabura y Azuay estaban conectadas a Quito solamente por uno de los más frágiles caminos. Es interesante también notar que, mientras en 1840 los trenes ya funcionaban en Inglaterra y en Cuba, ni un vehículo podía pasar por las carreteras del Ecuador. Las condiciones para los viajeros que pernoctaban en los "Tambos" que aún estaban en servicio eran espantosas. De acuerdo a un explorador extranjero, "Un tambo ecuatoriano está previsto solamente para refugio de arrieros y peones. Estas gentes por economía llevan su propio alimento y se sienten contentos si pueden dormir en una pocilga. Los tambos llenan sus requerimientos y raras veces ofrecen acomodo y comida para otros viajeros."<sup>9</sup> El conocimiento del deterioro de las vías existentes y el cambio de ruta del comercio y los viajes, como se ha indicado anteriormente, ayuda a comprender la razón para la suspensión de un intercambio más activo, y así, la escasez de las últimas marcas postales republicanas de poblaciones como Azogues, Carondelet, Gonzanamá, Naranjal y Sosoranga. En el año 1849

funcionaban las siguientes Oficinas de Correo en el país: En el Distrito de Quito: Alausí, Ambato, Esmeraldas, Guano, Guaranda, Ibarra, Latacunga, Quito, Riobamba, La Tola y Tulcán. En el Distrito de Guayaquil: Babahoyo, Guayaquil, Jipijapa, Montecristi y Portoviejo, y en el Distrito de Cuenca: Azogues, Cariamanga, Cuenca, Gonzanamá, Loja y Sosoranga.<sup>10</sup> Para el año 1866 se nombraron Administradores de Correo en las siguientes localidades: Chanduy, Daule, Macará, Manglar Alto, Pelileo, Rocafuerte, Macas, Sangay, Santa Elena, Vines y Saraguro.<sup>11</sup>

Se conocen marcas postales de las ciudades indicadas anteriormente. Sin embargo, de las poblaciones de Cariamanga, Chanduy, Daule, Macas, Manglar Alto, Rocafuerte, Sangay, Santa Elena, Saraguro, La Tola y Vines, todavía no se ha encontrado ninguna marca, seguramente por tratarse de pequeños poblados.

Terminamos aquí el relato sobre los correos terrestres del Ecuador, puesto que el 1 de enero de 1865 circuló la primera serie de sellos adhesivos, estampillas, emitida por el país y, consecuentemente, como este trabajo se refiere a la época de la prefilatelia, la historia a partir de ese año es materia de un estudio diferente.

#### REFERENCIAS

1. J.G. Navarro, "El Correo en los Tiempos de la Colonia." *El Cronista de Correos y Telégrafos*, No. 5, pp. 89, 90 (1927)
  2. La Estafeta postal de Guayaquil era el centro principal de tránsito para la correspondencia enviada desde o dirigida hacia Quito. Un antiguo documento fechado el 18 de junio de 1778 y firmado por Joseph Ant. Cossío Arguelles, quien presumimos era el Administrador principal de Correos de Guayaquil, nos proporciona información, en forma tabular por año y por categoría, del tránsito postal y los ingresos y egresos desde el 1 de enero de 1772 hasta el 31 de diciembre de 1777 y de él se pueden extraer las siguientes conclusiones:
    - Se recibía por mediación del correo marítimo aproximadamente cuatro veces más correspondencia procedente de España y otros lugares de Latinoamérica, que por correo terrestre.
    - El correo marítimo transportaba cinco veces más correspondencia dirigida a España y otros lugares de Latinoamérica, que el correo terrestre.
    - Por cada carta certificada dirigida al exterior se recibían trece cartas certificadas procedentes del extranjero.
    - Por cada carta que se enviaba al exterior se recibían cinco cartas procedentes del extranjero.
    - Durante ese período de seis años la cantidad de material transportado por el correo aumentó quince veces.
- Este interesante documento se encuentra en la colección del Sr. Enrique Fonturbel, La Paz, Bolivia.
3. Carlos A. Vivanco, "El Servicio de Correos en el Ecuador, 1833-1834." *El Cronista de Correos y Telégrafos*, No. 5, pp. 101, 102, 108. Quito, 1927.
  4. *Gaceta de Colombia*, Diciembre 9, 1827, No. 321.
  5. Carlos A. Vivanco, "El Servicio de Correos en el Ecuador, 1833-1834." *El Cronista de Correos y Telégrafos*, No. 5, pp. 101, 102, 108. Quito, 1927.
  6. Archivo de Correos, Londres. Paquete de Minutas, Correo 29, 144G/ 1856 (Particularidades de los servicios postales primitivos).
  7. *Ibidem*, Correo 29, 531I/ 1858.
  8. Para el año 1866 por ejemplo, se registró el arribo de ciento ochenta y cuatro navíos al puerto de Guayaquil, totalizando cincuenta y cinco mil setecientos setenta y seis toneladas: vapores de banderas británica, peruana, italiana y francesa, a más de varias naves ecuatorianas.
  9. Edward Whympster, "Travel Amongst the Great Andes of the Equator." Londres: John Murray, 1892, p. 11.
  10. Artículos 46 a 53 del Decreto en *El Nacional*, No. 274, de 30 de noviembre de 1849, Archivo del Poder Legislativo, Quito.
  11. Ley de Gastos para 1866 y 1867, *El Nacional*, No. 328, de 12 de febrero de 1866, Biblioteca Municipal, Quito.

---

## Capítulo 2

# Historia Postal Marítima

*Este capítulo, dedicado a la historia postal marítima del Ecuador, está dividido en dos secciones, una relativa a la Pacific Steam Navigation Company, y la otra relacionada con el servicio de correos francés en el Pacífico del Sur.*

### **La Pacific Steam Navigation Company y el Correo Externo del Ecuador**

La Pacific Steam Navigation Company—PSNC (Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico)—desempeña un papel importante en la historia postal de los países de la costa occidental sudamericana. Desde 1841 los servicios del correo marítimo crecieron rápidamente, primero entre los puertos de Callao y Valparaíso y luego a lo largo de toda la costa hasta Panamá. Al principio la Compañía naviera obtuvo concesiones exclusivas con varios países para la navegación a vapor, y cuando estas caducaron, se convirtió en un verdadero monopolio durante algunas décadas. Se firmaron varios contratos para el transporte marítimo de la correspondencia; primero con Gran Bretaña cuando ella estableció el servicio consular de correos en la costa del Pacífico Sur, y sucesivamente con los gobiernos de Perú, Chile, Bolivia y Ecuador. Bajo las concesiones originales, la Compañía manejaba tanto el correo interno conectando los puertos propios de cada nación como el internacional entre los países y desde el área de Panamá, para su ulterior traslado a Norte América y a Europa.

Recientemente se publicó un estudio del desarrollo de la PSNC con énfasis en las operaciones con Chile.<sup>1</sup> También se ha examinado la conexión peruana en algunos artículos, principalmente por el interés en las estampillas postales adhesivas impresas por la Compañía, temporalmente utilizadas en 1857 y 1858, por la Administración Postal del Perú.<sup>2</sup> Nuevos descubrimientos efectuados en los archivos ecuatorianos y londinenses nos permiten redactar un boceto de la expansión de la PSNC y el sistema marítimo de correos en el Ecuador.

#### *Desarrollo Inicial*

La Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico, esencialmente una empresa británica, contó con la fuerza motriz de un norteamericano para su organización y auge inicial, el señor William Wheelwright. En 1824 Wheelwright se avencinó en Guayaquil y en 1825 recibió el nombramiento como primer Cónsul General de los Estados Unidos de Norte América en el puerto de Guayaquil. Tuvo éxitos relativos en sus negocios de navegación y a fines de 1828 regresó a su natal Nueva Inglaterra. Cuando en 1830 retornó a la costa occidental sudamericana, encontró que el puerto de Guayaquil había cedido su supremacía al puerto de Valparaíso en Chile.

Debido a su gran experiencia marinera, Wheelwright se convenció rápidamente que la navegación a vapor era necesaria en estos mares. Los barcos veleros debían emplear, frecuentemente, largos derroteros en busca de vientos favorables o simplemente no se movían por carencia de ellos. Los navíos a vapor podían, en cambio, elegir rutas directas y así acelerar las comunicaciones.

Al principio Wheelwright ideó una empresa naviera que transportara carga y pasajeros desde Chile hasta Panamá. Luego de diversas reuniones celebradas en Callao y Valparaíso

durante 1835 y 1836, varios hombres de negocio se interesaron en el proyecto, que además proponía mejorar las comunicaciones con Norte América y Europa. Los gobiernos locales reaccionaron positivamente concediendo privilegios exclusivos para la navegación a vapor: Chile en 1835, Perú y Bolivia en 1836, y finalmente en abril de 1837, el Ecuador.

El siguiente paso era encontrar el financiamiento indispensable. Al no obtenerlo en Norte América, Wheelwright recurrió a Gran Bretaña. A tal fin, fundó la "PSNC," consiguiendo en febrero de 1840 una cédula Real a su favor. Se construyeron los primeros vapores, el "Chile" y el "Perú," y a mediados del mismo año, zarparon rumbo a Sud América. Bogando admirablemente arribaron a Valparaíso el 15 de octubre de 1840. Inmediatamente el vapor "Perú" continuó hacia el Norte, anclando en el puerto de El Callao, el 4 de noviembre.

Inicialmente los barcos navegaban solamente en aguas al sur del Ecuador. La PSNC mostró su insignia también en Panamá y en Guayaquil, pero con un barco velero: la goleta "Lord Abinger." El primer vapor de la PSNC que atracó en el puerto de Guayaquil fue el "Chile," el 8 de octubre de 1841. La concesión original tenía una validez de cuatro años y estaba ya caducada. Wheelwright consiguió un nuevo decreto extendiéndola por un período adicional de diez años a partir de mayo de 1841. Posteriormente, en noviembre de 1842, transfirió los derechos a favor de la Compañía. La primera visita del vapor "Chile" a Ecuador fue un tanto forzada. A principios de año chocó contra un arrecife y sufrió serios daños. Se le arregló provisionalmente en Valparaíso a la espera del traslado a Guayaquil, puerto que tenía una dilatada tradición de buenos astilleros y dársenas para mantenimiento de buques. Aquí se completaron exitosamente las reparaciones y el "Chile" levó anclas en dirección al Callao, el 1 de diciembre de 1841.

La presencia del "Chile" en Guayaquil creó una gran presión a la Compañía para que este puerto fuera servido normalmente por los vapores de la PSNC, y así el vapor "Perú" efectuó su entrada inicial el 29 de diciembre de 1841. A partir de esta fecha, Guayaquil recibía una visita mensual del vapor de la PSNC, pero muy pronto se comprobó que dos naves no podían cubrir en un tiempo razonable la gran distancia entre Valparaíso y Guayaquil. Además, el tráfico desde Guayaquil era muy limitado y con poco atractivo comercial para la empresa. Así que nuevamente, en el segundo semestre de 1842, los vapores de la PSNC se emplearon exclusivamente en la ruta Valparaíso-Callao. Recién en 1846, cuando se incorporó una tercera nave a la flotilla, Guayaquil gozó otra vez de un servicio estable de vapores; mientras tanto, operaba una conexión ocasional a Guayaquil y Panamá, por medio de la goleta "Lord Abinger" y otras similares.

Un escritor,<sup>3</sup> registró los desplazamientos de los vapores de la PSNC en estos primeros años, por medio de las noticias de los embarques publicadas en las prensas peruana y chilena. De esta información es posible detallar las visitas de las naves a Guayaquil, llegando desde y saliendo para el Callao, con las excepciones indicadas.

Vapor	Llegada	Salida	Notas
1841			
Chile	Oct. 8	Dic. 1	Reparaciones extensas
Peru	Dic. 29		
1842			
Peru		Ene. 1	
Chile	Feb. 11	Feb. 14	A Panamá
Chile	Mar. 4	Mar. 5	
Peru	Mar. 19	Mar. 23	
Chile	Abr. 29	Mayo 4	
Peru	Mayo 18	Mayo 21	

Chile	Jun. 22	Jun. 26	
Peru	Julio 10	Julio 27	Reparaciones Caldera
Chile	Agosto 10	Agosto 14	Ultima salida regular
Peru	Oct. 21	Oct. 25	Algunas reparaciones. Fiebre amarilla en Guayaquil

#### El Comienzo del Servicio de Correos

Entre los varios privilegios concedidos por los gobiernos sudamericanos a la PSNC, no se mencionó explícitamente lo relativo al correo, pero quedó claramente estipulado desde el comienzo que se lo contaba como una fuente de ingresos fiscales. Al redactar los presupuestos de 1835-1836, se incluyó una renta para el erario de un real por cada pliego de papel, tanto para el correo de ultramar, como para el de los puertos del Pacífico. La carta más antigua transportada por un vapor de la PSNC está fechada en Lima el 1 de mayo de 1841.<sup>4</sup> (Ver figura número 8.)

Sin embargo, en el viaje de los vapores del mes de abril, ya se podía haber enviado correspondencia, puesto que existe la constancia escrita que los agentes de la naviera en Lima publicaron un anuncio el 31 de marzo, con algunas regulaciones relativas al servicio de correo.<sup>5</sup> Desde luego, este aviso originó de inmediato una fuerte protesta del gobierno peruano, que sintió que la PSNC estaba violando el monopolio postal del estado, al intentar introducir su propia tarifa.<sup>6</sup>

Poco es lo registrado hasta la fecha sobre el servicio postal de la PSNC en los primeros años de su operación en el Ecuador. Respecto a Chile se conoce, por ejemplo, que al principio la compañía actuaba como agente de la Administración Postal, el público depositaba la correspondencia en las oficinas del correo y pagaba todo el porte, inclusive el

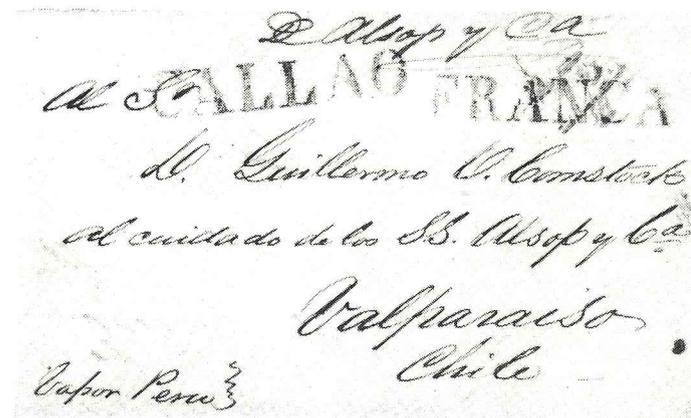


Figura 8. La carta más antigua conocida que fué transportada por la Pacific Steam Navigation Company desde Lima a Valparaíso. Fechada el 1 de mayo de 1841 fué transportada por el vapor "PERU" y presenta las marcas lineales de "CALLAO" y "FRANCA" aplicadas por las autoridades postales peruanas. (Cortesía de las Colecciones Filatélicas Nacionales, Museo Nacional de Historia Americana, Washington, D.C. 20560.)

que correspondía a la naviera. En el Perú las autoridades intentaron operar con el mismo sistema, pero en la práctica aparentemente la empresa naviera recibía por lo menos parte del correo directamente del público. La situación en el Ecuador difería de lo que ocurría tanto en el Perú como en Chile, puesto que no originaba ningún problema el manejar la correspondencia interna, es decir, entre puertos en el mismo país. Guayaquil era el único puerto en la ruta normal de los vapores de la PSNC, y el correo despachado desde ahí se dirigía solamente al exterior. Además la Administración Postal ecuatoriana no cobraba tasas por esa correspondencia y así, con toda certeza, no existía impedimento alguno a que la Compañía recibiese el correo depositado por el público en sus propias oficinas en Guayaquil. (Desde luego, el porte interno de correo terrestre lo gobernaba el monopolio estatal.) En cuanto al correo procedente del exterior, se lo manipulaba de este modo: se exigía que la correspondencia ingresara a la oficina local del correo y debía satisfacer una tasa postal, aunque la carta estuviese dirigida a la misma ciudad de Guayaquil.

Las tarifas de los vapores de la PSNC para la conducción del correo registradas en Perú y Chile pueden diferenciarse así:

- Entre los puertos de Chile y Perú: un real por cartas de menos de ½ onza de peso; dos reales hasta 1 onza; etc.
- Desde los puertos de Chile y Perú a los puertos del Norte del Perú: el doble de la tarifa anterior.

De lo precedente podemos deducir que la tasa de correos para el envío de cartas desde Guayaquil a los países sureños (Perú, Bolivia y Chile), era de dos reales por cada ½ onza de peso, etc. No hemos podido encontrar cuentas específicas por envío de correspondencia a los puertos al Norte del Ecuador a Buenaventura y Panamá, pero razonablemente presumimos que debió regir la misma tarifa para la conducción de las comunicaciones procedentes de Guayaquil a todos los destinos. También asumimos que la Compañía exigía el pago anticipado del porte, puesto que no tenía medios para recuperarlo del destinatario en otro país, en el cual el servicio de correos operaba bajo la entera responsabilidad del ente estatal pertinente.

Un aspecto interesante del servicio de correos de la PSNC es la aplicación de sellos

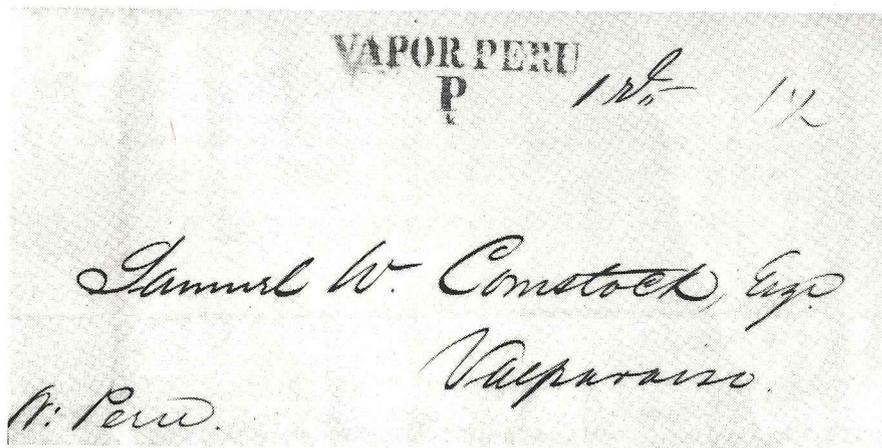


Figura 9. Esta carta nos muestra el uso más antiguo de la marca "PERU" en tinta azul, de la Pacific Steam Navigation Company. Fechada el 26 de julio de 1842 va desde Guayaquil a Valparaíso. Presumimos que la marca manuscrita "1r." representa el pago de 1 real a la PSNC mientras que la marca manuscrita "1/2" indica el suplemento postal pagado en Chile. (Cortesía de las Colecciones Filatélicas Nacionales, Museo Nacional de Historia Americana, Washington, D.C. 20560.)

VAPOR PERU  
P

VAPOR CHILE  
P

VAPOR BOGOTA  
P

VAPOR QUITO  
P.

VAPOR LIMA  
P

VAPOR SANTIAGO  
P

VAPOR N. GRENADA  
P

Figura 10. Marcas postales usadas por la Pacific Steam Navigation Company. Cortesía del Sr. José Colareta C., "Prefilateria Peruana."

manuales del tipo "VAPOR PERU P" y "VAPOR CHILE P" a la correspondencia transportada por estos vapores. La aplicación más antigua conocida es en una carta circulada de Guayaquil a Valparaíso fechada el 26 de julio de 1842. (Ver figura número 9.) El último uso, con distinto nombre de vapor, es del año 1853. Al momento conocemos muy poco sobre el sistema utilizado y que regulaba los distintos matasellos, y el significado de los diversos colores de tintas. No todas las cartas presentan estas marcas.<sup>7</sup>

#### *Establecimiento del Servicio de Correos Británico*

Cuando la PSNC inició sus actividades, no existía aún un servicio oficial de correos desde la costa occidental de Sud América a los Estados Unidos de Norte América o a Europa. Quien necesitaba enviar cartas, debía encontrar un barco privado para que las transportara, sea vía Valparaíso a través del Cabo de Hornos o hasta Panamá, en donde un agente podía arreglar el trasbordo a Chagres. Es evidente que la antigua vía terrestre desde el Ecuador hasta el Atlántico a través de Colombia no fue utilizada en esta época para el correo de ultramar.

Del lado del Océano Atlántico, el servicio de correos británico a las Indias Occidentales mejoró fundamentalmente, al designarse como transportadora a la "Royal Mail Steam Packet Company" ("Compañía Real de Paquebotes de Correo a Vapor"). Las operaciones principiaron en enero de 1842, con navíos a vapor que viajaban hasta las Islas Turks (Turks y Caicos), muy cercanas a las Bahamas. Desde aquí por una línea auxiliar, continuaba hasta Jamaica y finalmente a Chagres, esta última ruta servida los primeros años por un velero. Dos vapores salían mensualmente desde Inglaterra, pero la conexión a Chagres solo funcionaba una vez por mes.

Lo que tenía en mente la PSNC al planear este nuevo servicio es evidente por el

contenido de una carta enviada por los Directores de la Compañía en febrero de 1841, al Administrador General de Correos en Inglaterra, informándole de la intención de operar una línea mensual a Panamá y Guayaquil, para conectar con los correos que transportaba la Real Compañía de Paquebotes desde Chagres hasta Inglaterra. Los registros muestran también que se adelantaron algunas negociaciones para suscribir un contrato formal de índole postal, pero que no fue firmado en ese momento. Así la PSNC quedó satisfecha de portear correspondencia de y a Panamá, a base de negociaciones privadas únicamente. La tarifa oficial británica para el correo, un chelín por cada media onza de peso desde enero de 1842, cubría solamente el envío hasta Chagres, y debía negociarse el tránsito a Panamá particularmente.

Pocos años después, en 1845, Wheelwright firmó un contrato de índole postal con el Gobierno británico; se estipuló primeramente que se establecería un servicio mensual de cuatro vapores-correo entre Panamá y Callao, y entre Callao y Valparaíso. Entró en vigencia el 1 de abril de 1846 y el correo inaugural salió de Callao rumbo a Panamá el 13 del mismo mes. Una nueva unidad, el vapor "Ecuador" llegó en mayo y se lo destinó de inmediato a la ruta Callao-Panamá, mientras que los vapores "Perú" y "Chile" sirvieron la



Figura 11. El libro registro de marcas postales de la Oficina Central de Correos en Londres, Inglaterra, indica que las dos marcas postales mostradas fueron enviadas de Londres a Guayaquil, el 6 de febrero de 1849. Por lo tanto esta carta fechada el 3 de mayo de 1849 representa un uso muy temprano. La carta salió de Quito el 5 de abril de 1849 y fué recibida en Lima el 9 de mayo de 1849. La marca manuscrita "1s" representa la tarifa de 1 shilling que existía en aquella época para cartas sencillas (½ onza) enviada entre puertos del Pacífico.

línea Callao-Valparaíso. En los primeros meses del año 1847, se incorporó finalmente la cuarta nave, el vapor "Nueva Granada."

La atención del correo necesitaba no solamente vapores sino también empleados en los puertos para preparar la correspondencia y manejarla adecuadamente. En consecuencia, se nombró como funcionario de la Administración Postal británica al Cónsul de la Gran Bretaña, o al agente de la PSNC en cada puerto servido por el contrato. Inicialmente, en 1846, solo los consulados en Callao y en Valparaíso se consideraron merecedores de poseer matasellos manuales, para que fuesen utilizados al momento de franquear las cartas entregadas a ellos. Desde luego, el Cónsul en Panamá había sido nombrado Agente de la Compañía de Paquebotes y poseía desde hacía años el pertinente sello manual. Bajo los términos del contrato, se incluyó a Guayaquil como puerto de ruta, pero no tenía sello manual identificativo y tampoco pagaba tasas postales. Que el Cónsul desempeñaba aquellos deberes es evidente por el contenido de una carta escrita en junio de 1848 por el vice cónsul, en la cual preguntaba por algunas remuneraciones y mencionaba, por ejemplo, que "la recepción y suministro de la valija bimensual del correo está ya establecida desde hace algún tiempo atrás." Pronto se aprobó un salario de 100 libras esterlinas anuales para el Cónsul y se despacharon de inmediato dos sellos manuales para uso en la correspondencia, sellos enviados desde Londres en febrero de 1849.<sup>8</sup> En la colección particular de Leo J. Harris reposa la carta más antigua conocida, procedente del puerto de Guayaquil, y con matasello fechador de 3 de mayo de 1849. Ver figura número 11.

Ya a principios de 1845 la Administración Postal británica comenzó la organización del intercambio de valijas cerradas de correo para pasar por el istmo de Panamá, y desde el 1 de noviembre de 1845 se estableció una tarifa "continua" especial entre Inglaterra y Panamá de dos chelines por cada media onza de peso. A la vigencia del contrato con la PSNC cinco meses después, se estipuló que la misma tasa se ampliaba para cubrir también el valor del flete marítimo. A partir de esa fecha, las cartas de hasta media onza de peso remitidas a Gran Bretaña, procedentes de la costa occidental de Sud América, costaban dos chelines, manteniéndose invariable este porte hasta el año 1870. Para la correspondencia a otras naciones, se cobraba adicionalmente el costo desde Inglaterra a su respectivo destino. El envío de cartas a ciudades extranjeras, en la mayoría de los casos, exigía el pago anticipado del franqueo, a excepción de las de Gran Bretaña y sus colonias en ultramar. Sólo desde el año 1861 se decidió aplicar el pago anticipado también a la correspondencia para Gran Bretaña.

#### *El Correo entre los Puertos del Pacífico*

Mediante una anualidad fija preestablecida, la PSNC se comprometió a transportar el correo de la Real Administración Postal. Conocemos que pronto surgió una discrepancia entre los contratantes sobre la interpretación del destino final de la correspondencia. La manzana de la discordia fue el estado legal del correo entre los puertos del Pacífico. El Tesoro británico opinaba que el contrato cubría el transporte de todo el correo postal de los puertos mencionados en él, y que la Compañía no podía recibir ninguna bonificación adicional, excepto si así se estipulaba en las cláusulas aleatorias. La empresa, sin embargo, por su propia cuenta y riesgo, continuó llevando cartas entre los diversos puertos; a su vez, los Cónsules informaban que la Administración Postal británica obtenía reducidas rentas fiscales y de una mínima porción de este tráfico. En 1846 se unificó la tarifa británica para la correspondencia entre los puertos del Pacífico, a razón de un chelín por cada media onza de peso. Entre Chile y Perú esto significaba el doble de la tasa de un real que cobraba la PSNC, así que el público podía elegir muy fácilmente. Desde el Ecuador, sin embargo, el porte de la PSNC era de dos reales y, como ésto equivalía algo menos que un chelín, el Vice cónsul británico recibió la autorización pertinente para aceptarlo, cuando el público pagaba su porte de correos. Por consiguiente, el correo británico en Guayaquil mantenía

una posición más competitiva. (Debemos recordar que la correspondencia se portaba en el mismo vapor, sin importar si fuese entregada en el Consulado británico o en la agencia de la PSNC.)

Cuando Gran Bretaña firmó un convenio postal con el Perú, se efectuó un cambio importante a partir del 1 de diciembre de 1852. Esto afectó también al Ecuador, ya que estipulaba que la tarifa británica entre el Perú y todos los puertos del Pacífico sería solamente de 6 chelines por cada media onza de peso. En la práctica significó poco en relación al correo desde el Perú, ya que en 1851 la PSNC había convenido con la Administración Postal peruana que cesaría de transportar cualquier correspondencia por su propia cuenta, entre los puertos del Perú y a los otros de la costa occidental del Pacífico. Sin embargo, para las cartas desde el Ecuador al Perú, la tarifa británica súbitamente disminuyó a la mitad, y como aparentemente la Compañía naviera no cambió la suya, el margen de competencia estaba definitivamente a favor del servicio británico de correos. Esta es la razón fundamental por la cual casi la mayoría de las cartas catalogadas como transportadas en los correos británicos entre los puertos del Pacífico, son justamente las enviadas desde el Ecuador al Perú.

#### *Expansión del Servicio de la PSNC*

Desde agosto de 1850 dos paquebotes mensuales conectaban Inglaterra con Chagres, y era natural que se produjese la solicitud para una frecuencia similar también desde Panamá adelante. En septiembre de 1850 el Gobierno británico y la PSNC firmaron un nuevo contrato, en el cual también se estipulaba esto, pero no operó sino desde el 1 de abril de 1852. Una de las razones para la demora fue la necesidad de construir nuevos vapores. Otra nave, el vapor "*Bolivia*" se añadió en 1849, pero como se vendieron el "*Ecuador*" y el "*Chile*" y se perdió el "*Perú*", se requerían cuatro adicionales para completar la flota mínima de seis navíos, pactada en la nueva contrata. Estos fueron: el "*Santiago*," el "*Lima*," el "*Bogotá*," y el "*Quito*," que se incorporaron entre 1851 y 1852.

En el noticiero de una Oficina de Correos (Post Office Notice) en Gran Bretaña en febrero de 1852, se anunció el incremento de las frecuencias del servicio de correos a la costa occidental de Sud América. Es notable que mientras no menos de trece puertos al sur de Panamá se mencionan en la ruta de la naviera, Guayaquil no está entre ellos. En abril un nuevo aviso explicaba que Guayaquil y cuatro pequeños puertos peruanos entre Paita y Callao serían atendidos mediante un ramal de paquebotes, pero solamente una vez al mes. Es decir, no existía ninguna mejoría para el Ecuador.

No conocemos detalles sobre el servicio auxiliar de paquebotes que actuaba en Ecuador en 1852. Aparentemente las operaciones fueron cambiadas prontamente, ya que por los itinerarios para los años 1855 y 1856 nos enteramos que Guayaquil se incluyó otra vez como puerto en la ruta normal de los vapores-correo. Sin embargo, los que arribaban a Guayaquil sólo lo efectuaban en el viaje hacia el Sur cuando venían desde Panamá y no en el desplazamiento de regreso. Más tarde todo cambió nuevamente; en el itinerario para el año 1865 Guayaquil se incluyó solamente en el viaje de salida, y con una nota que explicaba que "el correo de regreso se enviaría por el paquebote de salida de Paita, en donde se transbordaría al vapor-correo de retorno." Por esta época se añadió un tercer navío desde Panamá, que conectaba con el nuevo servicio transatlántico francés hasta Colón (que había reemplazado a Chagres como puerto de escala final del Atlántico en el tránsito a Panamá) pero este barco tampoco anclaba en Guayaquil. Por estos años, la PSNC manejaba varios servicios de cabotaje al mismo tiempo que la línea principal de vapores-correo, así que era factible concurriendo en Paita conexión para pasajeros, correo y mercaderías.

Comenzando en 1868, la PSNC estableció una línea alterna mediante el envío de vapores desde Liverpool hasta Valparaíso, a través del Estrecho de Magallanes. Desde 1870, los correos se transportaron también por esta ruta y con una tarifa menor que la de

la vía Panamá: un chelín por cada media onza de peso, frente a un chelín y seis peniques, que era el costo desde el 1 de enero de 1870. La correspondencia para el Perú y para Bolivia pudo ser despachada por el derrotero de Magallanes, pero no existe ninguna evidencia que el correo al o del Ecuador fuese nunca embarcado por este periplo.

#### *Contratos con el Gobierno Ecuatoriano*

Mencionamos que la PSNC contrató con la Administración Postal peruana el transporte del correo marítimo desde el año 1851. El convenio fue renovado en repetidas ocasiones y en la segunda mitad de la década, se establecieron compromisos similares con Chile y con Bolivia. En el Ecuador, donde la Compañía en principio llevaba solamente el correo exterior, y además no se cobraba ningún porte local, no existían razones suficientes que justificaran la firma de un pacto con el Gobierno nacional.

Pero en 1862 cambió la situación. El Gobierno ecuatoriano decidió finalmente incorporar el servicio de correspondencia marítima al sistema nacional de correos, y concluyó un acuerdo con la PSNC en términos similares a los de los otros países. Como ahora el Gobierno le tenía que pagar a la naviera por sus servicios, se exigiría el pago de una tasa postal para el correo a ultramar. Entonces la nueva tarifa postal, efectiva desde el 1 de enero de 1863, incluyó un cargo de dos reales por  $\frac{1}{4}$  de onza en las cartas dirigidas por los vapores-correo a los países de Sud América.<sup>9</sup> Por las cartas más livianas se cobraba lo mismo que la naviera, pero como ahora el incremento era por cada cuarto de onza (la onza española pesaba ligeramente más que la británica), el aumento final fué notable.

No se ha encontrado aún el texto exacto del contrato del año 1862, pero por varias referencias, se le ha fechado el 24 de octubre de 1862. La duración fue de tres años; sin embargo, un año debe haber sido añadido porque el próximo arreglo con validez hasta el 24 de octubre de 1866 fué firmado en diciembre de 1865. Las cláusulas fueron similares al primero: una vigencia de tres años y pago mensual de 1,000 pesos. Como quiera que sea, esta vez se escucharon algunas voces de protesta reclamando que los términos eran poco favorables para el país y, además, que la compensación abonada a la empresa era excesivamente elevada. Efectivamente, en 1864 el Ecuador desembolsó una suma de 12,000 pesos anuales, comparable a lo pagado por el Perú (14,300 pesos), y por Chile (16,800 pesos), ambas naciones con intenso tráfico postal marítimo interior, y no al pagado por Bolivia (5,000 pesos), que tenía una situación más similar a la del Ecuador. A principios del año 1868 se abrieron nuevas negociaciones, a fin de modificar las transacciones, las que se formalizaron en septiembre de ese año. La validez: tres años a contarse desde el 24 de octubre, pero con una retribución a favor de la Compañía naviera de solamente 500 pesos mensuales, es decir, la mitad de lo anteriormente pactado.<sup>10</sup>

El convenio de 1868 es interesante ya que muestra que las autoridades ecuatorianas fueron incapaces de cumplir con los pagos requeridos bajo los primeros contratos. Se reconocieron las cantidades vencidas y no abonadas: 10,000 pesos del lapso de tiempo según contrata de 1862, y 29,000 pesos del período relativo al año 1866. Se convino en que la Compañía se olvidaría de cobrar intereses por los años anteriores, pero que desde agosto de 1868 se reconocería una anualidad del 5% por intereses a favor de la naviera. El Gobierno se comprometió a pagar el capital y los intereses a razón de 2,000 pesos mensuales. Para seguridad del cumplimiento, se pignoraron las rentas de la oficina de correos de Guayaquil. La próxima renovación del contrato ocurrió en 1872 (nuevamente con 500 pesos por mes, pero ahora con cinco años de vigencia), pero como no se menciona ninguna deuda vencida pendiente de pago, presuponemos que, de conformidad a lo acordado en 1868, a la fecha ya se había cancelado todo.

*Conflictos a Causa de los Correos del Pacífico*

Desde el 1 de enero de 1863, la tarifa ecuatoriana exigía el pago de tasas postales locales en toda correspondencia transportada por vapor desde Guayaquil a otros puertos en el Pacífico. Las cartas que se enviaban a ultramar no estaban sujetas a esta regulación y, por otra parte, no existía ninguna distinción entre el correo manipulado por la valija del Gobierno o por la Administración postal británica. Obviamente, si esto se cumplía estrictamente, significaba el fin del servicio británico de correos a los puertos del Pacífico. ¿Por que pagar un cargo postal inglés adicional al local si las cartas, de todos modos, las llevaba el mismo vapor? Sin embargo, aparentemente el cumplimiento fue menos completo al principio. El Consulado británico, tratando de obtener cualquier migaja de renta fiscal, no rechazaba al público que dejaba, no solamente cartas para ultramar, sino también para los países vecinos sin el pago de los portes locales. Y desde el punto de vista comparado con el costo de enviar la correspondencia a través del correo gubernamental ecuatoriano.

Con el uso obligatorio en el Ecuador de las estampillas postales adhesivas desde el 1 de enero de 1865, la carencia del porte local en la correspondencia entregada en el Consulado británico era ahora más evidente, y el primer reclamo formal acerca de esto fue presentado por las autoridades nacionales en marzo de ese año. Sin embargo, la reclamación fue planteada a los empresarios Medina & Smith, quienes eran los agentes en



Figura 12. Debido a negociaciones diplomáticas efectuadas en junio y julio de 1864 se permitió el uso de sellos adhesivos ingleses los cuales se vendían en la oficina postal de Guayaquil. Ilustramos una carta dirigida a París, Francia que nos muestra el matasello "C-41" obliterando sellos ingleses de 4 y 6 peniques, además del matasello inglés de Guayaquil de fecha julio 13 de 1867. La carta fue vía Londres y Calais como indican las marcas de tránsito. Es curioso que esta carta fue desde Guayaquil hasta Francia, a través del sistema británico por 10 peniques cuando una carta dirigida a Inglaterra pagaba un mínimo de 2 chelines.

Guayaquil de la PSNC, y que podían afirmar con toda veracidad, pero un poco engañosamente quizás, que se trataba seguramente de un error, ya que ellos no aceptaban de ninguna manera correspondencia del público desde que el contrato con el Gobierno entró en vigencia. Mientras tanto, en el Consulado británico la práctica continuó, como lo comprueban los sobres y las cartas circuladas a Chile y al Perú, que muestran el uso solamente de estampillas postales británicas. La utilización de estampillas postales adhesivas de la Gran Bretaña para el servicio de correos fuera de Inglaterra se introdujo a partir de los primeros meses de 1865. (Véase figura número 12.)

Sin embargo, las protestas se repitieron en 1866, después que un empleado de la agencia naviera testificó que él había visto que se manejaba correspondencia no franqueada con los sellos adhesivos ecuatorianos. (Véase figura número 13.) Una investigación practicada por las autoridades fiscales de la provincia del Guayas reveló que los culpables fueron encontrados en el Consulado británico. El problema se considero grave ya que la renta dejada de percibir por el Tesoro nacional era algo así como 200 pesos mensuales. El conflicto llegó a nivel diplomático, y en noviembre de 1866 se presentó una muy seria queja al Encargado de Negocios de la Gran Bretaña, acreditado ante el Gobierno de Quito.<sup>11</sup> No se ha encontrado la contestación británica, pero los agentes de la PSNC publicaron un anuncio en el cual establecían que no recibirían ningún correo, sea cual fuere su destino, dirigido a los puertos del Pacífico, y que esa correspondencia la manejaría exclusivamente el Correo Nacional.<sup>12</sup> Es notable el hecho que entre casi 20 ejemplos registrados por los autores de cartas enviadas desde el Ecuador a Perú o a Chile, franqueadas solamente con estampillas británicas, solo se encontró un sobre en el cual la fecha es posterior a septiembre del año 1866.

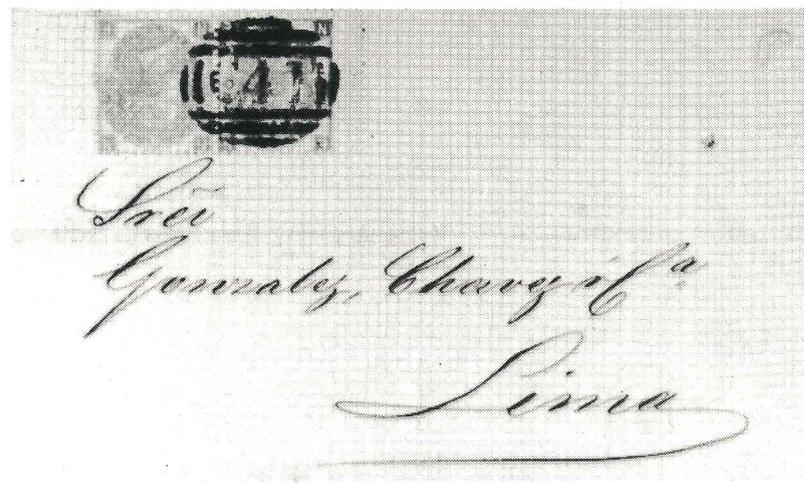


Figura 13. Carta desde Guayaquil a Lima fechada interiormente el 24 de julio de 1866 y matasellada en la agencia postal inglesa el 27 del mismo mes. La carta pago solamente 6 peniques en sellos ingleses. Fue transportada por el vapor "CHILE" arribando a Lima el 31 de julio. Esta carta es en ejemplo de lo que las autoridades postales ecuatorianas llamaban "evasión fraudulenta del pago del franqueo interno."

Es digno de notarse que cuando los vapores del correo francés operaban a lo largo de la costa del Pacífico (entre los años 1872 a 1874), siempre se respetaron las regulaciones ecuatorianas. Los sobres circulados desde el Ecuador a Perú o a Chile por los vapores franceses muestran las estampillas de Francia adicionalmente a los sellos de correo ecuatorianos, lo que significa que el remitente abonó un cargo supletorio para conseguir que su carta viajara en el vapor-correo francés, que probablemente salía algunos días antes que el próximo buque de la PSNC, que conducía la valija con la correspondencia de la Administración de correos.

La PSNC continuó transportando el correo marítimo del Ecuador bajo los arreglos existentes hasta que el país se adhirió a los acuerdos de la Unión Postal Universal (U.P.U.), en julio de 1880. Sin embargo, en diciembre de 1871, al ratificar los términos de un convenio postal entre el Ecuador y los Estados Unidos de Norte América, surgió una nueva fuente de conflictos. Hasta entonces, las cartas que se despachaban desde el Ecuador para los Estados Unidos de Norte América se enviaban por intermedio de los correos británicos vía Panamá (a la tasa de seis chelines por cada media onza de peso) y ahí se efectuaba la entrega a los funcionarios de la Administración de Correos de los Estados Unidos de Norte América. Bajo las nuevas estipulaciones, el Gobierno ecuatoriano se responsabilizaba del transporte hasta Panamá. La Administración postal ecuatoriana preparaba una valija con este correo, que depositaba en la PSNC para que la llevara de la misma manera que el correo destinado a Panamá y a otros puertos del Pacífico. Los registros indican, sin embargo, que el agente británico de paquebotos en Panamá trató de interferir inicialmente con este sistema, reclamando que la correspondencia para más allá de Panamá pertenecía a las rentas fiscales de la Administración Postal británica y que no podía considerarse como "Correo del Pacífico." Las autoridades en Londres decidieron no insistir en este punto e instruyeron a sus agentes que aceptaran los nuevos acuerdos.

#### El Servicio de Correos Francés en el Pacífico Sur

La empresa franco-norteamericana de vapores, "La Compagnie Générale Transatlantique" (Compañía General Transatlántica), que efectuaba el servicio marítimo desde San Nazario, Francia hasta Colón, Colombia (hoy Panamá), extendió su navegación al Sur del Océano Pacífico para incluir los puertos de Panamá, Guayaquil, Callao y Valparaíso, iniciándola el 7 de febrero de 1872 desde San Nazario en una ruta complementaria. El 14 de marzo de 1872, desde Panamá se realizó el primer viaje hacia el Sur. El itinerario inicial que duraba catorce días de la nueva Línea "F" fue el siguiente:

	<i>Hacia el Norte</i>	<i>Hacia el Sur</i>
Valparaiso	Día 15	Día 14
Callao	Día 22	Día 7
Guayaquil	Día 25 ó 26	Día 3
Panamá	Día 29	Día 30

A partir del 1 de marzo de 1873 el nuevo itinerario de la Línea "F" duraba 17 días y era el siguiente:

	<i>Hacia el Norte</i>	<i>Hacia el Sur</i>
Valparaiso	Día 12	Día 17 ó 18
Callao	Día 20 ó 21	Día 9
Guayaquil	Día 24 ó 26	Día 4 ó 5
Panamá	Día 29	Día 31

La Línea "F" cesó operaciones el 1 de marzo de 1874. Los navíos en servicio fueron el "Ville de Brest" y el "Ville St. Nazaire."

Mientras que las ciudades de Panamá, Callao y Valparaíso se anexaron al estatuto de "agencias del correo francés," en cambio el puerto de Guayaquil era servido por el Consulado francés. Quizás por esta causa se especula que las cartas procedentes de Guayaquil fueron marcadas o en el siguiente puerto o en los mismos vapores. El Consulado francés en Guayaquil utilizó un dispositivo octagonal (ver figura número 19 bajo "Guayaquil" en el Capítulo 4) y un rombo punteado con un obliterador de ancla. Estas marcas se aplicaron en tinta color azul, a partir del 25 de abril de 1872.

El porte desde Guayaquil a Francia costaba un franco y treinta céntimos por cada diez gramos; el costo a los otros puertos del Pacífico, servidos por la Línea "F," era de 60 céntimos cada diez gramos. Véanse las figuras números 14 y 15 como ejemplos de correspondencia llevadas a París y a Lima respectivamente. A este respecto, anotamos que desde el 1 de enero de 1863, los correos ecuatorianos exigían el pago anticipado del costo en toda correspondencia despachada desde Guayaquil a otros puertos del Pacífico. Sin embargo, no existe evidencia de cobros similares en las cartas enviadas a los Estados Unidos de Norte América o a Europa. De conformidad a lo antes estipulado, la correspondencia transportada por la Línea "F" a los puertos de Perú y Chile se franqueaba con estampillas ecuatorianas y francesas simultáneamente. Los que usaban este servicio, por consiguiente, pagaban un doble cargo postal, por el privilegio de enviar su correspondencia al sur con anterioridad a la salida programada del buque de la PSNC, transportadora oficial de la valija del correo ecuatoriano.



Figura 14. Carta que nos muestra el cancelador francés de Guayaquil de mayo 4 de 1873. El franqueo fué pagado usando sellos equatorianos por 2 Reales y sellos franceses por 60 centimos. Fué transportada hasta Lima por el vapor francés "Ville de Brest." (Cortesía de las Colecciones Filatélicas Nacionales, Museo Nacional de Historia Americana, Washington, D.C. 20560.)



Figura 15. Envoltura que nos muestra la marca francesa de Guayaquil de abril 24 de 1873. El franqueo fué pagado en sellos franceses por 1 franco y 30 centimos y están cancelados con el cancelador "ancla" y el rombo punteado. Fué transportada hasta Panamá por el vapor francés "Ville de Brest." Arribó en París el 26 de mayo de 1873.

El franqueo mixto en esta correspondencia ha sido la fuente de las primeras confusiones, posiblemente a causa de que la documentación gubernamental con estos requisitos no estuvo disponible para los cronistas anteriores. Charles Jewell, por ejemplo, atribuyó los franqueos combinados al así denominado "Franqueo de Contabilidad."<sup>13</sup>

El señor Raymond Sallés, conocido experto estudioso del servicio de correos marítimos franceses, en una carta personal a uno de los autores<sup>14</sup> reporta cinco sobres conocidos por él, utilizados en la ruta Guayaquil—Lima. El afirma lo siguiente (transcrito literalmente): que, "... desafortunadamente, todos estos sobres con franqueo de 60 céntimos a Lima, fueron arruinados con la reciente adición de dos estampillas ecuatorianas de un real, con una cancelación falsa efectuada con tinta moderna." Como se expresa anteriormente, lo más probable sea que las estampillas del Ecuador no constituyan un aumento posterior, sino que fueron adheridas a los sobres por los remitentes para cumplir con las disposiciones postales ecuatorianas. Sallés continúa en su carta así: "Es lamentable que el Señor Caspary, propietario de muchas de las cubiertas reportadas, no hubiese solicitado la expertización de los sobres, ya que entonces podía desprender las dos estampillas ecuatorianas y comprobar que los escasos rastros de estas cancelaciones falsas desaparecían muy fácilmente, y ahora sería el poseedor de unas piezas postales realmente extraordinarias, una vez más en la exacta condición de su emisión en 1872 y 1873." Dudamos que ningún coleccionista con la calidad y dignidad y los conocimientos del fallecido señor Alfred H. Caspary hubiese cometido semejante desatino. Desgraciadamente, sin embargo, Sallés continúa en su carta reconociendo que él, entonces propietario de un sobre circular el 4 de octubre de 1872 de Guayaquil a Lima, con franqueo mixto, desprendió las estampillas ecuatorianas después que la F.I.P. (Federación Internacional de Filatelia) lo expertizó y sugirió que dichas estampillas ecuatorianas eran adiciones posteriores. Por lo tanto, existiendo en la actualidad sólo aproximadamente una docena de sobres transportados por el servicio de correos francés desde Guayaquil que están debidamente reportados, podemos repetir la advertencia: "Caveat Emptor" ("Precaución, comprador").<sup>15</sup>

## REFERENCIAS

1. A.R. Doublet, "The Pacific Steam Navigation Company," London: Royal Philatelic Society, 1983.
2. German Greve (Usando el seudónimo Dr. Phil. A.T. Lista), "Estudios Peruanos IV," Anales de la Sociedad Filatélica de Chile, Vol. 8, Nos. 4 y 6 (1902).
3. R.E. Duncan. Tesis doctoral en la Universidad de California "William Wheelwright, pionero de la Navegación a vapor en el Pacífico, 1825-1852" (1960).
4. La carta empieza "Este vapor que sale hoy hacia Valparaíso me da la oportunidad."
5. Mencionado por Duncan. Referencia 3.
6. Mencionado por Greve. Referencia 2.
7. Este asunto fue discutido por Doublet. Referencia 1.
8. Reverendo C.S. Morton en "Sellos británicos usados en el extranjero," "The Stamp Collector's Fortnightly," abril 12, 1928, p. 154.
9. Esta tarifa que al mismo tiempo introdujo el pago 11 del correo interno, se reproduce del estudio "La primera emisión de sellos postales del Ecuador, obra del fallecido Jorge Ayora (Banco Central del Ecuador, Quito, 1982).
10. El contrato de 1868 y la correspondencia relacionado con él se publicaron en "EL NACIONAL," Epoca segunda, No. 348 (Diciembre 5, 1868).
11. Esta carta y la correspondencia que la precede se publicaron en "EL NACIONAL," Epoca segunda, No. 254 (Noviembre 27, 1866).
12. Una copia de este anuncio apareció en ANDES de Guayaquil el 27 de diciembre de 1866. El anuncio lleva fecha de alrededor de Octubre 1.
13. Charles Jewell, F.R.P.S., L. "Combination Covers," "London Philatelist" junio 17, 1982, pp. 11-13. Una cubierta con franqueo mixto de Guayaquil a Lima, cancelada el 4 de mayo de 1872 se muestra en la página 12 de la obra.
14. Carta de Raymond Salles a Leo J. Harris, noviembre 17, 1965.
15. Se conocen las siguientes cubiertas que utilizaron el servicio francés en Guayaquil y que fueron vendidas en las subastas: H.R. Harmer, Inc., junio 2-5 1958, lote 1006 (cancelación del 4 de agosto de 1873); H.R. Harmer, Inc., mayo 9 al 11, 1960, lote 292 (cancelación del 4 de agosto de 1872); H.R. Harmer, Inc., mayo 5-7, 1970, lotes 796 y 797 (ambas canceladas el 4 de octubre de 1872); Sotheby's (Londres), octubre 7 de 1982, lote 682 (cancelación de agosto 4 de 1873); F. Fontanez, Ginebra, febrero 24, 1978, lotes 607 y 608 (cancelados en abril 24, 1873 y octubre 4, 1872). Esta última cubierta se exhibió en BELGICA 72. También se conoce una cubierta con franqueo mixto pero que carece de la cancelación consular usada en Guayaquil a Lima e ilustrada por H.L. Lindquist en "Ecuador," The Stamp Specialist Red Book, pp. 89, 92. La marca de Guayaquil es de octubre 10, 1872. La carta del Sr. Salles de noviembre 17, 1965 al Sr. Leo J. Harris, menciona además de las cartas citadas anteriormente, cubiertas usadas a Francia con las fechas de abril 24, setiembre 24, noviembre 25 (2) y diciembre 24 de 1873. Finalmente, en la colección filatélica nacional en Washington, D.C. existe una pareja de cubiertas usadas a Lima ambas con la cancelación consular de fecha 4 de mayo de 1873 aplicada en tinta azul. Existen además, en la misma colección, otras dos cubiertas a Lima con la marca consular del 4 de agosto de 1872 aplicada en tinta negra. De ser genuinas serían piezas únicas ya que todas las que se conocen están aplicadas en tinta azul.

---

# Capítulo 3

## Introducción al Catálogo de Marcas Postales Prefilatéticas

*En este capítulo consideraremos brevemente la extensión del catálogo; el uso de estas marcas en el período filatélico; algunas marcas especiales y terminamos explicando el esquema usado.*

### **Extensión del Capítulo**

Nuestro Catálogo cubre el período comprendido entre el año 1779 (que es la fecha más antigua conocida hasta el momento, de una marca prefilatélica utilizada en Riobamba) y el año 1865, cuando se emitió en el Ecuador la primera serie de estampillas postales adhesivas. Sin embargo, el final del período prefilatélico todavía no está bien definido. Algunas marcas utilizadas en el período anterior a la estampilla postal se detectan en uso en el año 1882 en correspondencia judicial, y aún hasta 1907 como matasellos de estampillas. Entre las marcas prefilatélicas utilizadas para cancelar estampillas podemos incluir las siguientes: Azogues (No. 3), Cuenca (No. 6), Guayaquil (Nos. 15 y 25), Ibarra (No. 9), Jipijapa (No. 1 sin la palabra "DEBE"), Montecristi (No. 1, con la palabra "FRANCA" solamente), Portoviejo (No. 2), y Quito (Nos. 17 y 20). Ilustramos algunas de estas marcas al final de este Capítulo. Es muy probable que ciertas marcas que en la actualidad aparecen obliterando estampillas de la primera y segunda emisiones del Ecuador podrían encontrarse como marcas prefilatélicas propiamente dichas. Incluiríamos las siguientes: "ZARAGURO" en color negro y una sola línea; "LOJA" en forma de diamante y "LATACUNGA" en una línea dentro de un rectángulo. Estas marcas se ilustran al final del Capítulo.

Para que nuestro estudio sea lo más completo posible, citamos las marcas de las Oficinas Postales de Inglaterra (que operó hasta 1880), y de Francia (que funcionó entre 1872 y 1874), ambas en el puerto de Guayaquil. Al referirnos a la historia postal ecuatoriana de éste período, llegamos justamente hasta el año 1880, cuando el Ecuador se adhirió a los convenios internacionales de la Unión Postal Universal.

### **Marcas Especiales**

Hay algunas marcas que merecen exposición especial.

La marca rectangular "De Oficio" ilustrada en la figura número 16 fue empleada en correspondencia oficial en rojo y en negro desde Ibarra, Quito, y quizás Guayaquil y otras ciudades. Esta marca pudo o no aplicarse antes de 1865, cuando circularon las primeras estampillas ecuatorianas. Ya que esta marca es aparentemente la misma, solamente indicamos aquí su existencia sin importar en dónde se usó, en vez de que aparezca en cada una de las ciudades que la emplearon.



Figura 16. La marca DE OFICIO aplicada en rojo o negro a correspondencia oficial de Guayaquil, Ibarra y Quito.

Un segundo tipo de marca también indicativo de uso oficial requiere una explicación especial. Es la marca denominada "SELLO DE LA POLICIA" generalmente aplicada en tinta negra, con un ojo humano estilizado entre ramas de olivo entrecruzadas. Estas marcas, en varios diseños similares, se utilizaron desde 1840 hasta fines de 1875. Sirvieron para validar o refrendar cartas, usualmente al centro superior de la página, pero también se las encuentra en sobres o en envolturas, seguramente con el mismo propósito o solamente para denotar el contenido oficial. En la figura número 17 se aprecian algunas de estas marcas. Debido a su naturaleza oficial, no constan listadas en las diversas ciudades de origen.



Figura 17a. Ejemplo de la marca "Sello de la Policía" usada en cubierta fechada el 17 de abril de 1875.

Un tercer tipo de marca es la "P.P." en un encuadre rectangular, aplicada en colores rojo o negro indistintamente, utilizada solamente en Guayaquil en los años 1863 y 1864, conjuntamente con el sello fechador circular de esa ciudad, que corresponde al número 17 de la lista. Véase la figura número 18. Existe constancia de su uso, tanto para correspondencia doméstica como para envíos a ciudades de la Costa del Pacífico, como por ejemplo Lima, Perú. La marca prefilatélica "P.P." estampada a mano probablemente se originó en Francia, de donde procedían muchos de los sellos fechadores circulares tan en boga por aquellas épocas. Debemos ser muy enfáticos en indicar que esta marca fue aplicada por las autoridades ecuatorianas. La Oficina Postal francesa, en operación entre los años 1872 y 1874 en Guayaquil, utilizó marcas ligeramente distintas, con las letras "P.P." y "P.D." encuadradas. Véanse las ilustraciones correspondientes en las figuras números 14 y 15 del capítulo 2. Advertimos al lector sobre posibles confusiones en el origen de estas marcas y el reiterado error de ciertas personas que atribuyen la marca "P.P." de 1863/1864 de la Oficina Postal de Guayaquil a los sistemas postales de Francia o de otras administraciones extranjeras.

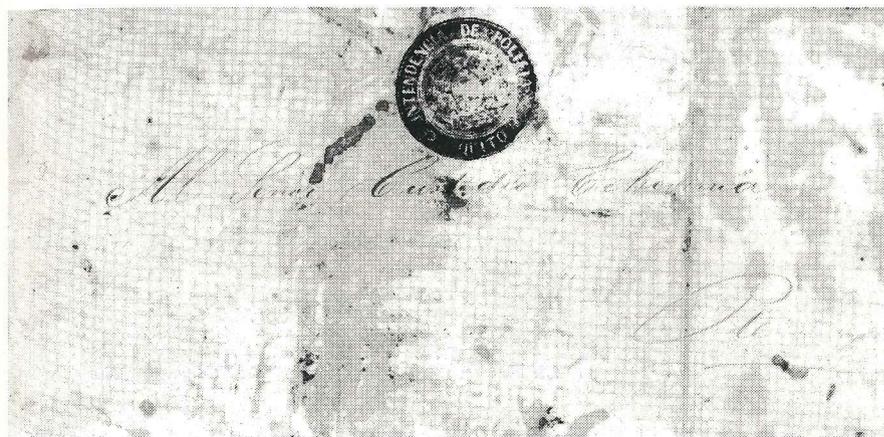


Figura 17b. Ejemplo de la marca "Sello de la Policía" usada en envoltura fechada el 17 de octubre de 1866.



Figura 17c. Ejemplo de la marca "Sello de la Policía" en fragmento de carta fechada el 17 de agosto de 1855.



Figura 18. La marca "P.P." aplicada en rojo o negro en la oficina postal de Guayaquil en 1863 y 1864.

#### Marcas de Cifras

Finalmente, otro tipo de marca postal prefilatélica son las grandes cifras "2" y "3" estampadas a mano, en color rojo, encontradas en cartas circuladas entre los años 1828 y 1831 enviadas desde Guayaquil a Popayán, Colombia. Se ilustran estas marcas en la figura número 19. Es probable que estas marcas hubiesen sido aplicadas a la recepción de la correspondencia para indicar el valor adeudado por el porte, pero no existe aún la suficiente certeza para afirmarlo categóricamente.



Figura 19. Marcas de porteo "2" y "3" usadas en cartas en Guayaquil a Popayán entre 1828 y 1831.

Hasta el momento, a pesar de búsquedas intensas y sistemáticas, no se ha encontrado ninguna otra marca manual con tarifas usadas en el Ecuador.

#### Explicación del Esquema Usado

El catálogo documenta e ilustra para cada ciudad o población las marcas conocidas, indicando colores, fechas y factor de rareza. Indudablemente es posible que aparezcan nuevas marcas en el futuro por lo que nos abstenemos de afirmar que nuestro Catálogo está completo. Debido a que las ilustraciones son a tamaño natural, no es necesario indicar sus dimensiones.

Para ayudar al lector a determinar la rareza de las diversas marcas prefilatélicas, suministramos informaciones tanto geográficas como demográficas de cada ciudad o población. La información censal de los Siglos XVIII y XIX es casi inexistente. Por esta razón hemos utilizado las estimaciones disponibles. Las divisiones políticas y los nombres de las ciudades también han cambiado con el decurso del tiempo.

Procuramos que en lo posible, las reproducciones de las marcas sean fidedignas. No debemos olvidar que los dispositivos para la aplicación de las marcas de aquellos tiempos estaban confeccionados en madera, hierro dulce e inclusive corcho, y usualmente se deterioraban con el tiempo. En la estampación misma de las marcas se detectan variaciones; algunas fueron marcadas firmemente y con tinta fresca, en cambio otras no. En determinados casos, reconstruimos parcialmente la marca prefilatélica.

Hemos basado nuestro trabajo, cuando ha sido necesario, en la mayor fuente de información externa relativa a las marcas postales de la época colonial ecuatoriana, que es el libro titulado PREFILATELIA ESPAÑOLA de los autores señores Jorge Guinovart y Manuel Tizón. Esta obra se cita simplemente como "PREFILATELIA."

El principal problema enfrentado cuando se analizan las viejas envolturas o cartas o los documentos en general, es el determinar con exactitud la fecha de su emisión. A menudo, conociendo el título o el nombre de un funcionario gubernamental, es posible datar, aunque sea aproximadamente, una carta escrita por él o dirigida a él. De todas maneras,

ante la ausencia de una indicación de fechas, los autores se han atenido a sus mejores conjeturas.

Cuando los colores de las marcas postales se pueden identificar fácilmente, así se ha indicado. Usualmente la tinta era fabricada con colorantes carmín o rojo-ocre, disueltos en una base aceitosa. El añil, el azul y el verde también aparecen en marcas prefilatélicas. El color negro solo se usó durante la República. Debido al clima tropical y al paso de dos centurias, el color de algunas marcas es un "pardo descolorido." En esos casos hemos señalado el que creemos fue el color original de la marca postal. En algunas ocasiones, nos hemos servido de copias fotostáticas o reproducciones fotográficas sin color, por lo cual es imposible determinarlo.

Para evaluar la rareza de una determinada marca postal, hemos utilizado el sistema denominado "Factor de Rareza", referido en el capítulo 4 como rareza. Asignamos el número 1 a las más comunes, y el 10 a las más escasas. Convertir el factor de rareza en valor monetario está más allá del alcance de nuestro trabajo, porque además de la rareza, otras consideraciones pueden influir aumentando o decreciendo los precios de mercado, como por ejemplo la oferta y la demanda, la condición de conservación de la pieza, o el hallazgo de otras marcas similares. Lógicamente que una carta doblada, completa, debidamente fechada y con una marca postal bien aplicada en el anverso, será más solicitada y por lo tanto más cara, que un simple frontal de una carta o un fragmento de envoltura. Quizás podría pensarse en una diferencia de diez a uno, entre una carta doblada y un mero frontal de la misma carta. Las envolturas utilizadas en más de una ocasión denominadas "Cartas Volteadas" pueden ser mucho más costosas, así como también cartas o frontales con una o más de las marcas catalogadas, usadas por ejemplo como marcas de tránsito.

Listing of Cities Which Used  
Or Could Have Used  
Prestamp Postmarks

Lista de Ciudades Que Utilizaron  
O Pudieron Utilizar  
Marcas Prefilatélicas

City/Ciudad	Province/Provincia	City/Ciudad	Province/Provincia
Alausí	Chimborazo	Macas	Morona-Santiago
Ambato	Tungurahua	Manglar Alto	Guayas
Azogues	Cañar	Montecristi	Manabí
Babahoyo	Los Ríos	Naranjal	Guayas
Bolívar	Chimborazo (see Riobamba)	Otavaló	Imbabura
Cariamanga	Loja	Pelileo	Tungurahua
Carondelet	Esmeraldas	Píllaro	Tungurahua
Cuenca	Azuay	Portoviejo	Manabí
Chanduy	Guayas	Quito	Pichincha
Daule	Guayas	Riobamba	Chimborazo
Esmeraldas	Esmeraldas	Rocafuerte	Manabí (previously Pichota)
Gonzanamá	Loja	Sangay	Morona-Santiago
Guano	Chimborazo	Santa Elena	Guayas
Guaranda	Bolívar	Saraguro	Loja
Guayaquil	Guayas	Sozoranga	Loja
Ibarra	Imbabura	Tola (la)	Esmeraldas
Jipijapa	Manabí	Tulcan	Carchi
Latacunga	Cotopaxi	Vinces	Los Ríos
Loja	Loja	Zaraguro	Loja
Macará	Loja	Zaruma	El Oro

## Chapter 4

# Listing of Pre-Stamp Postmarks

## Catálogo de Marcas Postales Prefilatélicas

*In this chapter, we list the known postmarks, by the city concerned. We provide, when known, the dates of usage, color, and a rarity factor.*

*Este capítulo presenta una lista de las marcas conocidas de cada ciudad. Cuando es posible, indicamos la fecha de uso, el color y su factor de rareza.*

### Alausí

The city of Alausí is located in the Province of Chimborazo, south of the provincial capital of Riobamba. The estimated population of Alausí in 1858 was 6,000 persons. The population of the District of Alausí was 11,960 (1780), 10,338 (1825), 14,012 (1858), and 15,769 (1864).

La ciudad de Alausí está situada en la provincia de Chimborazo, al sur de Riobamba la capital provincial. La población estimada de Alausí en 1858 era de seis mil personas. Los habitantes del "distrito" de Alausí eran 11.960 en 1780, 10.338 en 1825, 14.012 en 1858 y 15.769 en 1864.

	Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1. <b>ALAVSĒ</b>	1821	Red/Rojo	10

Reported in *Prefilatelia*; not otherwise substantiated.

Reportada en *Prefilatelia* y no ha sido factible comprobarla.

2. <b>FRANCA</b>	1821	Red/Rojo	10
------------------	------	----------	----

Reported in *Prefilatelia*; not otherwise substantiated.

Reportada en *Prefilatelia* y no ha sido factible comprobarla.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
3.		<i>Circa 1830</i>	Red/Rojo	10
4.	<b>ALAUSI FRANCA</b>	1844-1853	Red/Rojo	4
5.	<b>ALAUSI DEBE</b>	1852	Red/Rojo	4
6.	<b>ALAVSI FRANCA</b>	1854-1862	Red/Rojo	3



Figure 20. Undated wrapper from Alausi to Riobamba. The oval "Republica de Colombia" type of postmark is noted to have been used in 13 different Ecuadorean cities.

Envoltura de Alausi a Riobamba sin fecha. La marca postal ovalada tipo "República de Colombia," fue utilizada en trece diferentes ciudades ecuatorianas.

### Ambato

The city of Ambato is located in the Province of Tungurahua, of which it is the capital. The population of Ambato in 1826 was 22,004 persons. The population of the District of Ambato was 43,044 (1780), 37,495 (1825), 56,155 (1840), 69,539 (1858), and 69,474 (1864).

La ciudad de Ambato está situada en la provincia de Tungurahua de la cual es la capital. Los residentes de Ambato en 1826 eran 22.004 individuos. Los ciudadanos del distrito de Ambato eran 43.044 (1780), 37.495 (1825), 56.155 (1840), 69.539 (1858) y 69.474 (1864).

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1809	Red/Rojo	10

Contains the abbreviated political slogan "Viva Fernando Séptimo." The underlying wrapper is illustrated in Robson Lowe's Sale No. 4611 (April 23, 1981) at p. 12.

Contiene el lema político abreviado "Viva Fernando Séptimo." La envoltura en que se basa está ilustrada en el folleto de la Subasta número 4611, de abril 23 de 1981, de Robson Lowe, en la página doce.

2.	<b>FRANCA AMBATO</b>	1820-1829	Red/Rojo	8
----	--------------------------	-----------	----------	---

3.		1829	Red/Rojo	8
----	---	------	----------	---

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
4.		1837	Red/Rojo	8
5.	FRANCA	1842- 1865	Red/Rojo	6
6.	AMBATO DEBE	1854- 1857	Red/Rojo	3
7.	AMBATO FRANCA	1842- 1864	Red/Rojo	3

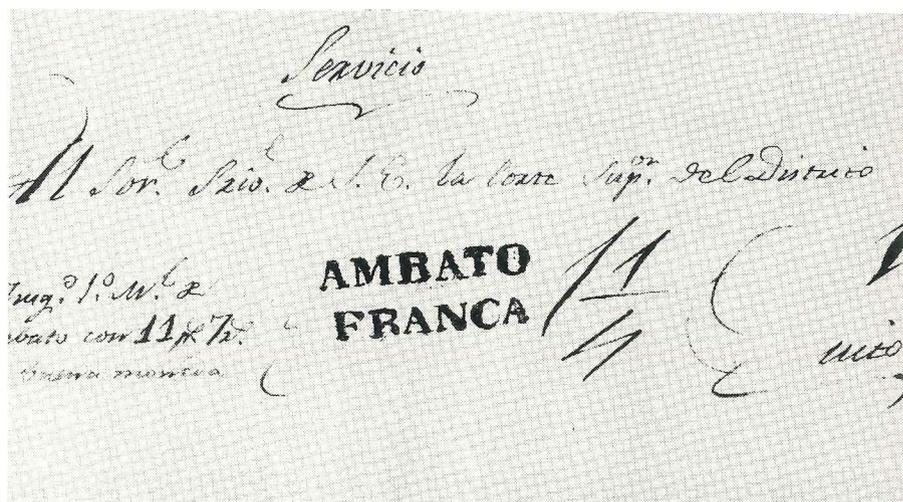


Figure 21. Wrapper from Ambato to Quito, dated inside on January 9, 1851. This wrapper perhaps constituted an early form of money order. The inscription at the lower left corner states "... with 11 pesos, 7 reales in good money."

Envoltura circular de Ambato a Quito, fechada 9 de enero de 1851. Esta envoltura constituye quizás una primitiva forma de Libranza postal. La indicación en la esquina inferior izquierda dice: "... con once pesos y siete reales en buena moneda."

**Azogues**

The city of Azogues is located in the Province of Cañar, of which it is the capital. The population of Azogues was approximately 7,000 persons in 1900.

La ciudad de Azogues está situada en la provincia de Cañar, de la cual es la capital. Los pobladores de Azogues eran aproximadamente 7.000 en el año 1900.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1823-1857	Black/Negro Red/Rojo	9 9
2.		1824-1837	Black/Negro Red/Rojo	10 10
3.		1861-1907	Red/Rojo	9

For illustrations of wrappers with postmarks Numbers 1 and 2, see Jorge Ayora, "La Primera Emisión de Sellos Postales del Ecuador, 1865-1872." Quito: Banco Central del Ecuador, 1982, p. 15.

Para las ilustraciones de las envolturas con las marcas números uno y dos, ver la obra del Ing. Jorge Ayora A. "La Primera Emisión de Sellos Postales del Ecuador, 1865-1872." Quito: Banco Central del Ecuador, Abril 1982, p. 15.

Number 3 is apparently postmark number 1 with the exterior adornment and the "REPUBLICA DE COLOMBIA" text removed. See postmark number 3 of Loja for a similar defacement.

The postmark number 3 is also known used as a postmark upon stamps issued as late as July 1907. See page 89, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

La marca postal número tres aparentemente es similar a la número uno, pero sin el adorno exterior y el texto "REPUBLICA DE COLOMBIA." Véase también un diseño similar en la marca postal número tres de Loja.

Esta marca número tres fue utilizada para obliterar estampillas postales adhesivas hasta tan tarde como julio de 1907. Véase página 89.

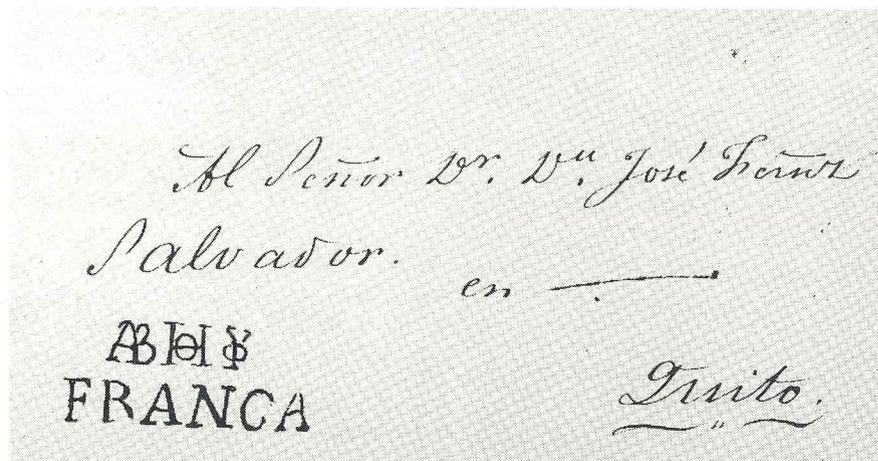


Figure 22. Fragment of a folded letter from Babahoyo to Quito, used circa 1843.  
Fragmento de una carta doblada remitida desde Babahoyo a Quito, aproximadamente en 1843.

### Babahoyo

The city of Babahoyo is the capital of the Province of Los Rios. The name of the city during the Colonial era was "Bodega" or "Bodegas." The population of Babahoyo in 1780 was 1,121 persons. In 1790 the population was 929, and in 1840, 3,581 persons.

La ciudad de Babahoyo es la capital de la provincia de Los Ríos. Durante la era Colonial se conocía como "Bodega" o "Bodegas." En 1780 Babahoyo tenía 1.121 vecinos, 929 en 1790 y 3.581 en 1840.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.		1803- 1835	Red/Rojo	6
			Black/Negro	6
2.		1803-1829	Red/Rojo	6
			Black/Negro	6
3.		1843	Red/Rojo	5
4.	Not illustrated. No está ilustrada. Same as No. 3 but with "DEBE" instead of "FRANCA." Igual a la número 3, pero con "DEBE" en vez de "FRANCA."	1843	Red/Rojo	5
5.		1854-1865	Red/Rojo	4
			Black/Negro	4
6.		Circa 1854	Black/Negro	5

**Bolívar**

See Riobamba numbers 14 to 17, pages 83 and 84.

Ver Riobamba números 14 a 17, páginas 83 y 84.

**Cariamanga**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Carondelet**

The city of Carondelet is located in the Province of Esmeraldas, south and east of San Lorenzo. Carondelet was a fluvial port on the banks of the Bogota River, between the towns of Malbucho and La Tola. Carondelet had a population of 268 persons in 1892.

La ciudad de Carondelet está ubicada al sureste de San Lorenzo en la provincia de Esmeraldas; era un puerto fluvial sobre el río Bogotá, entre los poblados de Malbucho y La Tola. En el año 1892 Carondelet contaba con 268 moradores.

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1. <b>FRANCA</b>			
	<i>Circa</i> 1809	Red/Rojo	10
<b>CARONET</b>			

**Chanduy**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Cuenca**

The city of Cuenca is the capital of the Province of Azuay. Cuenca had a population of 18,919 in the year 1778, 20,000 in 1828, and 25,000 in the year 1858. The population of the district of Cuenca was 83,708 (1780); 75,785 (1825); 109,083 (1840); 121,553 (1858), and 117,376 (1864).

Cuenca es la capital de la provincia de Azuay y en 1778 contaba con una población de 18.919 personas, 20.000 en 1828 y 25.000 en 1858. El distrito de Cuenca registró los siguientes datos: en 1780, 83.708 personas; 75.785 en 1825; 109.083 en 1840; 121.553 en 1858 y en 1864, 117.376.

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1. 	1813-1824	Red/Rojo	8
2. Not Illustrated. No está ilustrada.	1822	Red/Rojo	9
Same as No. 1 but with "FRANCA" instead of "DEBE."			
Igual a la número 1, pero con "FRANCA" en vez de "DEBE."			

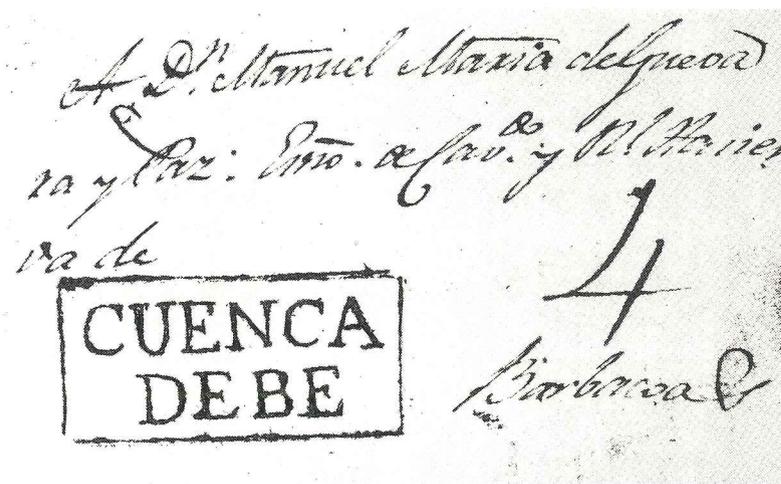
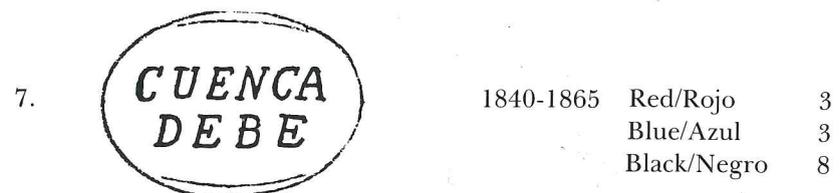


Figure 23. Folded letter from Cuenca to Barbacoas, dated inside October 12, 1813.  
Carta doblada, enviada desde Cuenca a Barbacoas, fechada interiormente en 12 de octubre de 1813.

**Daule**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

## Esmeraldas

The city of Esmeraldas is the capital of the Province of the same name. The population of the district of Esmeraldas was 2,497 (1780); 2,352 (1825); 5,229 (1840); 6,529 (1850), and 7,804 (1864).

Esmeraldas es la capital de la provincia del mismo nombre. Los censos poblacionales del "distrito" de Esmeraldas son los siguientes: 2.497 (1780); 2.352 (1825); 5.229 (1840); 6.529 (1850) y 7.804 (1864).

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.	<b>ESMERALDAS</b>	1854-1861	Black/Negro	3
2.	<b>ESMERALDAS FRANCA.</b>	1863- 1864	Blue/Azul Black/Negro	3 3
3.		[?]	Grey-Black Gris-Negro	3 3

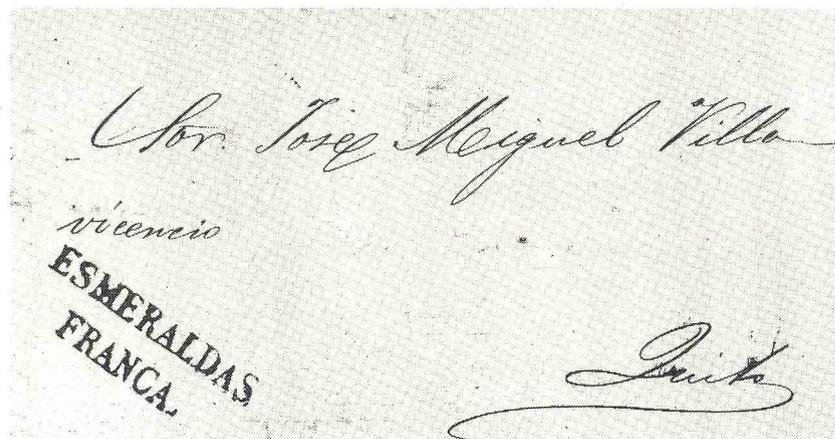


Figure 24. Wrapper from Esmeraldas to Quito, dated inside April 24, 1864.

Envoltura circular de Esmeraldas a Quito fechada interiormente en 24 de abril de 1864.

## Gonzanamá

The city of Gonzanamá is located in the Province of Loja, south and west of the provincial capital city. In the year 1892 the population was estimated at 316 persons.

La población de Gonzanamá está situada en la provincia de Loja, al suroeste de la capital provincial, la ciudad de Loja. En el año 1892 la población estimada era de 316 personas.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.		Circa 1830	Black/Negro	10

Presumably the *Franca* variety of this "REPUBLICA DE COLOMBIA" style postmark will eventually be located.

Es probable que la variedad *Franca* de ésta marca se encuentre eventualmente.

## Guano

The city of Guano is located in the Province of Chimborazo, north and west of Riobamba, the provincial capital. The population of Guano was estimated to be 9,000 persons in 1858.

Guano está situada al noroeste de Riobamba, la capital de la provincia del Chimborazo. En 1858, se calculaba en 9.000 habitantes, la población de Guano.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.		1849-1858	Red/Rojo	4

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
2.	<b>GUANO FRANCA</b>	1848- 1857	Red/Rojo Blue/Azul	4 4
3.	<b>GUANO DEBE</b>	[?]	Red/Rojo Blue/Azul	4 4



Figure 25. Legal wrapper from Guano to Quito, used *circa* 1850.  
Cubierta judicial de Guano a Quito, utilizada alrededor de 1850.

**Guaranda**

The city of Guaranda is the capital of the Province of Bolívar. In 1858 Guaranda had an estimated population of 8,000 persons. The population of the district of Guaranda was 13,229 (1780); 15,006 (1825); 25,133 (1858), and 26,858 (1864). The Province of Bolívar was established in April 1864. The city of Guaranda, until that date, formed a part of the Province of Chimborazo.

La ciudad de Guaranda es la capital de la provincia de Bolívar. En 1858 Guaranda tenía aproximadamente 8.000 habitantes. El "distrito" de Guaranda contaba con una población de 13.229 en 1780, 15.006 en 1825, 25.133 en 1858 y 26.858 en 1864. La provincia de Bolívar se estableció en abril de 1864 y hasta esa época, Guaranda formaba parte de la provincia de Chimborazo.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.	<b>FRANCA W.F.º 7º</b>	<i>Circa</i> 1812	Red/Rojo	10

Number 1, containing the political slogan "Viva Fernando Séptimo," is taken from the illustration in Robson Lowe's Sale No. 4611 of April 23, 1981, at page 12.

Número 1, con el lema político abreviado "Viva Fernando Séptimo," se reproduce de la ilustración de la página doce, del folleto de la Subasta de Robson Lowe, No. 4611, del 23 de abril de 1981.

2.	<b>GUARANDA FRANCA</b>	1823	Red/Rojo	9
3.		1829	Red/Rojo	9

- |    |   | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i>            | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|---|-------------------|-------------------------|---------------------------|
| 4. |    | 1828- 1838        | Red/Rojo                | 6                         |
| 5. | <b>GUARANDA<br/>FRANCA</b>  | 1840- 1861        | Red/Rojo                | 3                         |
| 6. |    | 1848- 1858        | Red/Rojo                | 3                         |
| 7. |  | 1848- 1862        | Red/Rojo                | 3                         |
| 8. | <b>GUARANDA<br/>DEBE</b>  | 1855- 1859        | Red/Rojo<br>Green/Verde | 3<br>3                    |

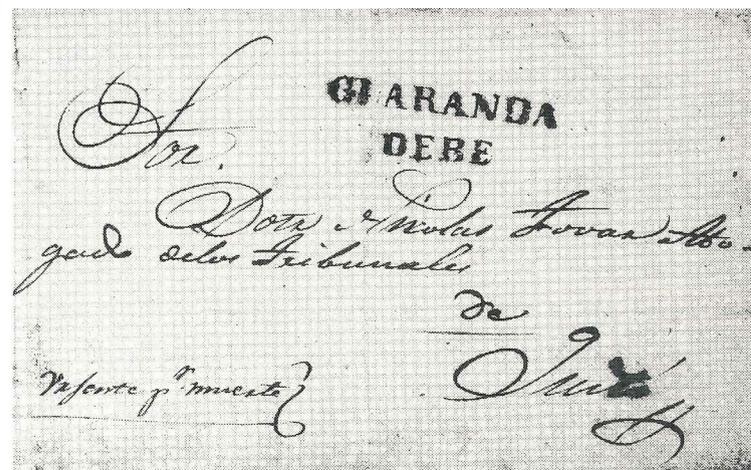


Figure 26. Folded letter from Chimbo, dated inside on February 4, 1855, with the two line "GUARANDA/ DEBE" postmark in faded orange.

Carta doblada enviada desde Chimbo a Quito, fechada interiormente en 4 de febrero de 1855, con la marca postal en dos líneas "GUARANDA/ DEBE," color anaranjado descolorido.

### Guayaquil

Guayaquil is the largest city in Ecuador and the principal seaport, as well as the capital of the Province of Guayas. The population of the city of Guayaquil was 6,000 persons (1778); 20,000 persons (1816 and 1828); 22,415 persons (1840), and 22,000 persons in 1858.

Guayaquil es la ciudad más poblada del Ecuador, su principal puerto marítimo y la capital de la provincia de Guayas. Guayaquil en el año 1778 contaba con 6.000 personas. En 1816 y en 1828 tenía 20.000 habitantes, en 1840, 22.415, y en 1858, 22.000.

- |    |                         | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|-------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|
| 1. | <b>GUAYA</b>            | 1782              | Red/Rojo     | 10                        |
| 2. | <b>FRANCA<br/>GUAYA</b> | 1780- 1790        | Red/Rojo     | 10                        |

- |    |           | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|-----------|-------------------|--------------|---------------------------|
| 3. | GUAYAQUIL | 1812              | Red/Rojo     | 9                         |

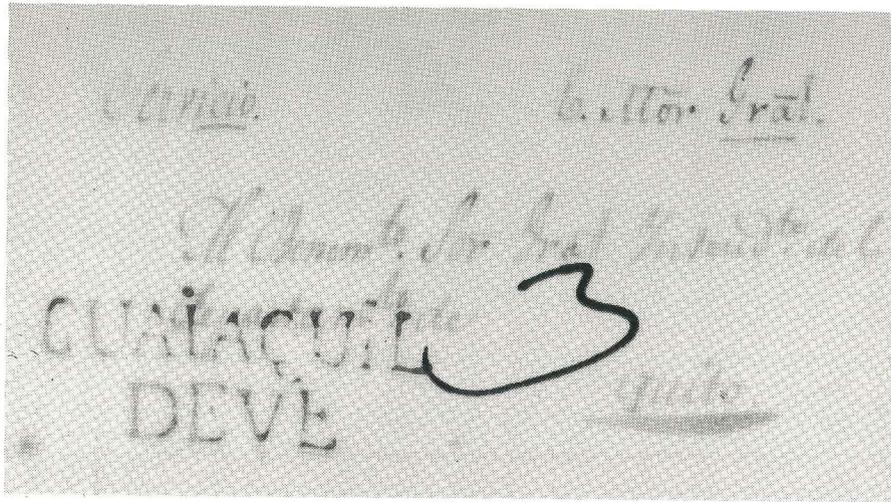


Figure 27. Wrapper addressed to General Antonio José de Sucre, Liberator of Ecuador, which contained a letter from Juan José Flores, later to be the first President of Ecuador, dated August 29, 1822.

Envoltura dirigida al Mariscal Antonio José de Sucre, Emancipador del Ecuador, que contiene una carta escrita por el General Juan José Flores, más tarde el primer Presidente del país y fechada en 29 de agosto de 1822.

- |    |                   |            |          |   |
|----|-------------------|------------|----------|---|
| 4. | GUAIQAUIL<br>DEVE | 1810- 1839 | Red/Rojo | 7 |
|----|-------------------|------------|----------|---|

- |    |                     |            |          |   |
|----|---------------------|------------|----------|---|
| 5. | GUAIQAUIL<br>FRANCA | 1810- 1829 | Red/Rojo | 7 |
|----|---------------------|------------|----------|---|

- |    |   | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|---|-------------------|--------------|---------------------------|
| 6. |  | 1828              | Red/Rojo     | 9                         |

Number 6 also has a legend "TUMBES" beneath the text "FRANCA HASTA." Tumbes is the northernmost port of Peru, where mail from Guayaquil likely would be carried by coastal vessel.

La marca número 6 tiene una leyenda "TUMBES" bajo al texto de "FRANCA HASTA." Túmbes es el puerto más norteño del Perú, al cual llegaba desde Guayaquil el correo transportado por embarcaciones de cabotaje.

- |    |   |      |          |   |
|----|---|------|----------|---|
| 7. |  | 1828 | Red/Rojo | 9 |
|----|---|------|----------|---|

"SENCILLA" means "single rate." "SENCILLA" significa "tarifa sencilla."

This mark has also been used to cancel stamps of the first and second postal issue. See page 89, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

Esta marca también fue usada para cancelar estampillas de las emisiones postales primera y segunda. Véase página 89, Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

- |    |                                     |           |          |   |
|----|-------------------------------------|-----------|----------|---|
| 8. | Not illustrated. No está ilustrada. | 1827-1829 | Red/Rojo | 9 |
|----|-------------------------------------|-----------|----------|---|
- Same as No. 7 but with "DOBLE" instead of "SENCILLA."

Igual a la número 7, pero con "DOBLE" en vez de "SENCILLA."

"DOBLE" means "double rate." "DOBLE" significa "tarifa doble."

- |    |   |     |          |   |
|----|---|-----|----------|---|
| 9. |  | [?] | Red/Rojo | 7 |
|----|---|-----|----------|---|

- |     |                             | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i>          | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|-----|-----------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------|
| 10. | <b>GUAYAQUIL<br/>FRANCA</b> | 1841- 1842        | Red/Rojo<br>Blue/Azul | 6<br>6                    |

- |     |                           |            |                       |        |
|-----|---------------------------|------------|-----------------------|--------|
| 11. | <b>GUAYAQUIL<br/>DEBE</b> | 1840- 1864 | Red/Rojo<br>Blue/Azul | 5<br>5 |
|-----|---------------------------|------------|-----------------------|--------|

- |     |                              |            |          |   |
|-----|------------------------------|------------|----------|---|
| 12. | <b>GUAYAQUIL<br/>FRANCA.</b> | 1844- 1848 | Red/Rojo | 5 |
|-----|------------------------------|------------|----------|---|

- |     |                           |            |                       |        |
|-----|---------------------------|------------|-----------------------|--------|
| 13. | <b>GUAYAQUIL<br/>DEBE</b> | 1850- 1858 | Red/Rojo<br>Blue/Azul | 2<br>2 |
|-----|---------------------------|------------|-----------------------|--------|

- |     |                                    |            |                         |        |
|-----|------------------------------------|------------|-------------------------|--------|
| 14. | <b>GUAYAQUIL<br/>D<br/>OFICIO*</b> | 1848- 1871 | Red/Rojo<br>Black/Negro | 2<br>2 |
|-----|------------------------------------|------------|-------------------------|--------|

- |     |                             |            |                         |        |
|-----|-----------------------------|------------|-------------------------|--------|
| 15. | <b>GUAYAQUIL<br/>FRANCA</b> | 1862- 1863 | Red/Rojo<br>Black/Negro | 3<br>3 |
|-----|-----------------------------|------------|-------------------------|--------|

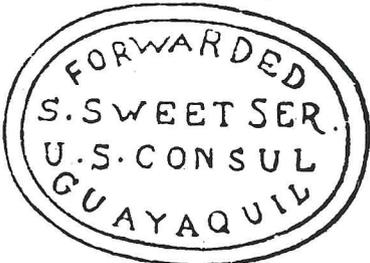
- |     |                                     | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i>             | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|-----|-------------------------------------|-------------------|--------------------------|---------------------------|
| 16. | <b>CERTIFICACION<br/>AGUAYAQUIL</b> | Circa 1862        | Blue/Azul<br>Green/Verde | 7<br>7                    |

- |     |   |            |             |   |
|-----|---|------------|-------------|---|
| 17. |  | 1863- 1868 | Black/Negro | 2 |
|-----|---|------------|-------------|---|

Number 17 was used to cancel stamps of the first postal issue. See page 89, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

La marca número 17 se utilizó para cancelar estampillas postales de la primera emisión ecuatoriana. Véase página 89, Marcas Prefilatéticas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

*Forwarding Agent:*  
*Agentes Despachadores:*

- |     |  |           |             |   |
|-----|--|-----------|-------------|---|
| 18. |  | 1836-1838 | Black/Negro | 9 |
|-----|--|-----------|-------------|---|

*French Mail Service:*  
*Servicio del Correo Francés:*

- |     |   |           |           |   |
|-----|---|-----------|-----------|---|
| 19. |  | 1872-1874 | Blue/Azul | 9 |
|-----|---|-----------|-----------|---|

*British Mail Services:**Servicio de Correos Británicos:*

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
20.	1849-1858	Black/Negro	7
			
21.	1849- 1859	Red/Rojo	8
			
22.	1854-1878	Black/Negro	3
			
23.	1863- 1867	Black/Negro	6
			
24.	1865-1870	Black/Negro	10
			

Number 24 is listed based upon a single wrapper. See Lot 1006, illustrated on page 58 of the H.R. Harmer Ltd. Sale of November 10, 11, 12 and 13, 1975.

La marca número 24 se registra a base de una sola envoltura. Ver el Lote No. 1006, ilustrado en la página 58 del catálogo de ventas de la subasta de H.R. Harmer, Ltd., efectuada los días 10, 11, 12 y 13 de noviembre de 1975.

*British Mail Services:**(continued)**Servicio de Correos Británicos:**(continuación)*

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
25.	1865- 1874	Black/Negro	4
			

Number 25 was used to cancel British postal stamps.

La marca número 25 se empleó para obliterar sellos postales británicos.

26.	1878-1880	Black/Negro	6
			

See page 32 for "DE OFICIO" in double rectangle. See page 34 for "P.P." in rectangle. See page 34 for "2" and "3" rate marking.

Veáse la página 32 para "DE OFICIO" en rectángulo doble. Veáse la página 34 para "P.P." en rectángulo. Veáse la página 34 para marcas de tasa "2" y "3."

**Ibarra**

The city of Ibarra is the capital of the Province of Imbabura. In 1828 the population of Ibarra was estimated to be 12,000 persons, while in 1858 the population was estimated to be 13,000 persons. The population of the district of Ibarra was 16,571 (1780); 25,492 (1825); 39,007 (1840); 38,640 (1858), and 39,350 (1864).

Ibarra es la capital de la provincia de Imbabura; en el año 1828 se estimó su población en 12.000 personas y en 1858 en 13.000. El "distrito" de Ibarra tenía 16.571 habitantes en 1780; 25.492 en 1825; 39.007 en 1840; 38.640 en 1858; y en 1864, 39.350.

1.	1822	Red/Rojo	9
			

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
2. <b>FRANCA</b>	1825	Red/Rojo	8

3. <b>IBARRA</b>	1825	Red/Rojo	8
------------------	------	----------	---

4. 	1833- 1838	Red/Rojo	8
--	------------	----------	---

5. 	<i>Circa</i> 1838	Red/Rojo	8
---	-------------------	----------	---

6. 	1838- 1850	Red/Rojo	3
--	------------	----------	---

7. 	1839-1855	Red/Rojo	4
--	-----------	----------	---

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
8. <b>YBARRA DE OFICIO</b>	1844- 1865	Red/Rojo Black/Negro	3 3

9. <b>IBARRA FRANCA</b>	1847- 1865	Red/Rojo Blue/Azul	3 3
-----------------------------	------------	-----------------------	--------

Number 9 was used to cancel stamps of the first postal issue, 1865-1873. See page 90, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

La marca postal número 9, se empleó para obliterar las estampillas adhesivas de la primera emisión entre los años 1865 y 1873. Véase página 90, Marcas Prefilatéticas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

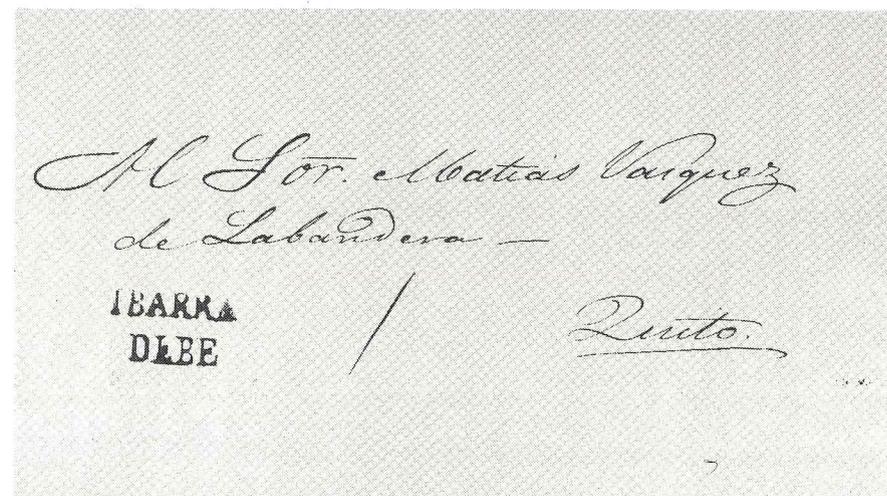


Figure 28. Undated wrapper from Ibarra to Quito, used *Circa* 1855.  
Envoltura sin fecha, despachada de Ibarra a Quito, usada alrededor de 1855.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
10.		[?]	Red/Rojo	3
11.		[?]	Black/Negro	2
12.		[?]	Red/Rojo	2

See page 32 for "DE OFICIO" in double rectangle.

Vease la página 32 para "DE OFICIO" en rectángulo doble.

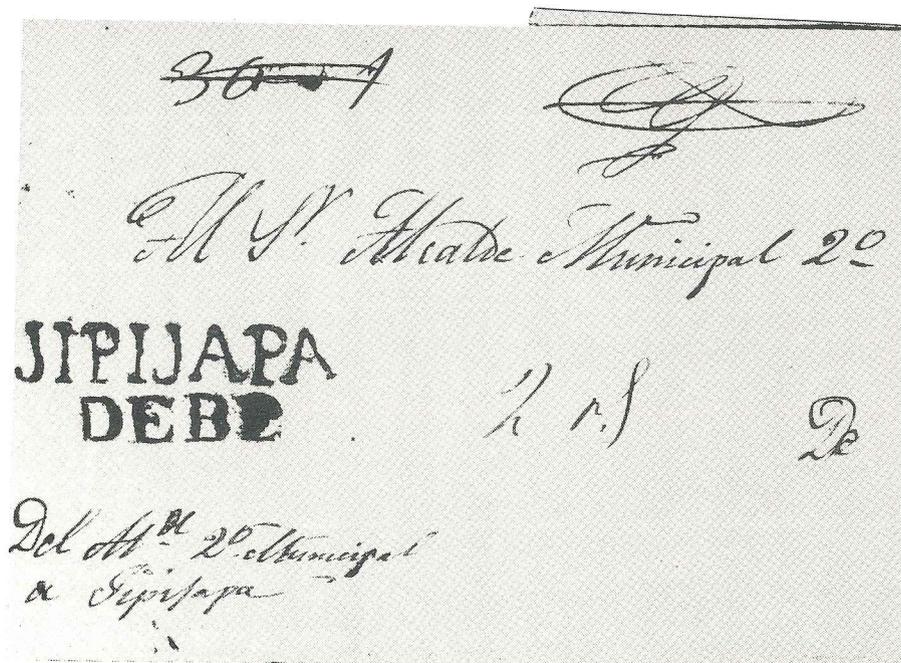


Figure 29. Wrapper from Jipijapa to Quito, dated inside on September 30, 1859.  
Envoltura de Jipijapa a Quito, fechada interiormente en septiembre 30 de 1859.

### Jipijapa

The city of Jipijapa is located in the Province of Manabí, south and west from the provincial capital of Portoviejo. In 1892, the population was estimated to be 8,553 persons.

La ciudad de Jipijapa pertenece a la provincia de Manabí y está al suroeste de Portoviejo, la capital provincial. En el año 1829 se estimaba que tenía 8.553 habitantes.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1810-1858	Green/Verde	8

This postmark, without the second line "DEBE," was used to cancel stamps of the first postal issue, 1865-1873. See page 90, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

A folded letter, dated March 11, 1828, has also been encountered without the second line "DEBE."

La marca postal no. 1, sin la palabra "DEBE," se usó para cancelar estampillas postales de la primera emisión en los años 1865-1873. Véase página 90, Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

También se ha encontrado una carta fechada el 11 de marzo de 1828 con esta marca postal sin la palabra "DEBE".

### Latacunga

The city of Latacunga is the capital of the Province of Cotopaxi. Originally the name of the city was "Tacunga" and later "La Tacunga." The earlier name for the Province of Cotopaxi was "León." In 1828, the population of Latacunga was estimated to be 12,000 persons, while in 1858 the population was estimated to be 16,000 persons. The population of the district of Latacunga was 49,925 (1780); 57,313 (1825); 74,505 (1840); 74,498 (1858), and 75,707 (1864).

La capital de la provincia de Cotopaxi es la ciudad de Latacunga, que en un principio se la conoció como "Tacunga" y posteriormente "La Tacunga." El primitivo nombre de la provincia de Cotopaxi era "León." En el año 1828 se estimaba que Latacunga tenía unas 12.000 personas, mientras que en 1858, ya contaba con 16.000. El "distrito" de Latacunga demuestra el siguiente crecimiento censal: en 1780, 49.925; en 1825, 57.313; en 1840, 74.505; en 1858, 74.498 y finalmente en 1864, 75.707 habitantes.

- |    |   | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|---|-------------------|--------------|---------------------------|
| 1. |    | 1811              | Red/Rojo     | 9                         |
| 2. |    | 1838              | Red/Rojo     | 6                         |
| 3. |   | <i>Circa</i> 1838 | Red/Rojo     | 6                         |
| 4. |  | 1840- 1864        | Red/Rojo     | 1                         |

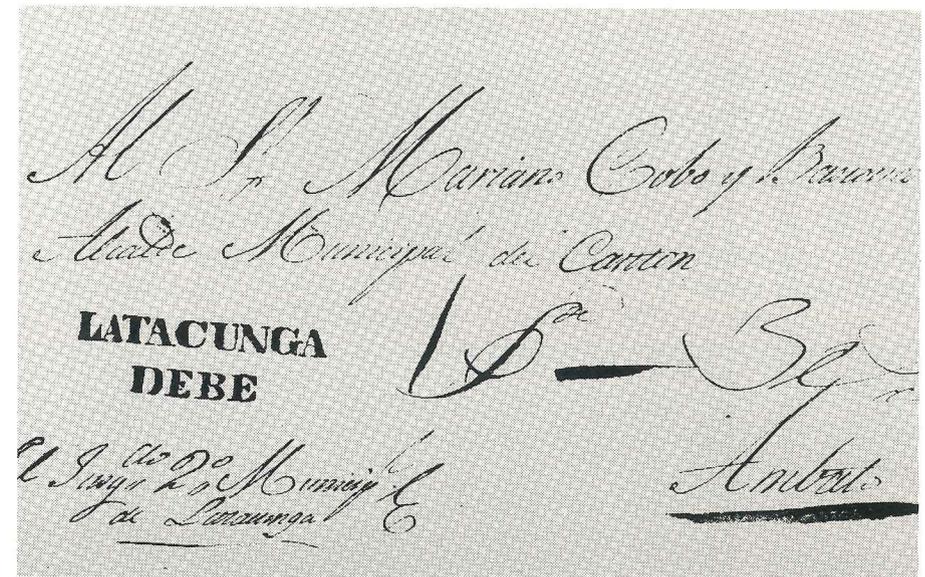


Figure 30. Legal wrapper from Latacunga to Ambato, dated inside July 18, 1854.  
Envoltura judicial, fechada el 18 julio de 1854, y circulada de Latacunga a Ambato.

- |    |   | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i>  | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|---|-------------------|---|---------------------------|
| 5. |   | 1850- 1859        | Red/Rojo<br>Black/Negro                             | 2<br>2                    |
| 6. |  | 1863- 1864        | Red/Rojo  | 3                         |
| 7. |  | 1864              | Blue/Azul<br>Green/Verde<br>Red/Rojo<br>Black/Negro | 3<br>3<br>3<br>3          |

See also Postmarks Presumably Used in the Prestamp Era, page 91, for "Latacunga" in a rectangle.

Veáse también en la página 91 algunas marcas postales usadas en la época prefilatélica, con el nombre Latacunga en un rectángulo.

## Loja

The city of Loja is the capital of the Province of the same name. In 1828 the population of Loja was estimated to be 10,000 persons. The population of the district of Loja was 24,490 (1780); 34,305 (1825); 41,090 (1840); 71,082 (1858); and 73,913 (1864).

La ciudad de Loja es la capital de la provincia del mismo nombre. En el año 1828 se estimó su población en 10.000 habitantes. El "distrito" de Loja en el año 1780, contó con 24.290 personas; en 1825, 34.305; en 1840, 41.090; en 1858, 71.082 y para el año 1864, 73.913.

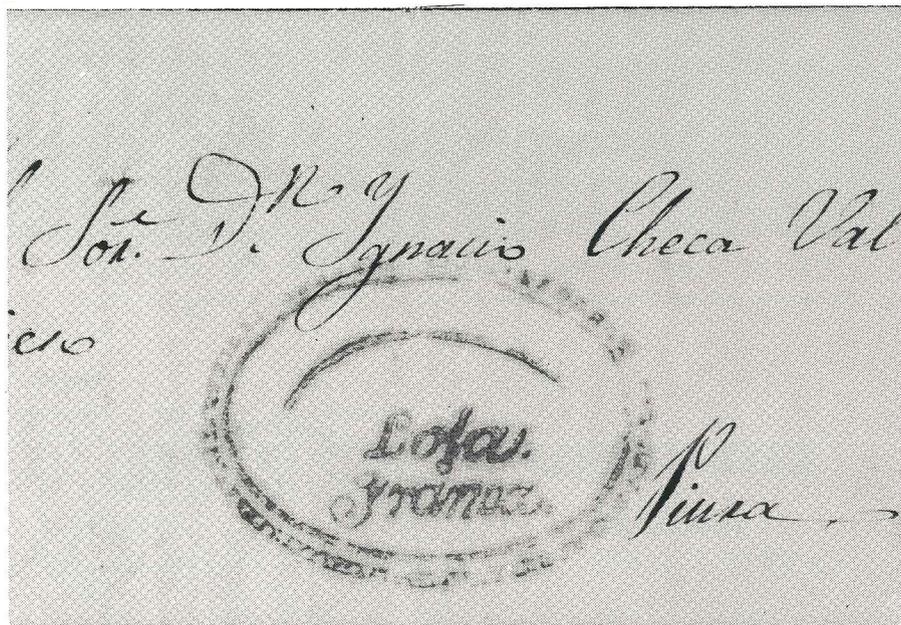


Figure 31. Folded wrapper from Loja, Ecuador to Piura, Peru, used *circa* 1837. Several Ecuadorean post offices defaced the earlier "Republica de Colombia" postmark devices to remove the words denoting the earlier political relationship. (Photograph courtesy National Philatelic Collections, Smithsonian Institution, Washington, D.C.)

Envoltura doblada, utilizada alrededor de 1837, remitida desde Loja a Piura en el Perú. Numerosas oficinas postales ecuatorianas modificaron los primitivos sellos con la marca postal "República de Colombia," al suprimir las palabras que denotaban la anterior dependencia política. (Fotografía cortesía de la Colección Nacional Filatélica, del Instituto Smithsonian, de Washington, D.C.)

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.	<b>FRANCA</b>	1833- 1845	Red/Rojo	6

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
2.		1844	Red/Rojo	8
3.		1846	Red/Rojo	8

Number 3 is apparently postmark number 2 with the "REPUBLICA DE COLOMBIA" text removed. See also postmark number 3 of Azogues for a similar defacement.

La marca postal número 3 aparentemente es similar a la número 2, pero sin el texto "REPUBLICA DE COLOMBIA." Véase también un diseño similar en la marca postal número 3 de Azogues.

4.		1847-1851	Red/Rojo	6
5.		1847-1877	Red/Rojo	6

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
6.	1846- 1852	Black/Negro	6
		Red/Rojo	6



See also Postmarks Presumably Used in the Prestamp Era, page 92, for Loja in dotted diamond.

Veáse también la marca postal probablemente usada en la era prefilatélica, página 92, para Loja en diamante punteado.

#### Macará

The city of Macará is located in the Province of Loja, south and west of the provincial capital city. The population of Macará was 3,731 persons in 1892.

La ciudad de Macará está situada en la provincia de Loja, al suroeste de la ciudad de Loja, capital provincial. En 1892 la población era de 3,731 personas.

1.	<b>FRANCA</b>	1860	Black/Negro	8
----	---------------	------	-------------	---

#### Macas

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

#### Montecristi

The city of Montecristi is located in the Province of Manabí, west of the provincial capital of Portoviejo. The original name of this city was "Monte Cristi." The population of Montecristi was 2,531 persons in 1892.

Montecristi se encuentra situada en la provincia de Manabí, al occidente de Portoviejo, la capital provincial. Originalmente se conoció como "Monte Cristi." En 1892 tenía aproximadamente 2.531 habitantes.



Figure 32. Wrapper from Montecristi to Guayaquil, used *circa* 1858.  
Cubierta circular de Montecristi a Guayaquil, utilizada alrededor de 1858.

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
<b>MTECRISTI FRANCA</b>	1858-1861	Red/Rojo	8
		Gray-Green/	8
		Gris-Verde	

It is reported that number 1 was in use as early as the late Colonial era. We have been unable to corroborate this report to date.

Se ha informado que la marca número 1 estuvo en uso hasta los últimos años de la Colonia. Sin embargo, no hemos podido corroborar esta información.

Number 1 has been used to cancel stamps of the first postage issue, 1865-1873. See page 90, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

La marca número 1 sirvió para obliterar estampillas postales adhesivas de la primera emisión de 1865-1873. Véase página 90, Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
2.		[?]	Black/Negro	4

### Naranjal

The city of Naranjal is located in the Province of Guayas southeast of Guayaquil, the provincial capital. The population of Naranjal in 1840 was 524 persons.

La población de Naranjal pertenece a la provincia del Guayas y está al sureste de Guayaquil, la capital provincial. La población en el año 1840, se componía de 524 personas.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1860	Black/Negro	8

2.		[?]	[?]	10
----	---	-----	-----	----

### Otavallo

The city of Otavallo is located in the Province of Imbabura, south and west of the provincial capital of Ibarra. The 1858 population of Otavallo was estimated to be 8,000 persons. The population of the district of Otavallo was 32,640 (1780); 33,233 (1825); 45,734 (1840); 35,645 (1858); and 28,718 (1864).

Otavallo está situada al suroeste de la ciudad de Ibarra, capital de la provincia de Imbabura. Se estima que en 1858 tenía 8.000 habitantes. Los censos del "distrito" de Otavallo indican las siguientes cifras: 32.640 (1780); 33.233 (1825); 45.734 (1840); 35.645 (1858); y 28.718 (1864).



Figure 33. Undated fragment from Otavallo, addressed to San Juan de Pasto. Used circa 1795, the fragment carries the abbreviated "OTAVO" postmark in faded red.

Fragmento de sobre sin fecha, despachado desde Otavallo y enviado a San Juan de Pasto. Aparentemente se utilizó alrededor de 1795. El pedazo de envoltura tiene la marca no. 1 con la abreviación de "OTAVO", en rojo pálido.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1795-1833	Red/Rojo	9
2.		1822	Red/Rojo	10

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
3.		1838	Red/Rojo	6
4.		1838	Red/Rojo	6
5.	<b>OTAVALO FRANCA</b>	1842- 1865	Red/Rojo 2 Green/Verde 2 Brown/Castaño 2 Black/Negro 2	
6.	<b>OTAVALO DEBE</b>	1841- [?]	Red/Rojo 3 Black/Negro 3	
7.	<b>OTAVALO</b>	1846- 1847	Red/Rojo 3 Green/Verde 3	

**Pelileo**

The city of Pelileo is located in the Province of Tungurahua, south and east of Ambato, the provincial capital. In 1892 Pelileo had a population of 452 persons.

La ciudad de Pelileo está situada en la provincia de Tungurahua y al sureste de Ambato, la capital provincial; en 1892 contaba con 452 vecinos.

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
1.		1864	Blue-Gray/ Azul- Gris	6
2.		[?]- 1882	Black/Negro	4



Figure 34. Legal wrapper from Pelileo to Quito, dated inside August 20, 1864.  
Cubierto judicial fechada en agosto 20 de 1864, enviada desde Pelileo hasta Quito.

## Píllaro

The city of Píllaro is located in the Province of Tungurahua, north and east of Ambato, the provincial capital. Píllaro was founded in the year 1535 by Captain Antonio Clavijo. In the year 1892 the city had a population of 429 persons.

La ciudad de Píllaro está situada en la provincia de Tungurahua y al noreste de Ambato, la capital provincial. Fue fundada en 1535 por el Capitán Don Antonio Clavijo y en el censo de 1892 tenía 429 habitantes.

- |    |                                  | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|----------------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|
| 1. | <b>PÍLLARO<br/>DE<br/>OFICIO</b> | 1854-1855         | Red/Rojo     | 6                         |

- |    |                           |                   |          |   |
|----|---------------------------|-------------------|----------|---|
| 2. | <b>PILLARO<br/>FRANCA</b> | <i>Circa</i> 1860 | Red/Rojo | 9 |
|----|---------------------------|-------------------|----------|---|

Number 2 is illustrated from the article "Ecuador" by H.L. Lindquist, *The Stamp Specialist Red Book*, 1942, p. 89.

La ilustración de la marca no. 2 se ha tomado de la página 89 del artículo "Ecuador," por H.L. Lindquist, publicado en 1942 en *The Stamp Specialist Red Book*.

- |    |                           |      |          |   |
|----|---------------------------|------|----------|---|
| 3. | <b>PILLARO<br/>FRANCA</b> | 1863 | Red/Rojo | 7 |
|----|---------------------------|------|----------|---|

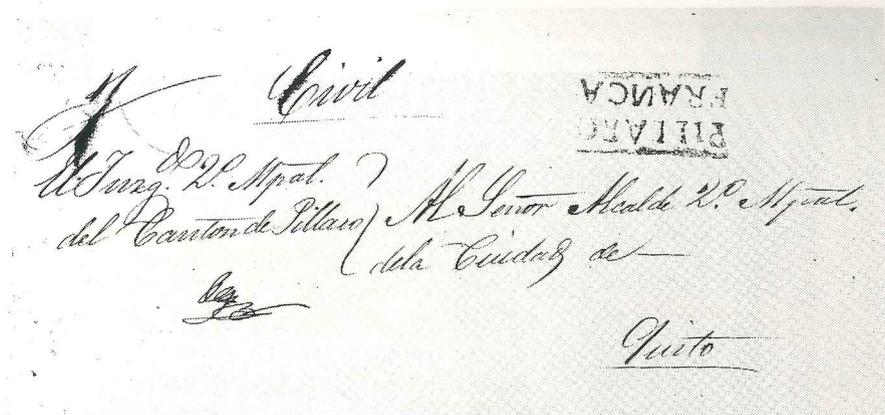


Figure 35. Wrapper from Píllaro to Quito, dated inside July 21, 1863.  
Envoltura con fecha julio 21 de 1863, franqueada de Píllaro a Quito.

## Portoviejo

The city of Portoviejo is the capital of the Province of Manabí. The earlier spelling of the name of the city was "Portobiejo." In the 1780 census, Portoviejo had 1,777 inhabitants. The population of the district of Portoviejo was 7,699 (1780); 17,444 (1825); 23,641 (1840); 30,206 (1858); and 36,159 (1864).

Portoviejo es la capital de la provincia de Manabí. Originalmente se escribía "Portobiejo." En el censo de 1780, Portoviejo tenía 1.777 habitantes. El distrito de Portoviejo tenía los siguientes residentes: en 1780, 7.699; en 1825, 17.444; en 1840, 23.641; en 1858, 30.206; y 36.159 en 1864.

- |    |                              | <i>Date/Fecha</i> | <i>Color</i> | <i>Rarity/<br/>Rareza</i> |
|----|------------------------------|-------------------|--------------|---------------------------|
| 1. | <b>PORTOBIEJO<br/>FRANCA</b> | 1826              | Red/Rojo     | 8                         |
| 2. | <b>PORTOVIEJO<br/>FRANCA</b> | [?]               | Red/Rojo     | 5                         |

Number 2 is noted as a canceling device upon stamps of the 1881 postal issue. See page 90, *Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues*.

La marca postal número 2 se encuentra como matasello de las estampillas postales de la emisión de 1881. Véase página 90, *Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas*.

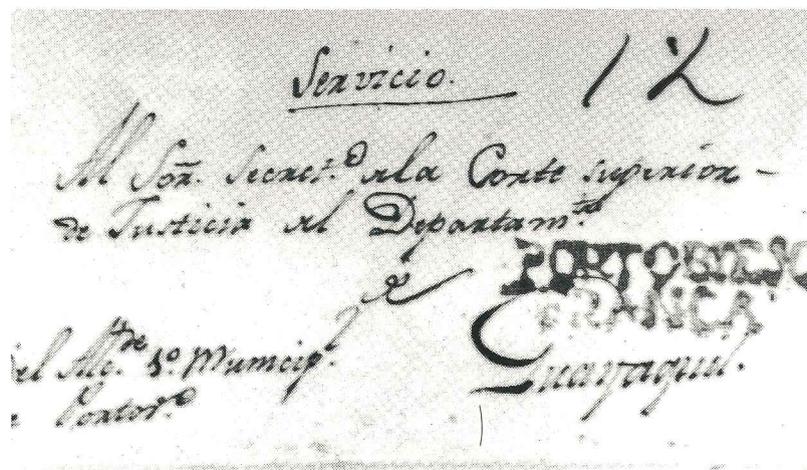


Figure 36. Folded letter from Portoviejo to Guayaquil, dated inside May 26, 1826.  
Carta doblada despachada de Portoviejo a Guayaquil en mayo 26 de 1826.

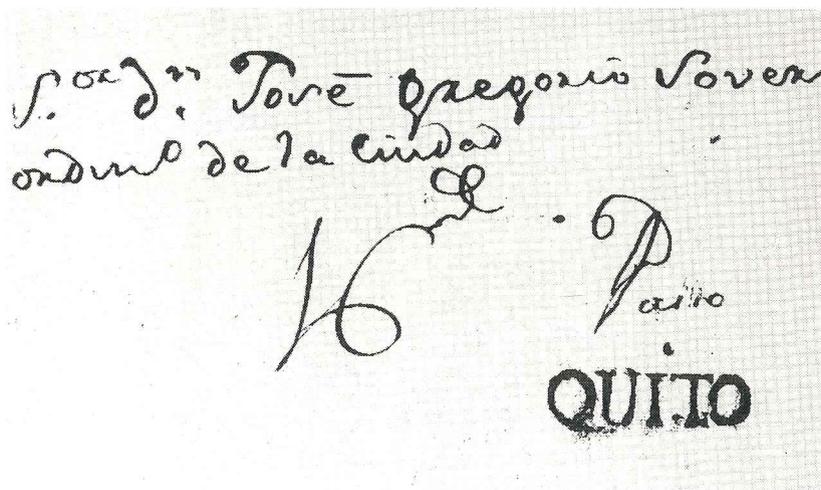


Figure 37. Front from Quito to Pasto, used circa 1795.  
Frontal de Quito a Pasto, utilizado alrededor de 1795.

## Quito

The city of Quito is the capital of the country and of the Province of Pichincha, in which it is located, and was founded by the Spanish on December 6, 1534. In 1779 Quito had a population of 24,919 persons, while in 1857 the population was 36,075 persons. The population of the district of Quito was 64,791 (1780); 53,841 (1825); 72,712 (1840); 87,903 (1858); and 94,825 (1864).

La ciudad de Quito es la capital de la nación y de la provincia de Pichincha. La fundación española data de diciembre 6 de 1534. En 1779 tenía una población de 24.919 habitantes y en 1847 de 36.075. El distrito de Quito, según datos censales, contaba en 1780 con 64.791 personas; luego en 1825, con 53.841; más tarde en 1840, 87.903 y finalmente en 1864, con 94.825 pobladores.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.	<b>QUITO</b>	1790-1823	Red/Rojo	9
2.	<b>FRANCA</b>	1797-1823	Red/Rojo	8
There are two slightly different varieties of this mark. Existen dos tipos con una muy pequeña diferencia de esta marca.				
3.	<b>QUITO</b>	1813	Red/Rojo	10
"Number 3 is taken from <i>Prefilatelia</i> . No corroborating items have been found. La marca no. 3 se reproduce de <i>Prefilatelia</i> . No se ha podido encontrar ningún elemento para corroborarla."				
4.	<b>FRANCA</b>	1813- 1824	Red/Rojo	7
5.	<b>FRANCA QUITO</b>	1813-1826	Red/Rojo	5

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
6.		1823	Red/Rojo	6
7.		1835	Red/Rojo	4
8.		1837	Red/Rojo	5
9.		1837	Red/Rojo	5
10.		1833-1838	Red/Rojo	4

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
11.	<b>QUITO FRANCA</b>	1837-1838	Red/Rojo	2
Number 11 is also known with a design between the two words. La marca número 11 se conoce con un adorno situado entre las dos palabras.				
12.	<b>QUITO DEBE</b>	1839	Red/Rojo Blue/Azul	3 3
13.		1840- 1874	Red/Rojo Green/Verde	3 3
The earlier strikes of this mark are in a fine double oval. El diseño primitivo de esta marca es un óvalo doble de trazo fino.				
14.	<b>QUITO DEBE.</b>	<i>Circa</i> 1845	Red/Rojo Blue/Azul	2 2
15.	<b>QUITO FRANCA</b>	1850- 1860	Red/Rojo	2
16.	<b>DEBE</b>	<i>Circa</i> 1851	Red/Rojo	4
17.		1860-1885	Red/Rojo	5

Number 17 was used to cancel stamps of the second (1872-1881) and third (1881-1887) postal issues. See page 90, Prestamp Postmarks Used To Cancel Postal Issues.

El número 17 se utilizó además para matasellar las estampillas postales de la segunda (1872-1881) y de la tercera (1881-1887) emisiones. Véase página 90, Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
18.		1862-1863	Red/Rojo	5
19.		1856- 1862	Blue/Azul Green/Verde	8
20.		1864-1880	Black/Negro	2

Number 20 was used to cancel stamps of the first (1865–1872) and second (1872-1881) postal issues. See page 90, Prestamp Postmarks Used to Cancel Postal Issues.

El número 20 se utilizó para matasellar las estampillas postales de la primera (1865 a 1872) y de la segunda (1872-1881) emisiones. Véase página 90 Marcas Prefilatélicas Usadas Como Obliteradores de Estampillas.

See page 40 for “DE OFICIO in double rectangle.

Véase la página 40 para “DE OFICIO” en rectángulo doble.



Figure 38. Folded letter from Riobamba to Lambayaque (now in Perú), dated inside on May 7, 1779.

Carta doblada despachada de Riobamba a Lambayaque (hoy en el Perú) fechada en mayo 7 de 1779.

### Riobamba

The city of Riobamba is the capital of the Province of Chimborazo. The estimated population of the city in 1828 was 20,000 persons, while in 1858 it was 16,000 persons. The population of the district of Riobamba was 61,642 (1780); 51,137 (1825); 104,502 (1858); and 122,300 (1864). The original name for the city was “Villa del Villar Don Pardo.” In the ten year period between 1839 and 1849 it was renamed as “Bolivar,” in honor of the liberator Simon Bolivar; this is the reason that a few postmarks from Riobamba carry the name “Bolivar.”

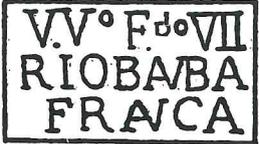
La ciudad de Riobamba es la capital de la provincia de Chimborazo. La población calculada en 1828 fué de 20.000 personas y de 16.000 para 1858. Los censos mostraron los siguientes resultados para el “distrito” de Riobamba: 61.642 (1780); 51.137 (1825); 104.502 (1858); y 122.300 (1864). El primer nombre con que fue bautizada la ciudad fue “Villa del Villar Don Pardo.” Entre 1839 y 1849, se conocía a Riobamba con el nombre de “Bolivar,” en homenaje al Libertador Simón Bolívar y esa es la razón de las marcas postales, procedentes de Riobamba, pero que llevan el sello “Bolivar.”

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.		1779- 1829	Red/Rojo	9
2.		1779-1790	Red/Rojo	8
3.		Circa 1790	Red/Rojo	9

Number 3 is taken from *Prefilatelia*. No substantiating marks have been found.

La marca número 3 se reproduce de *Prefilatelia*. No se ha encontrado piezas para comprobarla.

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
4. <b>DEVE</b>	<i>Circa</i> 1790	Red/Rojo	8

5. 	1819	Red/Rojo	10
--	------	----------	----

Contains the abbreviated political slogan "Viva Fernando Séptimo." This mark has been reported by Dr. Fernando Camino in his article "Marcas postales patrióticas españolas en los Virreynatos Americanos," *Bogotá Filatélico*, February 1975, pp. 7, 14.

Contiene la abreviatura del lema político "Viva Fernando Séptimo." Esta marca la registra el Dr. Fernando Camino Z., en su artículo "Marcas Postales Patrióticas Españolas en los Virreynatos Americanos," *Bogotá Filatélico*, Bogotá, febrero 1975, pp. 7, 14.

6. 	[?]	Red/Rojo	7
--	-----	----------	---

7. 	<i>Circa</i> 1826	Red/Rojo	7
---	-------------------	----------	---

8. 	1831-1834	Red/Rojo	6
--	-----------	----------	---

9. 	1835- 1838	Red/Rojo	6
--	------------	----------	---

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/ Rareza</i>
10. <b>RIOBAMBA DEBE</b>	1840- 1854	Red/Rojo	4

11. <b>RIOBAMBA FRANCA</b>	[?]	Red/Rojo	4
----------------------------	-----	----------	---

12. 	1848- 1856	Red/Rojo Blue/Azul	4 4
---	------------	-----------------------	--------

13. 	1849- 1856	Red/Rojo	4
---	------------	----------	---

Numbers 14 through 17 contain the name "Bolívar." It is understood that the city of Riobamba was renamed Bolivar for a period of time between 1839 and 1849, at least for certain legal and administrative purposes. These postmarks reflect that change of name.

Los números 14 al 17 contienen la palabra "Bolívar." Entre los años de 1839 al 1849 la ciudad de Riobamba cambió su nombre a "Bolívar," por lo menos desde el punto legal y administrativo. Estas marcas reflejan este cambio en el nombre.

14. <b>BOLIVAR DEBE</b>	1842	Red/Rojo	4
-------------------------	------	----------	---

15. <b>BOLIVAR FRANCA</b>	1844- 1852	Red/Rojo	4
---------------------------	------------	----------	---

		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/Rareza</i>
16.		1843- 1863	Red/Rojo	3

17.		1843- [?]	Blue/Azul	3
-----	---	-----------	-----------	---

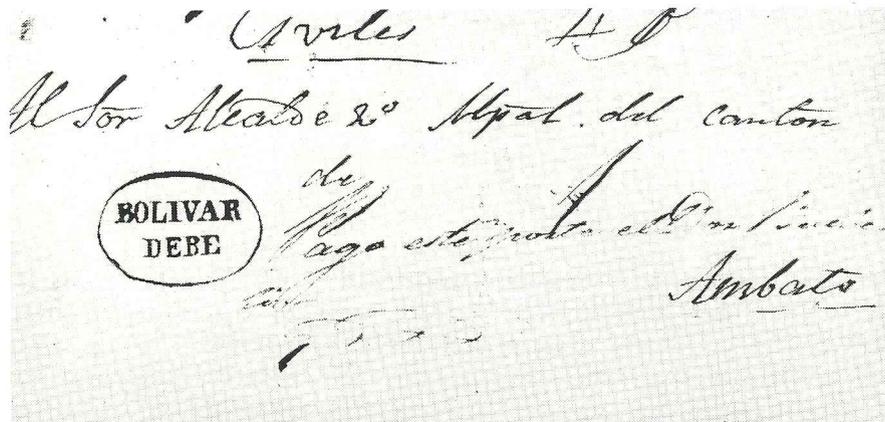


Figure 39. Undated legal fragment from Riobamba to Ambato, used *circa* 1850.  
 Fragmento judicial no fechado, enviado de Riobamba a Ambato, aproximadamente en 1850.

**Rocafuerte**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Sangay**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Santa Elena**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Saraguro**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Sozoranga**

The city of Sozoranga is located in the Province of Loja, south and west of the provincial capital city. The city had a population of 358 persons in the year 1892.

La población de Sozoranga esta ubicada en la provincia de Loja al suroeste de la ciudad de Loja, la capital provincial. En el año 1892, contaba con aproximadamente 358 habitantes.

1.		<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/Rareza</i>
		Circa 1830	Black/Negro	9

Presumably the "Debe" variety of this "REPUBLICA DE COLOMBIA" style postmark will eventually be located.

En el futuro podría encontrarse la variedad "Debe" de la marca anterior.

#### La Tola

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatética se descubra en el futuro.

#### Tulcán

Beginning in 1884 the city of Tulcán was the capital of the Province of Carchi. Previously the city was in the Province of Imbabura. The district of Tulcan had an estimated population in 1887 of 36,000 persons.

A partir de 1884, la ciudad de Tulcán fue la capital de la provincia del Carchi. Anteriormente pertenecía a la provincia de Imbabura. El "distrito" de Tulcán tenía en el año 1887, una población aproximada de 36.000 personas.

		Date/Fecha	Color	Rarity/ Rareza
1.	<b>TULCAN FRANCA</b>	1840-1864	Red/Rojo Violet/Violeta Black/Negro Blue/Azul	6 6 6 6
2.	<b>TULCAN DEBE</b>	1844- 1862	Red/Rojo	6
3.		[?]- 1880	Black/Negro	3



Figure 40. Undated legal wrapper from Tulcán to the city of Otavalo, used *circa* 1855.  
Envoltura judicial sin fecha enviada desde Tulcán a Otavalo alrededor de 1855.

#### Vinces

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatética se descubra en el futuro.

#### Zaraguro

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future. See page 91, Postmarks Presumably Used In The Prestamp Era.

Es posible que esta marca prefilatética se descubra en el futuro. Véase también la marca postal probablemente usada en la era prefilatética, página 91.

**Zaruma**

Likely candidate for the discovery of prestamp postmarks in the future.

Es posible que esta marca prefilatélica se descubra en el futuro.

**Military Marking**  
**Marcas Militares**

	<i>Date/Fecha</i>	<i>Color</i>	<i>Rarity/Rareza</i>
1. <b>ATALLÓN LIGERO</b> <b>DE TANISAGUA</b>	1822	Black/Negro	10

A battle during the war for independence from Spain took place on January 21, 1821 near "Tanisagua," an area near the city of Guaranda, which was won by the Royalists. The handstamp, "[B]atallon Ligero/[d]e Tanisagua" or "Light Battalion" was used on correspondence written by Spanish army personnel prior to the battle of Pichincha, which occurred on May 24, 1822, near the capital city of Quito.

El 21 de enero de 1821, se enfrentaron en los alrededores de Tanisagua, los ejércitos español y patriota, durante las guerras de la Independencia. Tanisagua está situado cerca de Guaranda, capital de la provincia de Bolívar. Los realistas ganaron el combate de esa fecha. El sello manual "[B]atallón Ligero/[d]e Tanisagua" fue utilizado por los milicianos españoles para su correspondencia, desde luego con anterioridad al triunfo de los patriotas, ocurrido en mayo 24 de 1822, en la Batalla de Pichincha.

**Prestamp Postmarks Used to**  
**Cancel Postal Issues**

**Marcas Prefilatéticas Usadas Como**  
**Obliteradores de Estampillas**

Some postmarks which originally were used in the prestamp period are found in use as late as 1882 upon judicial correspondence, and as late as 1907 upon postage stamps.

Algunas marcas usadas originalmente en el período prefilatélico se encuentran cancelando correspondencia judicial hasta 1882 y obliterando estampillas hasta 1907.

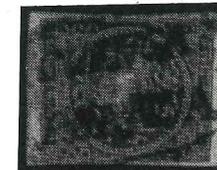
## 1. Azogues



Azogues Number 3 on the 1907 five Centavos issue (Scott No. 169).

Número 3 de Azogues obliterando el valor de cinco centavos de la emisión de 1907 (Scott No. 169).

## 2. Cuenca



Cuenca Number 6 on the 1865 medio real issue (Scott No. 2).

Número 6 de Cuenca obliterando el valor de medio real de la emisión de 1865 (Scott No. 2).

## 3. Guayaquil

Not illustrated.

Guayaquil Number 7 on the medio real issue of 1872 (Scott No. 9).

No ilustrado.

Número 7 de Guayaquil obliterando el valor de medio real de la emisión de 1872 (Scott No. 9).

4. Guayaquil  
Not illustrated. Guayaquil Number 17 on the medio and un real issues of 1865 (Scott Nos. 2, 4, 9, 10).  
No ilustrado. Número 17 de Guayaquil obliterando el medio y un real de la emisión de 1865 (Scott Nos. 2, 4, 9, 10).
5. Ibarra  
Not illustrated. The rectangular "DE OFICIO" postmark (see page 32) was used as a postmark in Ibarra on the 1865 medio real issue (Scott No. 2).  
No ilustrado. "DE OFICIO" en rectángulo sencillo (véase página 32) de Ibarra, obliterando el valor de medio real de la emisión de 1865 (Scott No. 2).
6. Ibarra  
Not illustrated. Ibarra Number 9 is known on the 1865 un real issue (Scott No. 4).  
No ilustrado. El número 9 de Ibarra se conoce usado como obliterador, en el sello de un real de 1865 (Scott No. 4).
7. Jipijapa  
Not illustrated. Jipijapa Number 1 without "Debe" is known on the medio and un real issue of 1865 (Scott Nos. 2 and 4).  
No ilustrado. El número 1 de Jipijapa sin "Debe" se conoce usado como obliterador, en el sellos de medio y un real de 1865 (Scott Nos. 2 y 4).
8. Montecristi  
Not illustrated. The "FRANCA" of Montecristi Number 1 is known on the 1899 five centavo issue (Scott No. 139).  
No ilustrado. La "FRANCA" de Montecristi número 1 se conoce usado como obliterador del valor de cinco centavos de la emisión de 1899 (Scott No. 139).

## 9. Portoviejo



Portoviejo Number 2 is known on the 1881 postal issue, (Scott Nos. 12-17).

El número 2 de Portoviejo se conoce usado como obliterador, en la emisión postal de 1881 (Scott Nos. 12-17).

## 10. Quito



Quito Number 17 is known on the second (1872-1881) and third (1881-1887) issues (Scott Nos. 9-17).

El número 17 de Quito se conoce usado como obliterador en la segunda (1872-1881) y tercera (1881-1887) emisiones (Scott Nos. 9-17).

## 11. Quito

Not illustrated.

Quito Number 20 is known on the second (1872-1881) and third (1881-1887) issues (Scott Nos. 9-17).

El número 20 de Quito se conoce usado como obliterador en la segunda (1872-1881) y tercera (1881-1887) emisiones (Scott Nos. 9-17).

No ilustrado.

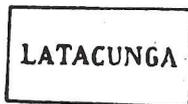
**List of Postmarks Presumably  
Used in the Prestamp Era**

**Marcas Postales Presumiblemente Usadas  
en el Período Prefilatélico**

Some cancellations are found on the first issue of Ecuador which presumably were also used as prestamp postmarks.

Estas cancelaciones que se ha encontrado obliterando la primera emisión del Ecuador pueden ser del período prefilatélico.

1. Latacunga



Latacunga single line mark in rectangle.

Latacunga en rectángulo sencillo.

2. Loja



Loja in dotted diamond.

Loja en diamante punteado.

3. Zaraguro



Zaraguro single line black on the 1865 medio real issue.

Zaraguro en una línea negra obliterando el medio real, emisión de 1865.

# Bibliography

## Bibliografía

Antonio de Alcedo y Bejarano, "Biblioteca Americana, Catálogo de los Autores que han escrito de la América en diferentes idiomas y noticia de su vida y patria, años en que vivieron y obras que escribieron, compuesta por el Mariscal de Campo y Gobernador de la Plaza de la Coruña, año de 1807," Quito: Imprenta Municipal, 1964, 2 vols. (Museo Municipal de Arte e Historia, Volúmen XXXII).

Jorge Ayora Arellano, "La Primera Emisión de Sellos Postales del Ecuador, 1865-1872," Quito: Banco Central del Ecuador, Abril 1982.

Julio de Atienza, "Títulos Nobiliarios Hispanoamericanos," Madrid: M. Aguilar, Editor, 1947.

Juan de Azaldegui, "Itinerario General de Distancias y Comunicaciones," Lima: 1825; reprinted as "Derrotero General de las Repúblicas del Perú, Colombia, Buenos-Ayres y Chile," Lima: 1857.

Walter B.L. Bose, "El Correo Colonial en el Ecuador," *Boletín del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Ferrocarriles*, Quito: 1943, VI, No. 59, p. 128.

Hugo Bunge Guérrico, "Perú," Buenos Aires: Talleres Gráficos San Pablo, S.R.L. 1956.

Fernando Camino Z., "Marcas postales patrióticas españolas en los Virreynatos Americanos," *Bogotá Filatélico*, February 1975, p. 7.

Eduardo Cárdenas, "20.000 Biografías Breves," Hanover, Pennsylvania: Libros de América, Inc., 1963.

Jose Colareta C., "Prefilatelia Peruana," Lima: Editora de Servicios Offset, 1979.

Jose Colareta C., "Prefilatelia Peruana - Primer Suplemento," Lima: Editora de Servicios Offset, 1981.

A.R. Doublet, "The Pacific Steam Navigation Company," London: Royal Philatelic Society, 1983.

Roland E. Duncan, "William Wheelwright, the Pioneer of Pacific Steam Navigation, 1825-1852," Ph.D. thesis at University of California, 1960.

Roland E. Duncan, "William Wheelwright and Early Steam Navigation in South America," *The Americas*, October 1975, p. 257.

- Don Antonio Espinosa de los Monteros, "Estado General de Todo El Virreynato de Santa Fé de Bogotá," 1794.
- Norman Gahl and Natalio S. Nathan, "Philatelic & Postal Bibliography—Spain and its Ex-Colonies—1500-1980," Madrid: Museo Postal y de Telecomunicación, 1984.
- Frederic Webster Goding, "A Brief History of the American Consulate General at Guayaquil, Ecuador," Livermore Falls, Maine: 1920.
- José Manuel Groot, "Historia Eclesiástica y Civil de Nueva Granada Escrita sobre Documentos Auténticos," Bogotá: Casa Editorial de M. Rivas y Cía., Segunda Edición Aumentada. 5 volumes, for years 1889 through 1893.
- Jorge Guinovart and Manuel Tizón, "Prefilatelia Española, Estudio de las Marcas Postales de España y sus Dominios de Indias. Siglos XVIII y XIX," Barcelona: 1971.
- Leo J. Harris, "An Introduction to the Stampless Covers of the Republic of Ecuador," *Postal History Journal*, December 1963, p. 41.
- Leo J. Harris, "Spanish Mail Services in Colonial Ecuador," *Postal History Journal*, December 1964, p. 25.
- Leo J. Harris, "Postal Services of Spain and the Indies, with Particular Reference to Ecuador," *Postal History Journal*, July 1966, p. 32.
- Victor Iza R., "Carondelet y la Prefilatelia," *Ecuador Filatélico*, November 1973, p. 33.
- Charles Jewell, "Combination Covers," *The London Philatelist*, Vol. LI, No. 602, London: February 1942.
- Adolfo Jiménez, "Guía Topográfica, Estadística, Política, Industrial, Mercantil y de Domicilios de la Ciudad de Quito, con las Efemérides, anales históricos y acontecimientos notables hasta el año 1862," Quito: Tipografía de la Escuela de Artes y Oficios, 1894, Primera Edición.
- Carlos Manuel Larrea R., "El XXIX Presidente de la Real Audiencia de Quito, Barón Luis Héctor de Carondelet," Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito: Junio 1969.
- Roberto Levi Castillo, "The Pacific Steam Navigation Company," *Congress Book of the American Philatelic Congress*, 1960, p. 143.
- H.L. Lindquist, "Ecuador," *The Stamp Specialist Red Book*, New York: 1943, p. 89.
- Felicísimo López, "Atlas Geográfico del Ecuador Arreglado Según La Carta del Dr. Teodoro Wolf," Brooklyn: American Bank Note Company, 1907.
- James A. Mackay, "The World of Classic Stamps, 1840-1870," New York: G.P. Putnam's Sons, 1972.

- J. Majó Tocabens y Andrés Majó Díaz, "Postas y Filatelia en la Barcelona del XIX," Barcelona: Editorial Ramón Sopena, S.A., 1975.
- Rev. C.S. Morton, "British Stamps Used Abroad," *The Stamp Collectors' Fortnightly*, April 21, 1928, p. 154.
- José Gabriel Navarro E., "El Correo en los Tiempos de la Colonia," *El Cronista de Correos y Telegrafos*, Quito: 1927, No. 5, p. 89.
- Emilio Obregón, "Filatelia-Timbres, Sellos y Estampillas," México: Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, 2 volumes, First Edition 1963 and 1964.
- Luis Telmo Paz y Miño, "La Población del Ecuador," Quito: Talleres Gráficos de Educación, 1942.
- Aquiles R. Pérez T., "Las Mitas en la Real Audiencia de Quito," Quito: 1947.
- Dr. Phil. A.T. Lista [German Greve], "Estudios Peruanos IV," *Anales de la Sociedad Filatélica de Chile*, Vol. 8, Nos. 4 and 6, 1902.
- Francisco Ignacio Salazar, "Actas del Congreso Ecuatoriano de 1832, Precedidas de una Introducción Histórica," Quito: Imprenta del Gobierno, 1890.
- Francisco Ignacio Salazar, "Actas del Congreso Constitucional del Ecuador, año de 1837, Precedidas de una Introducción Histórica," Quito: Imprenta del Gobierno, 1892, 2 vols.
- Raymond Sallés, "La Poste Maritime Francaise - Les Paquebots de L'Atlantique Nord, Antilles - Amerique Centrale et Pacifique Sud, Etats-Unis - Tome IV," Aleçon, Orne: 1965.
- Juan Santa María Alvarez, "Resúmen Histórico de los Correos en Colombia 'Prefilatelia'," *Espamer '78*, Vol. 2, Bogota: 1978.
- Juan de Solórzano y Pereyra, "Política Indiana, Compuesta por el Señor Don Juan de Solórzano y Pereyra, Cavallero del Orden de Santiago, del Consejo de su Magestad en los Supremos de Castilla, é Indias, Dividida en Seis Libros, etc., Corregida, é Ilustrada con Notas por el Licenciado Don Francisco Ramiro de Valenzuela, Relator del Supremo Consejo, y Cámara de Indias, y Oidor Honorario de la Real Audiencia, y Casa de Contratación de Cádiz. Con las Licencias Necesarias. En Madrid: En la Imprenta Real de la Gazeta, Año de M.DCC.LXXVI [1776]".
- Julio Tobón de Páramo y Miguel Tobón Hohmann, "1831-1872, Una Epoca en la Historia Postal del Ecuador," *Espamer '78*, Volúmen 2, Bogotá: 1978.
- Julio Tobón Hohmann, "Nace la República y Organiza sus Correos," *Bogotá Filatélico*, Bogotá: Mayo 1979, p. 3.
- Manual Villavicencio, "Geografía de la República del Ecuador," New York City: 1858.

- Carlos A. Vivanco, "El Servicio de Correos en el Ecuador, 1822-1834," *El Cronista de Correos y Telégrafos*, Quito: 1927, No. 5, p. 101.
- Edward Whymper, "Travel Amongst the Great Andes of the Equator," London: John Murray, 1892.
- Dawn Ann Wiles, "Land Transportation in Ecuador, 1822-1954" (Doctoral thesis for Louisiana State University and Mechanical College, 286 pages).
- , "British Post Offices Abroad," Robson Lowe of London, Auction of 25-27 November 1969, p. 156 [contains good selection of British Post Office at Guayaquil covers and wrappers].
- , "Diccionario Geográfico Universal," París: Librería de Mame y Délaunay-Vallée, 1828, 2 volumes.
- , "Gaceta de Colombia," Bogotá: Banco de la República de Colombia, 1973, 5 volumes, Edición Fascimular (Facsimiles nos. 1 through 566, from September 6, 1821 to December 29, 1831).
- , "Great Britain," H.R. Harmer Ltd., London. Auction of 10, 11, 12 and 13 November 1975, p. 62 [contains largest known selection of British Post Office at Guayaquil covers and wrappers].
- , "Latin America, Featuring the Gordon R. Anstee Colombia and Wilfred G. Howland Peru," Robson Lowe, London. Auction Sale No. 4611, 23rd April, 1981, p. 12 [contains photographs of Fernando Séptimo slogan postmarks used in Ecuador].
- , [Protest to British Charge d'Affaires, etc.], *El Nacional*, Epoca Segunda, No. 254, November 27, 1866.
- , [PSNC contract and correspondence], *El Nacional*, Epoca Segunda, No. 348, December 5, 1868.
- , Legislative Decree (Articles 46-53), *El Nacional*, No. 274, November 30, 1849, Quito: Archivo del Poder Legislativo.
- , Ley de Gastos para 1866 y 1867, *El Nacional*, No. 328, February 12, 1866, Quito: Biblioteca Municipal.
- , Leyes y Decretos Expedidos por el Congreso Constitucional de 1880, Quito: Imprenta Nacional, 1880.
- , Post Office Records, London, Packet Minutes, Post 29, 1446H/1856 (particulars of early postal services), and 5311/1858.
- , Revista del Archivo Histórico del Guayas, Nos. 6, 8, 11, 14 and 15, Guayaquil: Talleres Gráficos del Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil: December 1974, December 1975, June 1977, December 1978 and June 1979.

# Glossary of Terms

## Glosario de Términos

- Cover.* A "cover" is a commercially prepared envelope in which a letter was once contained, which on the front (or rear) side has the address and/or postmark.
- Cubierta.* Es un sobre preparado comercialmente que contiene en su interior una carta y que presenta en el anverso o reverso la dirección a la que iba destinado y las marcas postales correspondientes.
- Debe.* "Debe" generally means postage due, to be collected from the addressee.
- Debe.* Significa Tasa a cobrar al destinatario.
- Doble.* A Spanish term which means, in the Ecuadorean context, "double rate."
- Doble.* Término que indicaba "tarifa doble."
- Folded letter.* A "folded letter" is a letter which has been folded to approximate the size of a small envelope and then sealed shut, and upon which the address and/or postmark appear, usually on the front side.
- Carta doblada.* Es una carta que se dobla al tamaño y forma aproximada de un sobre y que se cierra con goma o lacre y presenta en el anverso la dirección a que iba destinada y/o las marcas postales.
- Franca.* "Franca" generally means that some or all of the postage has been prepaid at the point of mailing.
- Franca.* Indica que todo o parte del franqueo necesario ha sido pagado al momento de enviarla.
- Front.* A "front" is that portion of a wrapper or folded letter which contains only the address and/or postmark, the remainder having been cut away and discarded.
- Frontal.* Es aquella parte de una envoltura o carta doblada que presenta la dirección a la que iba destinada y/o las marcas postales y que ha sido cortada y el resto se ha descartado.
- Legua.* The Spanish "legua" or "league" was, during the Colonial era, roughly equal to three English statute miles.
- Legua.* La "Legua" española, es una medida de distancia que en el tiempo colonial, equivalía a TRES millas inglesas aproximadamente.

*Onza.* The Spanish "onza" was in weight approximately two to two and one-half percent greater than the English ounce.

*Onza.* La "Onza" española, es una medida de peso que es aproximadamente 2 o 2½% mayor que la onza inglesa.

*Sencilla.* A Spanish term which means, in the Ecuadorean context, "single rate."

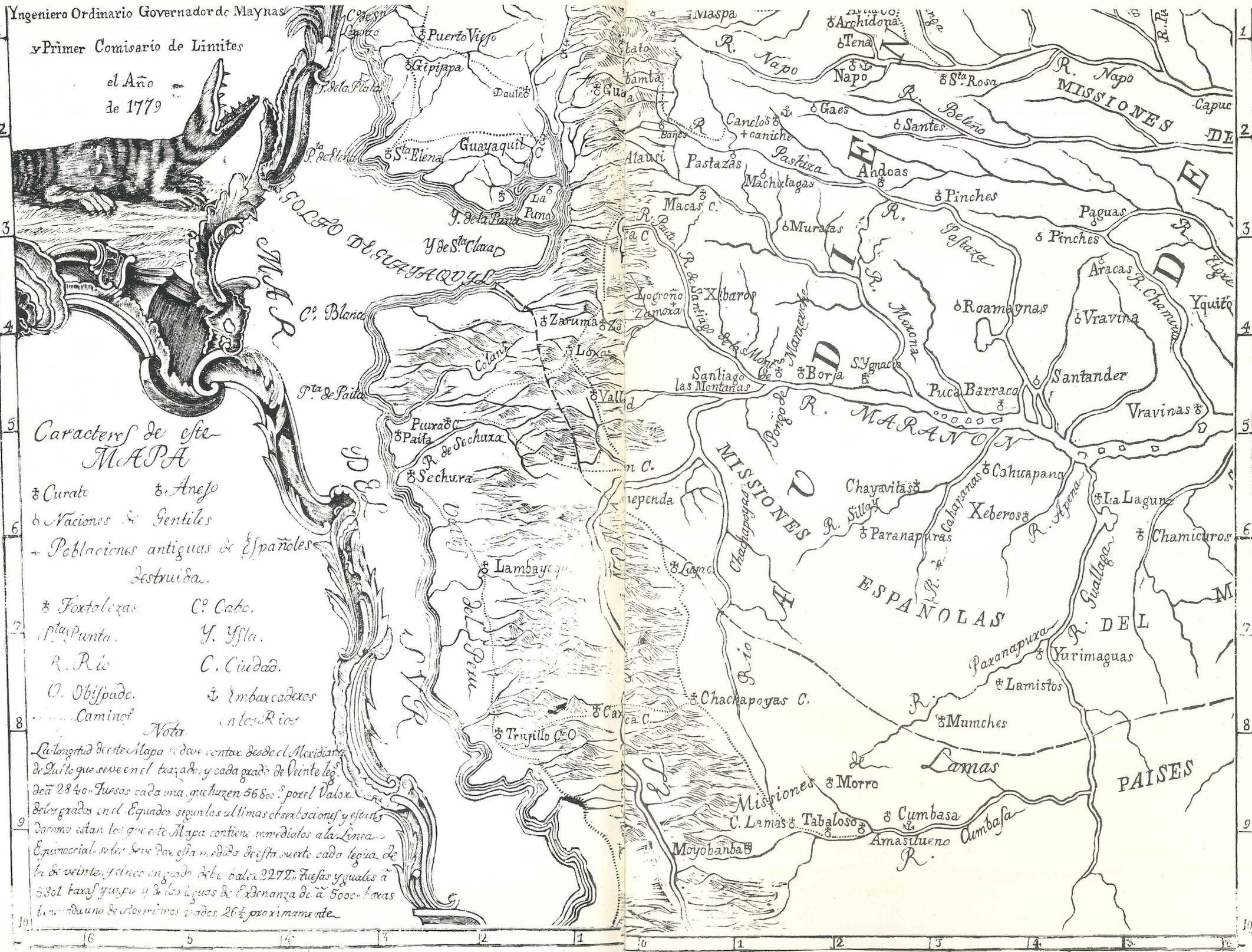
*Sencilla.* Término que en el español ecuatoriano indicaba—franqueo sencillo.

*Wrapper.* A piece of paper or even cloth which has been folded to incorporate at one time documents, letters or even books, but which also has an address and/or a postmark.

*Envoltura.* Es un pedazo de papel o tela que envuelve documentos, cartas o libros y que presenta la dirección a la que iba destinada y/o las marcas postales.

y Primer Comisario de Linites

el Año  
de 1779



Caracteres de este  
MAPA

- ☉ Curate ☉ Anejo
- ☉ Naciones ☉ Gentiles
- + Poblaciones antiguas de Españoles destruidas.
- ☉ Fortalezas ☉ Cabo.
- ☉ Pta. Punta ☉ Y. Ysla.
- R. Río ☉ C. Ciudad.
- ☉ Obispado ☉ Embaxaderos
- ☉ Caminos ☉ en los Rios

Nota

La longitud de este Mapa se deve contar desde el Meridiano de Quito que se ve en el trazado, y cada grado de veinte leg. deca 2840 fuesos cada una, que hazen 56800 por el Valor de los grados en el Equador segun las ultimas observaciones y estas como estan los que este Mapa contiene inmediatos a la Linea Equinocial. se les deve dar esta medida de esta suerte cada legua de la de veinte, y cinco un grado debe valer 2272 fuesos y quales a 5801 fuesos y quales y de las leguas de Exdonanza de a 5000 fuesos ha de valer de los mismos grados 267 proxicamente



**THE COLLECTORS CLUB**  
FOUNDED 1896

