

Quito

## Centro Filatélico-Numismático Antigüedades y Artesanía Artística

Dirección: Centro Comercial Naciones Unidas CCNU, Local PB 23. Teléfono 448-755  
Casilla de Correos No. 4127 (Suc. Mayor), Quito - Ecuador Ruc. 179 017503 0001

BOLETIN No. 8 - Diciembre de 1.990 - Editor: Nicolás Jiménez Mendoza

### EDITORIAL

Con el presente número extraordinario SALUDAMOS A NUESTROS ESTIMADOS AMIGOS CON MOTIVO DE LA NAVIDAD DE 1.990 Y DE LA CELEBRACION DEL ADVENIMIENTO DEL NUEVO AÑO 1.991. Deseamos para todos ellos y sus respectivas familias, mucha paz, ventura y prosperidad.

----- o -----

Este es el último número del presente año, en el cual se recuerdan los ciento cincuenta años de la aparición del sello postal; cerramos esta celebración con un interesante artículo sobre el Penique Negro, también rescatado de una antigua y prestigiosa publicación filatélica.

El estudio sobre las contramarcas de incendio, del prestigioso filatelista Ing Gonzalo Hurlado Usocovich, sigue honrando nuestras páginas. Lamentamos y pedimos disculpas al autor y a nuestros lectores por la oscuridad de las ilustraciones correspondientes a este trabajo, que no hemos podido superar.

Volvemos sobre don Antonio Romero de Tejada porque es justo destacar la importancia de este personaje en nuestra Historia Postal y porque el artículo del presente número complementa a otros que editamos en ocasiones pasadas.

Incluimos aquí un artículo sobre la Lufthansa, que celebra el próximo mes, Enero de 1.991, veinticinco años de su llegada al Ecuador. Este trabajo tiene una parte filatélica con el agridulce que le es característico cuando se refiere a nuestro medio.

Incluimos una soberbia pieza, en nuestra Galería. Esta sección de nuestro Boletín ha despertado gran expectativa, la que tendrá un interesante desenvolvimiento mediante las colaboraciones que a propósito de ella, iremos dando a conocer a partir del próximo número.

----- o -----

Filatélicos y numismáticos saludos a los hijos de Cuenca y a los de Quito. Los primeros celebraron la fiesta de su Ciudad el Noviembre pasado, cuando cuando el Boletín anterior ya había sido elaborado y estaba circulando, y los segundos la celebraron cuando el presente esté en circulación. Llor a las ilustres ciudades.

----- o -----

La Asociación Filatélica Ecuatoriana, AFE, renovó estatutariamente su Directiva a mediados del mes pasado. El economista Dn. Hernán Del Alcázar es su nuevo presidente y el ingeniero Dn. Rodrigo Páez su vicepresidente. Los señores Guillermo Peña y Carlos Farfán, tesorenos y secretario respectivamente. Los señores Nicolás Jiménez, Econ. Juan Casals y Marcelo Ruales, vocales principales. Los señores, Dr Antonio Carrillo, Eduardo Braun y Maruja de Chiriboga, vocales suplentes.

Auguramos éxitos en su gestión 1.990 - 1.991.

----- o -----

Rogamos, una vez mas, a nuestros estimados corresponsales que todavía no nos han expresado su interés de seguir recibiendo este Boletín, para que lo hagan en caso de desearlo.

Los envíos se hacen sin ningún tipo de costo a cargo de los destinatarios.

La mayoría de amigos de nuestra lista inicial de corresponsales, nos ha hecho conocer de su interés de recibir los números futuros, algunos han incluido observaciones y sugerencias valiosas, por las que agradecemos. La suscripción no implica ningún tipo de compromiso

A nuestros estimados clientes regulares les remitimos ordinariamente, todos los números, sin necesidad de que los pidan expresamente.

A partir del próximo mes, lamentaremos suspender los envíos a quienes no lo soliciten, ni avisen recibo de las remesas anteriores que han recibido.

----- o -----

Ocho de nuestro corresponsales, hasta fines de Noviembre, nos han hecho saber que todavía no reciben remesas hechas por Correo a principios de mes. Al servicio le hacen reformas, pero no mejora.

2

ESTUDIO DE LAS MARCAS DE CONTROL EMPLEADAS SOBRE LOS SELLOS POSTALES Y TIMBRES FISCALES DEL ECUADOR A RAIZ DEL INCENDIO DE GUAYAQUIL EN JULIO DE 1.902

Por: Ing. Gonzalo Hurtado Uscocovich (CONTINUACION)

El boletín del 15 de Octubre de 1.905 de "GUAYAQUIL FILATELICO", es decir una publicación de la época, dice textualmente:

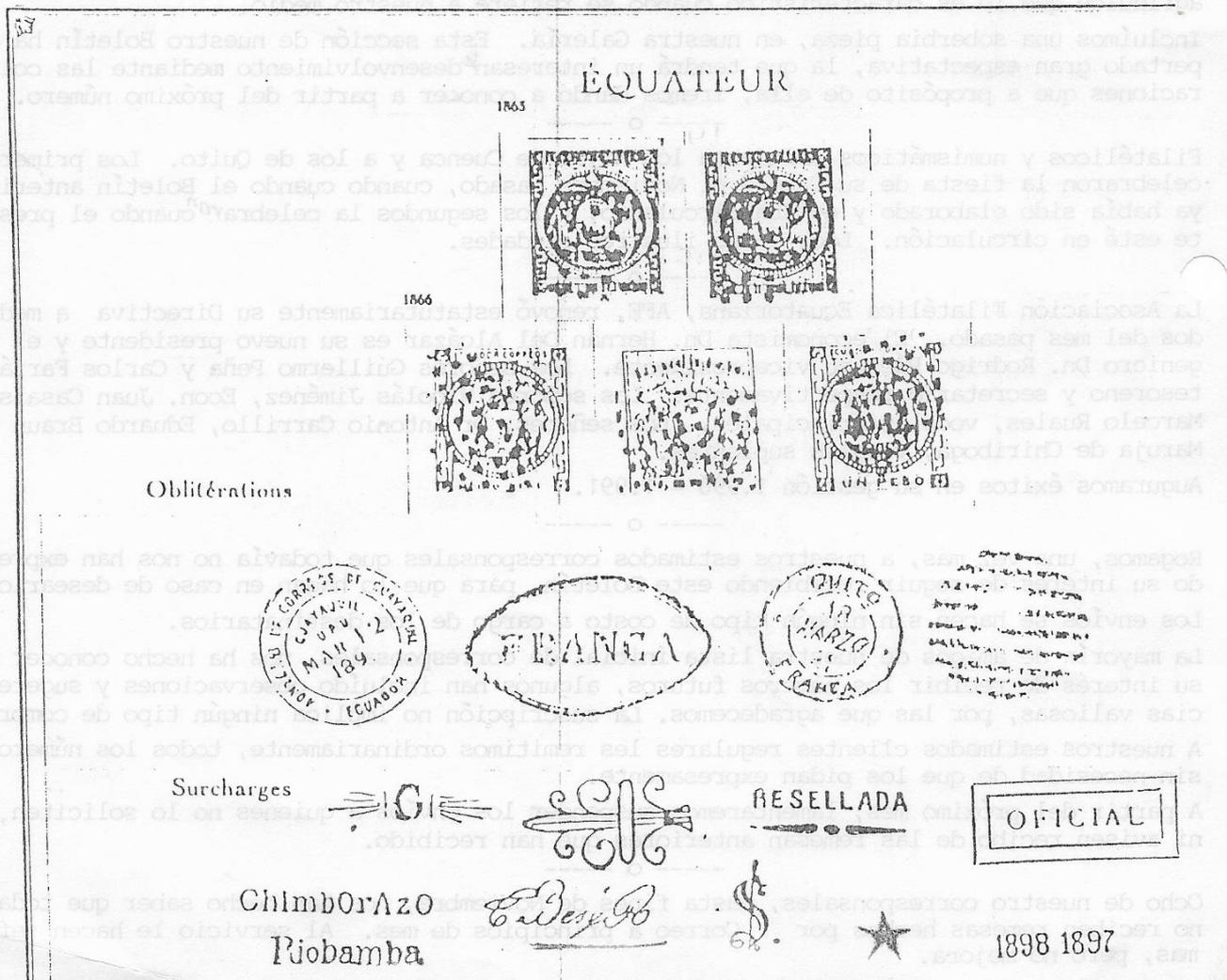
"Hemos sido sobremanera sorprendidos por el boletín de los señores Champion & C, correspondiente al mes de Mayo del presente año; en la sección Novedades de Ecuador, pág. 6, vemos con inaudita sorpresa que han aparecido estampillas con las sobrecargas de "CONTRA MARCA" y otras con una estrella de siete picos y en forma de esqueleto compuesto de cinco líneas; no podemos por ningún momento callar el fraude de que han sido víctimas algunos de los tantos honorables coleccionistas, que fundados en la buena fe y honorabilidad del remitente, así como en la autenticidad de dichos sellos; los han acogido creyendo enriquecer sus colecciones con una nueva joya y .... no ha habido tal sino que han sido cobardemente defraudados por algunas de las tantas aves de rapiña que bajo el título de FILATELICOS y con muchos bombos y platillos, hacen de esta interesante ciencia un objeto de especulaciones y negocios, inventando recargos y contramarcas con la mas descarada desfachatez, las cuales hacen pasar, por fabulosos precios entre los coleccionistas de buena fe; mas ¿cómo acabar con esta horda de audaces vampiros que por desgracia tanto abundan en el extensísimo campo de la Filatelia?"

De acuerdo a esta denuncia no sólo se falsificaron las contramarcas usadas en las capitales de las provincias sino que también se "inventaron" contramarcas.

FALSIFICACIONES DE F. FOURNIER.

A continuación reproduzco una página del album de uno de los más grandes falsificadores de sellos que han existido: F Fournier de Ginebra, Suiza.

La página corresponde a su "trabajo" del Ecuador, en cuya parte inferior con el título de "Surchages", o sea Sobrecargas, Fournier nos muestra su versión de las Contramarcas del Incendio de Guayaquil, correspondientes a las provincias del Guayas, Esmeraldas, Azuay, Chimborazo, Bolívar, además de los llamados resellos del "Ferrocarril", es decir la letra "C" con rayos y la estrella de cinco puntas.



FALSIFICACIONES IMITANDO DIBUJOS DEL CATALOGO IVERT.

CATALOGOS:	IVERT 1.913	IVERT 1.939
AZUAY		
BOLIVAR	RESELLADA  RESELLADA	RESELLADA  RESELLADA
CHIMBORAZO	ChimborAZO Riobamba	ChimborAZO Riobamba
LEON	DE LEÓN.	DE LEÓN
PICHINCHA	JUL 29 1902	JUL 29 1902
TUNGURAHUA	DE DE DE	DE DE
LOS RIOS	RIOS 19  19 Rios	RIOS 19
CARCHI		
LOJA		
FERROCARRIL	 CONTRAMARCA	

No podemos establecer cual fué la razón para que el Catálogo Yvert cambiara entre sus ediciones de 1.913 y 1939 (desconociendo el año exacto en que esto sucedió) el diseño de las contramarcas usadas en el Ecuador a raíz del incendio de Guayaquil.

Como se podrá observar, para cada provincia, entre las contramarcas existen diferencias notables que no tuvieron mayor importancia si no se diera el caso de que la mayor parte de los sellos con contramarcas falsificadas corresponden a los dibujos que Yvert indica en 1.939, dibujos que no son los correctos.

Como ejemplo, examinemos tres casos:

**AZUAY:** En 1.913 Yvert indica el dibujo completo de la contramarca usada en Cuenca que abarcaba siempre dos sellos. (Debemos anotar que este dibujo corresponde a la falsificación de Fournier). Mientras que en 1.939 el dibujo corresponde a la mitad inferior y con mucha tinta en su parte derecha e inferior. Como la contramarca era aplicada sobre dos sellos, manualmente, en el sentido vertical, se la encuentra en las mas variadas posiciones. En cambio, en los falsos tomados del Yvert 1.939, siempre está en la misma posición y con el entintado en la forma antes indicada.

**LOS RIOS:** Como se puede notar por los dibujos de 1.913, se usaron dos sellos diferentes, el uno con la palabra "RIOS" y el otro con la cifra "19", por lo cual en esta contramarca se pueden encontrar la cifra y la palabra en cualquier posición. En cambio en los falsos tomados del Yvert 1.939, el Yvert nos da un solo dibujo con una posición única de los elementos antes mencionados, los falsificadores hicieron un solo sello - con lo que obtuvieron como resultado que siempre la palabra y la cifra están en la misma posición.

**CARCHI:** La letra central del cartucho usado en Tulcán, es una "U" en el Ivert 1.913; en cambio en el catálogo de 1.939 es una "N". Siendo correcto lo mostrado en 1.913, los falsificadores tomaron el de 1.939 para hacer su "trabajo".

En el estudio de las contramarcas de cada provincia veremos con mas detalle estas falsificaciones.

#### OTRAS FALSIFICACIONES

El Dr. Munk indica en su libro como "especulativas" las siguientes contramarcas:



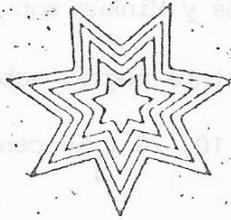
En la publicación GUAYAQUIL FILATELICO del 15 de Octubre de 1.915, encontramos que al referirse a un boletín de la casa francesa Th. Champion & C., de Mayo 25 de 1.905, reproducido por una revista alemana, se objetan las siguientes contramarcas: (ver Página 20).

#### CONTRAMARCA

1 C. rot  
2 .. grün  
6 .. violett  
10 .. blau  
20 .. grün  
60 .. blau  
1 Stück braun

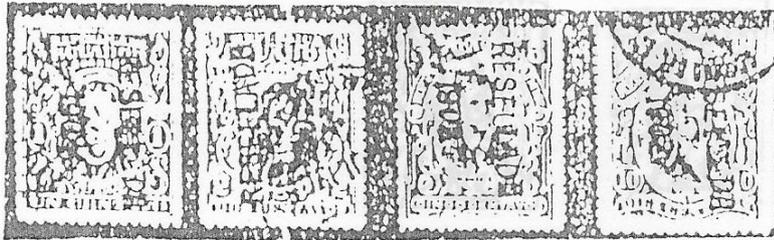


1 C. rot  
9 .. grün  
3 .. violett  
10 .. blau  
20 .. grün  
60 .. blau  
1 Stück braun



Lo importante de estas publicaciones es que objetan algunas contramarcas como especulativas o como espúreas.

También existe una contramarca falsa aplicada verticalmente en dos líneas y que dice "RESELLADO 1902". En los ejemplares que poseo esta contramarca ha sido aplicada en sellos usados, sobre el matasello.



COLORES DE LAS CONTRAMARCAS

Los colores básicos empleados fueron: negro, rojo, verde y violeta.

El uso de la tinta violeta común, que se emplea generalmente con los sellos de caucho ha dado como resultado que su descomposición haga aparecer una serie de variedades de este color hasta llegar casi al azul.

En el estudio de cada provincia indicaremos en detalle los colores empleados.

MARCAS DE CONTROL EMPLEADAS EN LA PROVINCIA DEL AZUAY

1. Dibujos que indican los diferentes catálogos:



Stanley Gibbons



Minkus



Yvert/1913

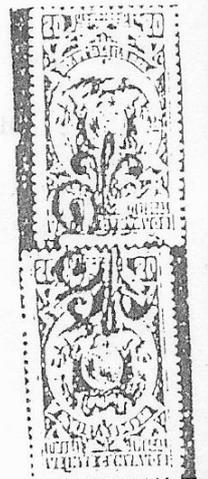
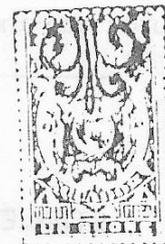
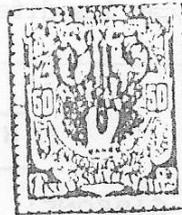


Yvert/1939



Munk

2. Contramarcas legítimas:



Altura total: 30 mm.  
Ancho : 14 mm.

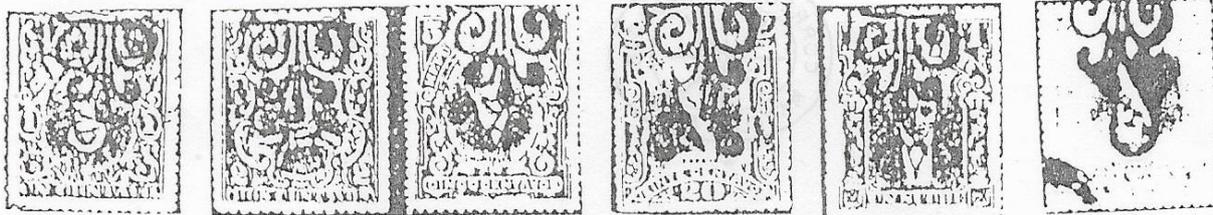
Los dibujos de los catálogos Stanley Gibbons y Minkus son los que más se parecen a la contramarca aplicada en Cuenca.

Esta contramarca fué aplicada a mano, con tinta negra, sobre dos sellos en sentido vertical.

Los sellos contramarcados fueron: 1, 2, 5, 10, 20 y 50 centavos, 1 sucre.

### 3. Falsificaciones:

En primer lugar tenemos las tomadas del Ivert 1.939:



Se puede apreciar en forma clara el intenso entintado en el ornamento derecho y también en su parte inferior.

Otra falsificación:

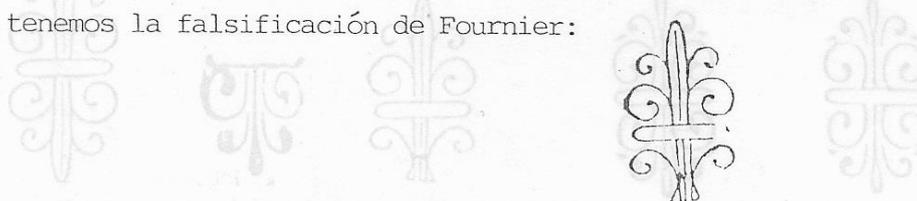


Se nota que la contramarca termina en punta a diferencia de los originales en que la terminación es redondeada. También es notable la mayor dimensión de los ornamentos curvos laterales.



En esta otra falsificación los ornamentos circulares laterales son muy pequeños.

Finalmente tenemos la falsificación de Fournier:



#### MARCAS DE CONTROL EMPLEADAS EN LA PROVINCIA DE BOLIVAR

1. Dibujos que indican los diferentes catálogos:

STANLEY GIBBONS:	RESELLADA	Tipo 1: 7.5 mm Alto 25 mm RESELLADA 27 mm línea inf.
	RESELLADA	Tipo 2: 23 mm RESELLADA 23,5 mm Ornamento

IVERT 1913

RESELLADA

Tipo 1: 7 mm Alto  
24 mm RESELLADA  
26 mm Línea inf.

RESELLADA

Tipo 2: 23.5 mm RESELLADA  
24 mm Ornamento

IVERT 1939

RESELLADA

Tipo 1: 6 mm Alto  
22 mm RESELLADA  
22 mm Línea inf.

RESELLADA

Tipo 2: 24 mm RESELLADA  
25 mm Ornamento

MINKUS

RESELLADA

Tipo 1: 6 mm Alto  
22 mm RESELLADA  
22 mm Línea inf.

RESELLADA

Tipo 2: 24 mm RESELLADA  
25 mm Ornamento

DR. MUNK

RESELLADA

Tipo 1: 8 mm Alto  
27 mm RESELLADA  
29 mm Línea Inf.

RESELLADA

Tipo 2: 23 mm RESELLADA  
24 mm Ornamento

2. Contramarcas legítimas:

Tipo 1:



Tipo 2:



Medidas de las contramarcas legítimas:

Tipo 1: 7 mm Alto  
23,5 mm RESELLADA  
27 mm Línea inferior

Tipo 2: 23 mm RESELLADA  
24,5 mm Ornamento inf.

En el tipo 1, la línea superior está más cerca de la palabra RESELLADA que la línea inferior.

La línea inferior es 3.5 mm mas larga que la palabra RESELLADA, estando esta diferencia cargada hacia el lado izquierdo.

En el tipo 2, sobre la palabra RESELLADA existe una línea que generalmente se pierde sobre las tres últimas letras "ADA". En muchos sellos esta línea apenas se nota, existiendo también algunos en que desaparece totalmente.

El ornamento está formado por tres secciones, que siempre muestran sus partes inferiores llenas de tinta y las superiores en blanco. Habiéndose utilizado un sello de caucho para esta contramarca, la mayor o menor presión al usarlo, hace muy variable esta observación pero nunca deja de notarse.

Esta contramarca se aplicó con tinta negra y violeta sobre todos los valores, siendo posible que no exista sobre el de cinco sucres.

### 3. Falsificaciones

En primer lugar tenemos las tomadas de los dibujos del Catálogo Yvert de 1.939:

Tipo 1:



Principales diferencias con los originales: altura de la contramarca 6 mm, en lugar de 7 mm.; la palabra RESELLADA tiene 22 mm de longitud, en lugar de 23.5 mm; la línea inferior tiene 22 mm., en lugar de 27 mm.

La separación entre la línea inferior y la palabra RESELLADA es mucho menor que en las originales.

Tipo 2:



Además de las diferencias de medidas de la contramarca con relación a la original, se nota que el ornamento inferior está siempre entintado.

Además, sobre RESELLADA jamás se ve ni un mínimo trazo de la línea que existe en los originales.

Otra falsificación muestra las letras RESELLADA mas pequeñas. El ornamento bien entintado y con un dibujo impreciso. En la parte superior no existe el trazo horizontal.



También tenemos la falsificación de Fournier (Casi idéntica a la que indica Ivert 1913):

RESELLADA

9

CONTRAMARCAS EMPLEADAS EN LA PROVINCIA DEL CARCHI

1. Dibujos que indican los diferentes catálogos:

*Stanley Gibbons*

Stanley  
Gibbons

*Minkus*

Minkus

*Yvert 1913*

Yvert  
1913

*Yvert 1939*

Yvert  
1939

*Munk*

Munk

2. Contramarcas legítimas:



Longitud: 9 mm.  
Altura: 6 mm.

Generalmente se la encuentra con tinta negra hasta el valor de 1 sucre.

3. Falsificaciones:

La mas usual es la tomada del Ivert 1939 que, como se puede apreciar es totalmente diferente al original.



Existe otra falsificación que tiene las letras y ornamentos bastante diferentes:



CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DEL COTOPAXI (DE LEÓN)

1. Dibujos indicados en los catálogos:

*Stanley Gibbons*

Stanley  
Gibbons

*Minkus*

Minkus

*Yvert 1913*

Yvert  
1913

*Yvert 1939*

Yvert  
1939

*Munk*

Munk

2. Contramarcas legítimas:



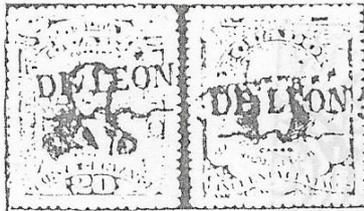
Después de la letra "N" de LEON, existe un punto. Las dimensiones de la contramarca son las siguientes:

DE LEON : 18 mm. de longitud  
3 mm. de altura

Ornamento: 18 mm. de longitud

La contramarca fue aplicada en color negro sobre el sello de un centavo que es muy común. En rojo y en violeta fue empleada hasta el valor de 1 sucre.

3. Falsificaciones:



Del dibujo del Yvert 1939:  
DE LEON: 19 mm. de largo  
3 mm. de alto  
Ornamento: 18 mm. de largo  
Sin punto después de la N



Otra falsificación:  
Sin tilde en la O  
DE LEON: 20.5 mm largo  
3.5 mm. alto  
Ornamento: 17 mm.

CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DEL CHIMBORAZO

1. Dibujos que indican los catálogos:

Stanley Gibbons	Chimborazo	largo 28 mm alto 3 mm
	Riobamba	largo 22 mm. alto 3 mm.

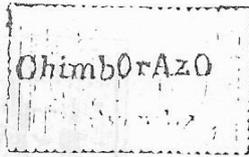
Yvert 1.939	Chimborazo	largo 29,5 mm alto 3,5 mm
	Riobamba	largo 23,5 mm. alto 3 mm.

Yvert 1913	Chimborazo	largo 29 mm alto 3.5 mm
	Riobamba	largo 23,5 mm. alto 4.5 mm

Dr. Munk	Chimborazo	largo 33 mm alto 4 mm
	Riobamba	largo 27 mm. alto 4 mm.

Minkus	Chimborazo	largo 28,5 mm alto 3.5 mm
	Riobamba	largo 22,5 mm alto 3 mm

2. Contramarcas legítimas:



CHIMBORAZO : largo 28 mm.  
                  : alto 3.5 mm.

RIOBAMBA : largo 22 mm.  
                  : alto 3 mm.

La contramarca puede estar aplicada en cualquier posición, por tanto se usó un sello de caucho en forma manual.

Se la conoce en los colores negro, violeta y verde. En negro se la usó únicamente sobre el un centavo. En verde y violeta no existe sobre los valores de 1 y 5 sucres.

3. Falsificaciones:

La falsificación hecha por Fournier es exactamente la que indica el catálogo Yvert 1913:

Chimborazo

Riobamba

La falsificación tomada del catálogo Yvert 1939, tiene sobre la palabra CHIMBORAZO el trazo de una línea y siempre está aplicada en forma diagonal leyendo de abajo hacia arriba:



Otra falsificación tiene la palabra CHIMBORAZO de 30 mm. de largo y una notable separación entre las letras "m", "b" y "a" de Riobamba:



MARCAS DE CONTROL EMPLEADAS EN LA PROVINCIA DE ESMERALDAS

1. Dibujos que indican los catálogos:



Stanley Gibbons



Yvert 1939



Dr. Munk



Minkus

2. Contramarcas Legítimas

Se la aplicó en color rojo y es muy difícil de distinguirla por el uso de este color. El dibujo utilizado es una "S" mayúscula atravesada por una lanza que termina en punta. En la parte inferior tiene una línea curva y un punto en forma de rombo. El dibujo que da el catálogo Minkus es el mas parecido al original.

También se encuentran en color negro, pero en ninguno de los dos colores usados existe el sello de cinco sucres.

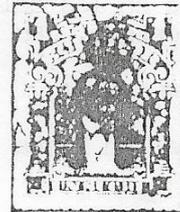


3. Falsificaciones:

La realizada por Fournier:



Las copias del Yvert 1939:

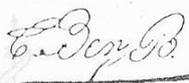


Hay una serie de falsificaciones, algunas de las cuales reproducimos. Los dibujos son totalmente diferentes al original y muchos de ellos han sido aplicados sobre sellos matasellados, en la parte limpia de los mismos:



CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS

1. Dibujos que indican los catálogos:



Stanley Gibbons



Minkus



Yvert 39



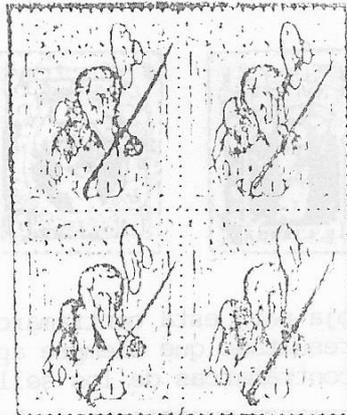
Dr. Munk

2. Contramarcas legítimas:



El dibujo indicado por el Dr. Munk es el mas parecido a la contramarca usada en Guayaquil. Fue aplicada diagonalmente en tinta negra y violeta sobre todos los valores. Los ejemplares trazos de la contramarca del sello vecino tienen mayor autenticidad.

Existen muchos sellos con diferencias en el trazo inferior de la firma del gobernador del Guayas, Sr. Benjamín Rosales, que parecen auténticos:

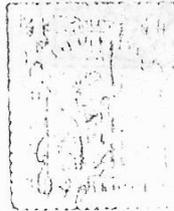


3. Falsificaciones:

En primer lugar tenemos la de Fournier:

*Benjamín Rosales*

Luego tenemos la tomada del Catálogo Ivert 39, en la cual lo más notable es la gran diferencia que existe en la letra "C" del inicio de la firma:



También tenemos otra falsificación en la cual las letras son mas pequeñas y en general es bastante diferente a las originales:

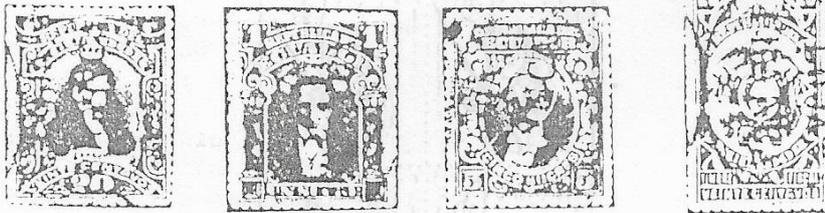


CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DE LOJA

1. Dibujos que indican los catálogos:



2. Contramarcas legítimas:



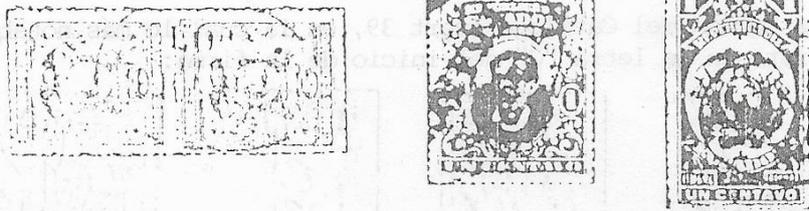
El sello de caucho usado en Loja para esta contramarca fue un poco más grande que las estampillas, dando ésto como resultado que siempre aparecen trazos del óvalo en los bordes y que corresponden a las contramarcas de los sellos vecinos.

El borde del óvalo de la contramarca muestra un dentado muy fino.

Entre las letras "A" y "N" de FRANCA existe una mayor separación que entre las demás letras.

Se aplicó esta contramarca en colores negro y violeta.

No debe confundirse esta contramarca de Loja con un matasello que también tiene un óvalo y las palabras Loja Franca, pero los bordes del óvalo son lisos y las letras diferentes:

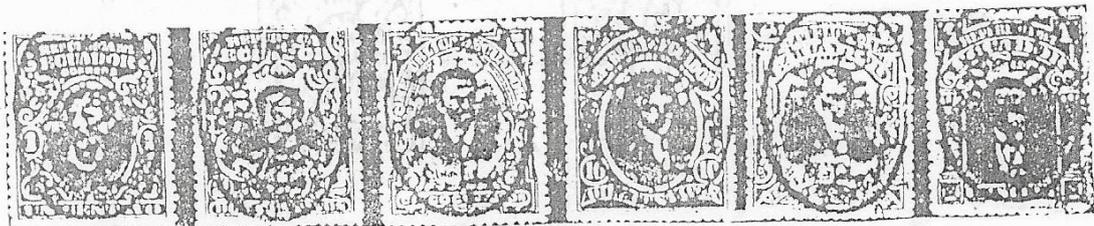


3. Falsificaciones:

La falsificación tomada del dibujo del catálogo Ivert 1939, tiene unidas las letras "A" y "N" de FRANCA.

El óvalo no tiene el dentado fino de los originales.

Jamás aparece el trazo de la contramarca del sello vecino. Las letras son diferentes al resello original.



LA CREACION DEL "PENNY BLACK" DE 1840

(Reproducido de la REVISTA DE CORREOS Y TELEGRAFOS, Bnos. Aires, No 33, 1938, pág 111/113)

Después de aceptar la "Reforma Postal" de Sir Rowland Hill, los Ministros del Tesoro de Gran Bretaña resolvieron, el 14 de setiembre de 1839, llamar a concurso "para presentar sugerencias o proposiciones acerca del modo cómo podrían ponerse en uso los sellos adhesivos". A ese efecto se crearon dos premios de £ 200 y £ 100.

Presentáronse a dicho concurso 2.600 proyectos, muchos de los cuales vinieron acompañados de diseños de sellos, quedando todos registrados en la Tesorería Real. A fin de premiar los mejores trabajos, se dividieron los premios en cuatro de a £ 100 cada uno, adjudicándose éstos a los siguientes concurrentes: Mrs Bogadus y Coffin, Mr Benjamín Cheverton, Mr. Henry Cole y Mr. Charles Whiting.

Entre los numerosos diseños presentados - algunos de los cuales figuraban más tarde en la famosa colección del extinto Coronel (1) - debemos mencionar los siguientes:

Mr George Dickinson presentó un diseño a pluma, conteniendo la Corona Real y las iniciales "VR" (Victoria Regine), rodeados de la leyenda "One"- "Penny", y "Post" "Office". A su proyecto acompañó un sobre franqueado con un sello, así como una serie de ocho diseños a pluma, correspondientes a los diversos tipos de portes. Los primeros (según la figura N° 1), corresponden a una carta sencilla (one penny), una carta doble (two pence), una carta certificada (money letter- six pence), una carta de ultramar (american letter -one shilling), una carta de oficio ( treasury-free), y una carta despachada "después de hora" (Past seven six pence). Además agregó dos diseños de sellos "para uso del Administrador de Correos", con la indicación carta del exterior (Foreing letter-one penny) y carta multada (Surcharge- six pence).

Acompañó también un diagrama de la plancha de impresión de estos sellos, compuesto de once hileras de seis diseños - cada uno (66 espacios).

Mr. Prosser presentó una etiqueta impresa para ser adherida a las cartas. Llevaba en un extremo la indicación: Delivery Stamp. TWO Ounce.- e Pence", impreso en marrón teniendo al dorso la siguiente leyenda:



Figura 1

"A letter not exceeding TWO OUNCE weight, having this Stamp firmly/ attached with the Post Town and the date and the address on each letter/ legibly copied on the back of this Stamp, will be convoyed FREE to all parts of the United Kingdom."

También presentó etiquetas del valor de "One penny" en negro, con la leyenda "Delivery Stamp" o "Receipt Stamp Ounce- One Penny".

Un sobre con una etiqueta semejante fué dirigida a "To the Lords Commissioners" of Her Majesty's Treasury, Whitchall'. (FIGURA 2).

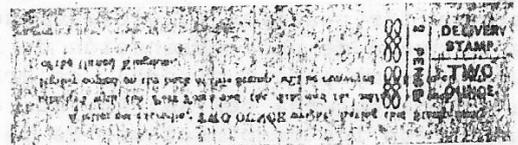


Figura 2

Mr. Charles Whiting presentó numerosos diseños de sellos y sobres postales, algunos con la leyenda "Beaufort House". Sus grabados son ejecutados con cuidado y merecieron un premio del concurso arriba citado.

Mr. James Chalmers, que desde el año 1834 había ideado el sistema de un sello postal adhesivo, también presentó sus diseños, ejecutados en dos tipos: el primero rectangular, con la leyenda: "General Postage. Not exceeding half an ounce. One penny" (con matasello de "Dundee, 10 th. February 1838" y otros), y el segundo circular, con la leyenda: General Postage. One Penny (o two Pence), y al centro "Not ex. half an ounce" (o One Ounce) (FIGURA 3).

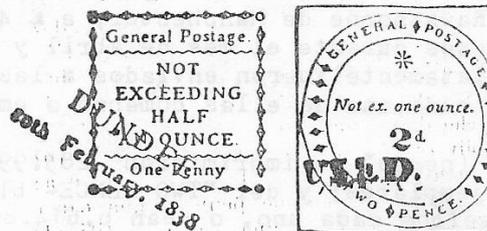


Figura 3

Estos diseños fueron impresos en varios colores: rojo sobre gris, negro sobre gris o marrón, etcétera. Los matasellos varían también, así como los adornos y estrellas del diseño mismo.

Mr. Benjamin Cheverton también presentó sus "Proposals as to mode of manufacturing, using, and distributing the stamps intended for the Penny Post" (17 páginas) acompañados por un diseño original a pluma que presentaba la cabeza de la reina Victoria, de perfil, muy semejante al que fue definitivamente aprobado (FIGURA 4).



Figura 4

Este proyecto mereció la general aprobación de los "Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury", quienes le adjudicaron una de las £ 100 del premio establecido en ese concurso de 1830. Con ese motivo, Sir Rowland Hill felicitó a Mr. Cheverton, y le sugirió una entrevista con él, para concretar más sus ideas.

De aquí nació el diseño definitivo, cuya ejecución fué encomendada por Sir Rowland Hill a los mejores grabadores de su época: Perkins, Bacon and Petch.

Para realizar el diseño, se eligió la "cabeza de la joven reina Victoria" que figuraba en una medalla conmemorativa acuñada con motivo de su ascensión al trono en 1837. El realizador de esa medalla Mr. W. Wyon, facilitó el cuño original, en base al cual, en diciembre de 1839 los señores Perkins, Bacon y Petch encomendaron al conocido artista Sir Henry Corbould, confeccionar un dibujo de la cabeza de la reina, utilizable para los sellos proyectados.

Este dibujo fué sometido a la aprobación de Rowland Hill, junto con ensayos de la trama del fondo, que debían llevar los sellos, y sobre la cual se destacaría mejor el perfil de la cabeza. También se prepararon dos dibujos de acuarela, uno en gris y otro en azul, para observar la mejor distribución de las leyendas.

Luego se encomendó a Frederick Heath, experto grabador de la casa Perkins, Bacon y Petch, la confección del cuño definitivo.

Este preparó varios cuños, de los cuales se eligió la cabeza más hermosa. Así se obtuvieron los dos cuños definitivos (FIGURA 5).

Luego se comenzaron a fabricar las planchas de impresión.

Para ello fué necesario sacar varios "transportes" del cuño original, primero sobre un rodillo (en relieve) y luego de éste sobre la plancha de impresión. Cada plancha debía contener 240 sellos, y fueron adquiridas de la casa Richard Pagley en Sheffield.

Para evitar posibles falsificaciones, Sir Rowland Hill dispuso que cada sello tuviera un juego de una combinación de letras grabadas en los dos ángulos interiores después de compuesta la plancha, se grabaron las letras en los ángulos, comenzando arriba a la izquierda con AA, AB, AC, etc. hasta AL, en línea horizontal, y siguiendo luego con las combinaciones de letras AA, BA, CA, etc. hasta TA, en sentido vertical. De éste modo cada sello ocupaba un lugar determinado en las planchas, y cualquier falsificación (que probablemente solo tendría "una" combinación de letras se descubriría fácilmente.

El papel utilizado fué provisto por la casa Stacy Wise, de Rush Mills, cerca de Northampton, y costaba 1/Sh. 2 p. por libra.

Los pliegos provistos de "filigrana" (pequeña corona), podían contener 3x 240 sellos, llevando en el margen exterior una leyenda en letras grandes. Su producción causó en sus comienzos no pocas dificultades a los impresores, al igual que su engomado, provisto por la casa John Rawsthorne de Manchester, a £ 45 por tonelada.

Los sellos fueron impresos durante el mes de abril y llegaron a emitirse el día 6 de mayo, de 1840. Inmediatamente fueron enviados a las colonias de ultramar, donde se utilizaron hasta que cada una de ellas comenzó a emitir sus propios sellos postales.

Del "ONE PENNY - black" (negro) se imprimieron 283.992 pliegos de 240 sellos cada uno, o sean 68.158.080 ejemplares; y del "TWO PENCE - blue" (azul) se imprimieron 27.562 pliegos de 240 sellos cada uno, o sean 6.614.880 ejemplares.



Figura 5

DON ANTONIO ROMERO DE TEJADA

DON ANTONIO ROMERO DE TEJADA

Don Antonio Romero de Tejada ocupó el alto cargo de Administrador Principal de Correos de Buenos Aires desde el año 1.796 al 1.810, siendo por consiguiente, el último funcionario que lo desempeñó en este carácter durante la época colonial.

Gobernaba a la sazón España el Rey Don Carlos IV, que ocupó el trono en 1.788, desempeñando el de Virrey del Río de la Plata, Don Nicolás del Campo, Marqués de Loreto.

Durante el lapso de catorce años que ocupó la Administración Principal de Correos Romero de Tejada, muchos sucesos se desarrollaron en estas comarcas, acaecimientos para los cuales el espíritu burocrático y conservador de éste no se hallaba preparado. Baste decir que durante el período de su desempeño se fueron gestando lenta pero decididamente los sucesos que habrían de cambiar la faz política del Río de la Plata y tuvieron lugar las invasiones inglesas.

Don Antonio Romero de Tejada era de noble alcurnia y había visto la luz en la Villa de Almazán, en Castilla la Vieja. Pertenecía a la casa infazona de Tejada y Valdoseira y sus servicios a la Real Renta de Correos datan del 1º de julio de 1769, o sea, como hemos visto, la fecha de incorporación del Correo terrestre a la Corona Española durante veintiseis años prestó servicios en la Administración Principal de Quito, figurando entre los más destacados hechos de su desempeño la agregación de seis administraciones en Barbacoas, Cuenca y Guayaquil, y la colaboración que prestó al Administrador de Cartagena de Indias para el arreglo y curso de los correos del Reino de Santa Fe.

Romero de Tejada fue designado Administrador Principal de los Correos de Buenos Aires por el Duque de Alcudia, a proposición de los Directores de la Renta de Correos de España, el 23 de octubre de 1.794. (1)

(1) A continuación publicamos la copia del nombramiento que existe en el Archivo de Correos (Libro de Títulos. Tomo 1 pág 184): Dn. Manuel Godoy y Álvarez de Faria, -ños Sánchez Zarzosa, Duque de Alcudia: Señor del Estado de Alvalá: Grande de España de Primera Clase: Regidor perpetuo de la Ciudad de Santiago: Caballero de la Insigne Orden del Toison de Oro: etc.

Por quanto el Rey por cédula de diez y seis de Novre de mil setecientos noventa y dos, se designó poner a mi cargo la Superintendencia General de Correos y Postas, y de la Renta de Estafetas en todos sus dominios con la Jurisdicción civil y Criminal, contenciosa y gubernativa. y la autoridad y facultades que constan de la misma Real Cédula: Por tanto, vengo a probar la proposición que me han hecho los Directores Gen.s de los mismos Correos y Postas, y de la Renta de Estafetas de España y de las Indias de la persona de Dn. Antonio Romero de Tejada para la Plaza de Administrador principal de los Correos de Buenos Aires, con el sueldo de dos mil y quinientos pesos fuertes anuales, y será su indispensable obligación el cumplir bien y fielmente lo que está mandado por Reales Ordenes, y las demás que en adelante se comunicaren por mí, o en virtud de mis resoluciones por los referidos Directores Gen.s como también las que por éstos se dieren para el más exacto desempeño de dicho empleo, con el cual ha de gozar el fuero preeminencias y exenciones, que por repetidas Reales Cédulas, Decretos y Ordenes estan concebidas, y confirmadas por S. M. a los Dependientes de Correos terrestres, y marítimos Estafetas y Postas en todos sus Reynos, según se expresa en el Decreto expedido y señalado de su Real mano en veinte de Dic.re del año pasado de mil setecientos setenta y seis, y otras Reales resoluciones posteriores que están comunicadas. I de parte -

del Rey cuya jurisdicción ejerzo. Ordeno y mando a todos los jueces, y Ministros - Sub-Delegados, Administradores de Estafetas, Oficiales y demás Empleados, sujetos a ella; y de la mia ruego y encargo a los Virreyes, Gobernadores, Capitanes Generales, Comandantes, Yntendentes, Corregidores, Alcaldes, Mayores, y otros qualesquiera Ministros que ejerzan jurisdicción de estos Reynos y Señoríos de España, hayan y - tengan por tal Administrador Principal de los Correos de Buenos Aires y Estafetas agregadas al citado Dn. Antonio Romero de Tejada y le guarden, y le hagan guardar bien y cumplidamente las expresadas preeminencias, fueros y exenciones, interin se mantenga en el exercio de su empleo dándole todo el auxilio que pidece y necesita para el más exacto cumplimiento de él, por combenir asi al servicio de S.M. pues de lo contrario cederá su Real desagrado, y este nombramiento de que se ha de tomar razón de la Contaduría Gen. l de Correos y en la Administración principal del Distrito, se ha de presentar ante el Sub-delegado respectivo, y en defecto a las Justicias ordinarias del pueblo donde ha de servir dicho empleado, para que se asiente en las fichas correspondientes anotando a continuación de ese Título, a fin de que en tiempo alguno se pueda alegar ignorancia de serral Administrador Principal de Buenos Aires, el citado don Antonio Romero de Tejada.- Dado en San Lorenzo el Real a veinte y tres de octubre de mil setecientos noventa y cuatro. El Duque de la Alcudia. Tómese razón del Título antecedente en los libros de la Contaduría General de la Renta de Correos Postas y Estafetas de S. M. que está a mi cargo. Madrid a veinticinco de octubre de dicho año. Miguel Pérez de Quiros.- Sentado a 8. Ss.- Una Rúbrica. Título de Administrador Gral, de la Estafeta de Buenos Aires a favor de Don Antonio Romero de Tejada, con dos mil quinientos pesos anuales de sueldo en que queda dotada.

El nuevo Administrador partió con destino a Buenos Aires el 10 de septiembre de 1.795 y llegó a la capital del Virreynato el 23 de mayo de 1.796 por la vía de Chile y Mendoza.

En una carta de los Directores Generales de la Renta en Madrid de fecha 13 de diciembre de 1.795 se dispuso que inmediatamente que Romero de Tejada arribara a Buenos Aires se pudiese en posesión de su cargo, lo que así se cumplió el mismo 23 de mayo de 1796. También se había dispuesto que en el término de seis meses otorgara escritura de fianza de doce mil pesos, comenzando su cuenta a partir del 1º de junio.

Durante el trayecto Romero de Tejada visitó las postas del Departamento de Lima de lo cual dió cuenta a la Superioridad, pues por orden de 10 de diciembre de 1794, fue para ello comisionado.

A don Antonio Romero de Tejada le tocó actuar en un período borrascoso que se adaptaba poco a su temperamento apegado a los rituales burocráticos.

Logró sortear las circunstancias de sobresalto por que atravesaba el Virreynato, hasta que llegado el momento de definirse, a raíz de la Revolución de Mayo cayó en su puesto fiel a sus propias convicciones.

Hemos dicho que Romero de Tejada se preocupaba especialmente de la suerte de sus subalternos, y tal cosa podemos constatar a cada paso. La falta de personal, el aumento de tareas, lo escaso de los sueldos le obsesionaron muchas veces, ya que no era posible llevar a cabo siempre un servicio normal en estas condiciones. En vísperas de la Revolución de Mayo el 17 de febrero de 1810 se sigue preocupando de estos aspectos. (2)

(2) 17 de febrero de 1810  
(al Dr. G. de Cor. J. F. Caballero, el Adm. de Buenos Aires).

".....porque es cierto que estos aumentos provisionales de sueldo que con acuerdo del contador he hecho en los términos que llevo referidos en este oficio y los anteriores no han sido por asomo de arbitrariedad, pues tengo la satisfacción en mi alma, y en mi deseo de economizar los intereses de la Renta hasta el más alto grado como lo he ejecutado 40 años que tengo el honor de servirla de Jefe y han sido por la suma necesidad de hacerlo para mantener a los Dependientes, en el servicio

de esta laborísima Admn. sumamente recargado en sus funciones con respecto a las anteriores épocas, como es muy constante, no sólo al Superior Gobierno, sino a todo el público que con dicho arbitrio y aumento de sueldo consigo su permanencia en el servicio y que no se experimente flojedad y decadencia en el...." (documento inédito en el Archivo de Correos. Caja X. Nº 28).

Esa brega de Romero de Tejada, en pro de su personal, era constante. Un curioso documento existente en el archivo de Correos en el cual el Administrador principal con fecha 14 de noviembre de 1809 acusa recibo al Director General de Madrid, del nombramiento de Martín Cordero como mozo de oficio dice; refiriéndose a las necesidades del empleado: "Le es indispensable un peso de barba mensual dos de lavado, 5 a 6 de casa por que en la Renta no tiene espacio, 8 de comida aunque se arrime a otros - el calzado es caro, la ropa mucho más y el tabaco constitucional en esta América le ha de costar 8 pesos".... por lo que termina:...." Ha de vivir empeñado sin el - lucimiento que corresponde a los Europeos en América...."

Archivo General. Libro de Extractos Gobierno Pág. 138. Archivo de Correos Caja IX Documento 149).

El Virrey Baltazar Hidalgo Cisneros se dirige al Administrador principal por nota de fecha 13 de octubre de 1809 comunicándole que por el artículo 13 del Reglamento formado por el Real Tribunal de Protomedicato, se propone que la correspondencia del Comisionado de la Capital con los de las Provincias del Virreynato sea libre de portes (3). Dado el fin altamente beneficioso para la salud pública que con ello se perseguía, pues se luchaba tenazmente contra la viruela, ésta exención no podía ser contemplada con prevención.

Romero de Tejada desempeño una Administración postal honrada y correcta y aunque su espíritu no era emprendedor, ello no quiere decir que no procuraba que los servicios fuesen mejorados. Era de noble carácter, fiel y constante cumplidor de su deber.

A pesar de las circunstancias extraordinarias porque atravesaba el correo, no sólo por los sucesos que se desarrollaban en Europa, sino también por los que se iban gestando en América, la institución postal no dejó de funcionar con bastante normalidad.

Dado el temperamento reposado de Romero de Tejada y su espíritu de subordinación a la corona española a la que sirvió durante toda la vida, no podía contemplar con simpatía la aurora de libertad que significaba la Revolución de Mayo. Esta conducta le trajo aparejada su suspensión el 16 de septiembre de 1810, y luego su separación producida el 21 del mismo mes.

RAMON de CASTRO ESTEVES

Comandante de la "Revista de Correos y Telégrafos", Año II Nº 12.- Buenos Aires Argentina).

(3) " En el art. 13 de un Reglamento que ha formado el R. I, Tral de Protomedicato para evitar los extragos de la viruela natural, y precaver igualmente otros males contagiosos, que ocasiona principalmente la introducción de Negros de Tráficos, ha propuesto entre otras cosas que sea libre de Portes la correspondencia que debe mantener al efecto el comisionado que se nombrase en esta capital con los de las Provincias. De este Virreynato respecto a que siendo originaria, y dirigida a beneficio del Público y del Estado, no considera regular se le grave con su pago. Lo que prevengo a Vm., a fin de que me informe en el particular lo que se le ofreciere, y pareciere.

Dios que a Vm. a. s. Buenos Ayres 13 de Ocbre de 1809.

Baltasar Hidalgo de Cisneros. Sor. Adm. or Pral. de la RI. R.ta de Correos. (Documento inédito en el Archivo de Correos. Caja IX Nº 130.)

x  
x x

A fin de completar el estudio anterior sobre la personalidad de Don Antonio Romero de Tejada Cámara, último Administrador Principal de Correos de Buenos Aires en la -

época Colonial y Administrador Principal de Correos de Quito desde 1768 hasta 1794. Damos a continuación ligeros datos sobre la actuación de dicho funcionario en la Real Audiencia de Quito, así como algunos apuntes curiosos de lo que era el Correo -ecuatoriano poco antes del Primer Grito de la Independencia de 1809 y en los primeros años de la República.

Don Antonio Romero de Tejada y la Cámara estaba casado con doña María de Urdapilleta y Usquiano. El matrimonio tuvo numerosa prole, de la cual sólo la hija mayor, -doña Clara, quedó en el Reyno de Quito, casada con don José Valentín Posse, último Corregidor Real de Ibarra, natural de Madrid.

Proclamada la patria en Buenos Aires, don Antonio de Tejada y la Cámara fue desterrado como realista, a la Villa de Luján, en donde murió.

Por el año de 1789, que desempeñaba las funciones de Administrador Principal de Correos de la Real Audiencia de Quito, fijó en las Oficinas de Correos de esta ciudad el siguiente itinerario en hoja impresa:

<u>Carrera de Lima</u>	<u>Carrera de Cartagena</u>
De Quito sale el correo para Lima los días 4 y 19 de cada mes y llega:	De Quito sale el Correo para Cartagena los días 2 y 18 de cada mes y llega:
A Machache-----5 y 20	A Ibarra-----5 y 20
A Latacunga-----5 y 20	A Pasto-----9 y 24
A Ambato-----6 y 21	A Popayan-----17 y 1
A Guaranda-----7 y 22	A Cali-----14 y 10
A Alausí-----8 y 23	A Buga-----6 y 21
A Cuenca-----10 y 25	A la Plata-----23 y 8
A Guayaquil-----17 y 12	A Santa Fé-----1 y 15
A Loja-----15 y 30	A Honda-----10 y 25
A Piura y Lambayeque-----24 y 19	A Mampox-----23 y 19
A Trujillo-----26 y 11	A Cartagena-----10 y 25
A Lima-----3 y 18	

Habiendo sido don Antonio de Romero y Tejada, un magnífico Administrador de Correos de Buenos Aires, la República Argentina reconoció y consagró sus méritos colocando -en el Palacio de Comunicaciones de dicha ciudad, su retrato, en un busto de mármol.

Para dar a nuestros lectores una ligera idea de lo que fue el Ramo de Correos en los primeros años de la República, insertamos a continuación, unos ligeros datos sobre -este importante servicio:

En el año de 1840 el "Ramo de Correos" dependía del Ministerio de Hacienda. había -dos correos semanales en la "Carrera del Sur" (Guayaquil, Cuenca, etc.) y dos en la carrera del Norte".

Como aún no se había establecido el sello postal o estampilla, - que recién por esa época comenzaba a implantarse en Inglaterra, debido a los grandes esfuerzos de Rowland Hill-, las cartas se franqueaban o con porte pagado o con porte a cobrar, a voluntad del depositante en la oficina remitente.

En el primer caso, con la carta se entregaba el valor del porte en dinero y la oficina le ponía al pliego un sello que llevaba el nombre de la oficina y la indicación de "FRANCA", así por ejemplo: "Quito-Franca". En el segundo caso, el remitente entregaba solo la carta y la oficina le ponía el sello de "DEBE", así por ejemplo: "Quito-Debe".

Llegadas a su destino las cartas francas eran entregadas sin más a sus destinatarios pero las que llevaban el sello "DEBE", no eran entregadas sino previo el pago del -porte del destinatario. Esos sellos que eran de cobre, se estampaban generalmente -con tinta roja.

En 1844 se recibieron en Quito cartas expedidas a "DEBE", por un valor de 18.319 -pesos. El valor del franqueo variaba según las distancias de un lugar a otro (Véanse algunos ejemplos: De Quito a Guayaquil 1 real De Pasto a Cuenca 2 reales

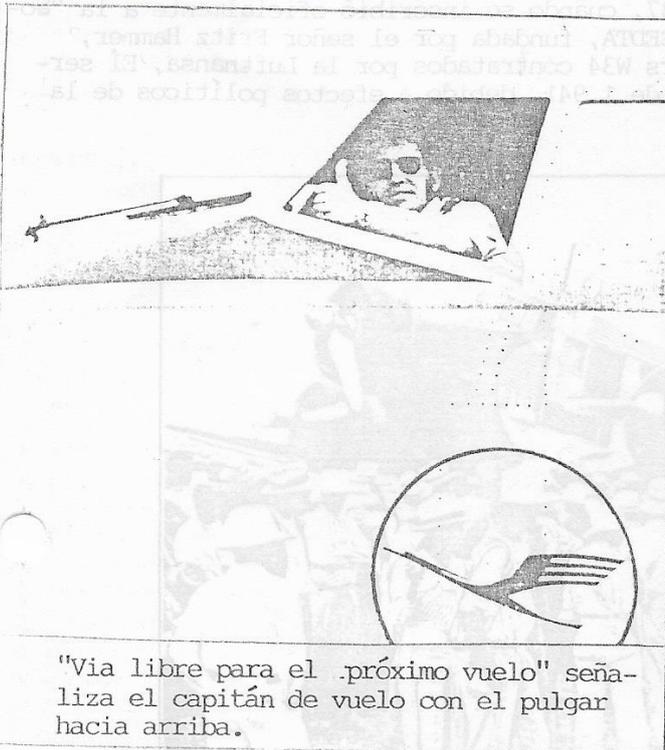
De Otavalo a Cuenca	2 reales	De Túquerres a Cuenca	2 "
De Latacunga a Ibarra	1 1/2 "	De Guaranda a Ibarra	2 "
De Cuenca a Quito	2 "	De Otavalo a Loja	2 "
De Ibarra a Riobamba	2 "	De Ibarra a Lima	3 1/2 "

La contabilidad de Correos se llevaba en reales.

ESTE ARTICULO ESTA TOMADO DEL "BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS", NOS. 56/58 DE OCT-DIC DE 1.940, PAG 113/116. NO SE CONSTA EL NOMBRE DEL AUTOR.-

VEINTICINCO AÑOS DE LA LUFTHANSA EN EL ECUADOR Y LA POLEMICA  
SERIE CONMEMORATIVA DE 1.976

Por Nicolás Jiménez Mendoza



"Via libre para el próximo vuelo" señala el capitán de vuelo con el pulgar hacia arriba.

Algunos datos de Historia General

El famoso símbolo de la Lufthansa, que representa una grulla que asciende en vuelo, bellamente estilizada, fué utilizado por primera vez impreso en las alas de guía de aviones que despegaron en 1.919, propiedad de la DLR (Deutsche Luft-Reederei GmbH), Empresa Alemana de Aeronavegación, que fué la primera compañía aérea del mundo que inició vuelos regulares de línea.

En 1.921 se estableció también en Alemania la Lloyd-Luftdienst GmbH, la cual trabajó una red de líneas aéreas desde la ciudad de Bremen. El 6 de febrero de 1.923, ambas compañías, la DLR y la Lloyd se fusionaron dando lugar a la Deutsche Aero-Lloyd A.G.

Esta última compañía, por disposición de Reich Alemán, a fines de 1.925, debió fundirse con su más fuerte competidora, la Junkers Luft-Verkehr A.G., que tenía un gran potencial como fabricante y vendedora de aviones, en tanto que la Aero-Lloyd se había especializado en el tráfico aéreo, la sociedad

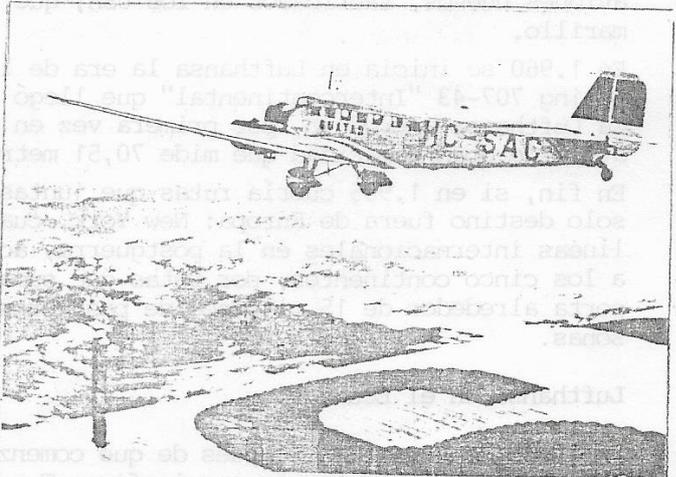
resultante de esta fusión es la que al fin se llamó Duetsche Luft Hansa A.G.

Así, en 1.926 quedó constituida la empresa que inmediatamente se hizo cargo, desde el 6 de Abril de ese año, del tráfico aéreo regular para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia, desarrollando progresivamente las rutas que cubrían la Lloyd y la Junkers en Europa. Sólo a partir del 1 de enero de 1.934 comenzó a escribirse Lufthansa en lugar de Luft Hansa, se adoptaron la grulla, que también había sido usado como símbolo por la Aero-Lloyd y los colores azul y amarillo que fueron distintivos de la Junkers.

Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, Lufthansa intentó mantener el servicio en algunas rutas europeas, hacia países neutrales como Suiza, Suecia, España y Portugal, pero hacia 1.944 los vuelos eran posibles ocasionalmente y durante la noche, después la catástrofe lo impidió todo.

En cuanto al servicio para América Latina, Lufthansa había realizado 481 vuelos postales entre el 3 de febrero de 1.934 (fecha del primer de estos vuelos) y agosto de 1.939. Esta ruta, cuando se extendió hasta Santiago, el 6 de agosto de 1.935, quedó así: Berlín-Sevilla-Bathurst (Gambia Británica)-atravesando el Atlántico Sur-Natal (Brasil)-Montevideo-Buenos Aires-Santiago, con 15 importantes destinos intermedios.

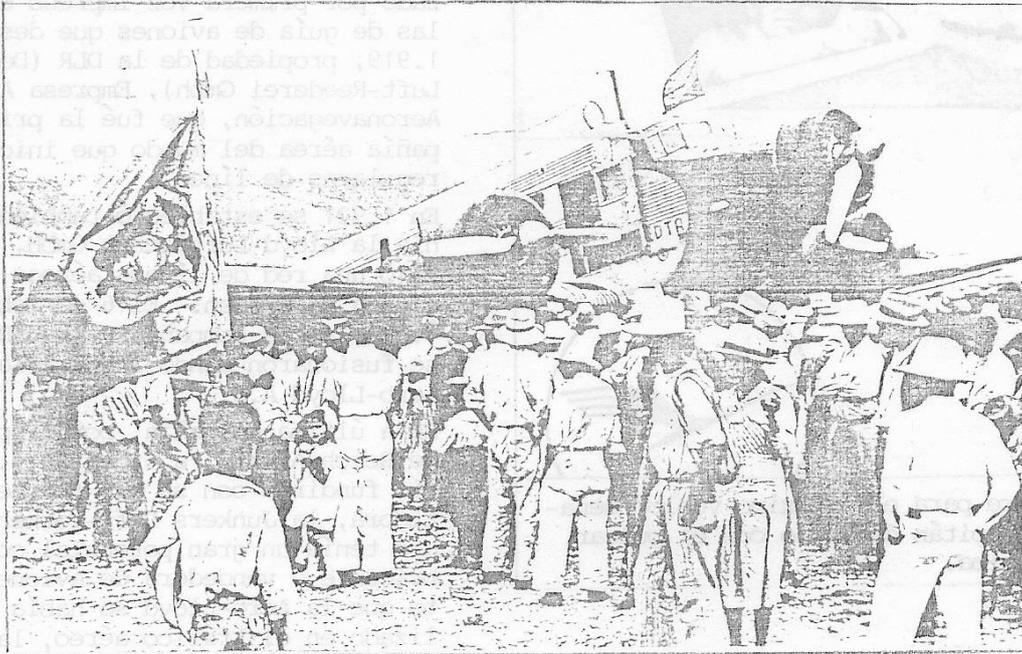
Es de importancia destacar que el 5 de diciembre de 1.919 se fundó en Barranquilla, Colombia, la SCADTA, Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, con aviones F13 que fueron transportados desde Alemania en barco. Esta SCADTA, junto con la Aero-Lloyd (precursora y luego constituyente de Lufthansa), fundan, el 5 de mayo de 1.924, en Alemania, el Sindicato Cóndor con el fin de desarrollar el tráfico aéreo en América



Un Ju52 de la SEDTA, fundada en 1938 en Ecuador. El efizaz avión Junkers vuela sobre el territorio del País.

del Sur. El Sindicato Cóndor comienza a operar sus hidroaviones bajo la dirección de la SCADTA (uno de cuyos gerentes era Fritz Hammer). En 1.928 extendió sus servicios al Ecuador.

Otros hechos interesantes, que vinculan a la Lufthansa con nuestro País, son los que se desarrollan a partir del 24 de Julio de 1.937, cuando se inscribió oficialmente a la "Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos", SEDTA, fundada por el señor Fritz Hammer, que comenzó a operar con dos aviones Junkers W34 contratados por la Lufthansa, El servicio de la SEDTA se suspendió en el verano de 1.941, debido a efectos políticos de la Guerra.



En el aeropuerto de La Toma, un Junkers de la SEDTA, contratado por la Lufthansa de entonces, es saludado por la población.

Por el Atlántico Norte también transitaban, desde temprano, tanto la Lufthansa como sus precursores, así también por el Cercano, el Medio y el Lejano Oriente. Pero sólo mencionaremos estos datos sobre rutas alejadas de las nuestras.

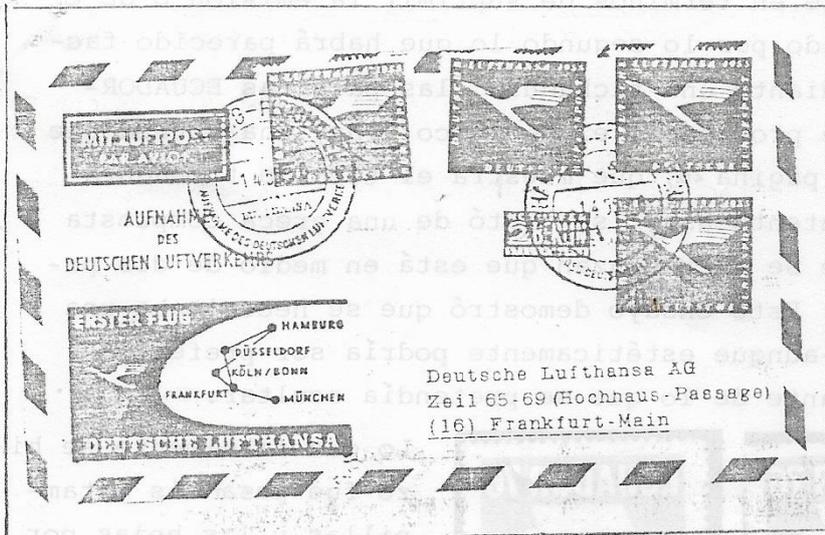
Desde el principio de la Postguerra se iniciaron estudios y planes para reiniciar el tráfico aéreo sobre Alemania, pero sólo en 1.954 es cuando, después de una eficiente preparación, el 6 de agosto, la Deutsche Lufthansa A.G., volvió a operar, lo hizo con aviones nuevos, fabricados en los USA, que lucieron los tradicionales colores azul y amarillo.

En 1.960 se inicia en Lufthansa la era de los aviones a reacción. El primero fué un Boeing 707-43 "Intercontinental" que llegó a Hamburgo en marzo de ese año. En 1.970 la Lufthansa introdujo, por primera vez en Europa, el Jumbo Boeing 747, este es un avión de gran capacidad que mide 70,51 metros de largo.

En fin, si en 1.955 cubría rutas que juntas sumaban unos 8.000 kilómetros y tenía un solo destino fuera de Europa: New York, cuando recién volvió a ocupar un lugar entre las líneas internacionales en la postguerra, actualmente la Deutsche Lufthansa A.G. llega a los cinco continentes, por rutas que suman aproximadamente 400.000 kilómetros, transporta alrededor de 15 millones de pasajeros cada año y emplea entre 35.000 y 40.000 personas.

#### Lufthansa en el Ecuador

En 1.958, cuatro años después de que comenzó a operar, la Nueva Lufthansa tenía en Guayaquil su representante que era la firma Transoceánica cía Ltda, sus viajes había que combinarlos con Ecuatoriana de Aviación, Braniff o Panagra, compañías que transportaban a los pasajeros desde Guayaquil hasta New York y desde allí los tomaba Lufthansa hasta Frankfurt y toda Europa.



La grulla en vuelo es el símbolo de la Lufthansa, es también el motivo de la serie con la que Alemania celebró el reaparecimiento de la Nueva Lufthansa.

En Abril de 1.981 se trasladan las operaciones a Quito, a través del agente general Trans-aérea Cía Ltda, la ruta que se adopta entonces no pasa por New York, es: Quito-Caracas-Frankfurt y viceversa. Hay dos vuelos semanales.

Por último, en Julio de 1.982, Lufthansa establece oficialmente sus oficinas en Quito para servir a todo el País.

La Serie del Ecuador de 1.976

Con decreto ejecutivo No. 357.0 del 6 de Mayo de 1.976, publicado en el Registro Oficial No. 94 del 26 de mayo del mismo año, se dispone la emisión de 300.000 estampillas aéreas de 10 sucres y 5.000 hojitas recuerdo de 20 sucres, conmemorando los 50 años de vida de la Compañía Lufthansa que, como ya hemos expuesto, se fundó el 6 de abril de 1.926.

La elaboración de la serie corrió a cargo del IGM, Instituto Geográfico Militar. El diseño, que es el mismo para la estampilla, incluyó en la hoja lo siguiente: "ECUADOR 76/ 50 AÑOS/ Lufthansa/ ECUADOR-ALEMANIA/ 1.926-1976/ QUITO ECUADOR, S/. 20,00" El número 50 (años) es muy grande, llena gran parte de la hoja y está atravesado por un jet que, para alguien que dice saber de aviones, parece un DC10-30 y más abajo, sobre el QUITO ECUADOR hay la silueta de un hidroavión que, supongo, sugiere los heroicos tiempos iniciales de la Lufthansa.

Tal como la hemos descrito quedó la hoja impresa y lista para circular junto con las estampillas, pero alguno advirtió que del texto tal como estaba se desprendía una grave inexactitud, cual es que los 50 años que se conmemoraban eran de vinculación directa con el Ecuador, en lugar -como es lo correcto- de 50 años de vida institucional. Tanto en las hojas como en las estampillas salían sobrando las letras blancas, de buen tamaño, que formaban las palabras ECUADOR-ALEMANIA.

En enero 8 de 1.966 la Compañía comienza a realizar vuelos al Ecuador, con la frecuencia de una vez por semana, utilizando un avión B707 para la ruta Frankfurt-New York-Kingston-Guayaquil-Lima-La Paz-Santiago y viceversa.

En enero de 1.991 se cumplen y celebran 25 años de servicios directos de Lufthansa al Ecuador, con motivo de lo cual la felicitamos y nos felicitamos, al tiempo que le deseamos éxito a ella y a todos quienes la integran.

Posteriormente se incrementaron a dos los vuelos semanales al Ecuador y luego a tres; se hicieron cambios importantes en las rutas, incluyendo en ellas a Bogotá y vuelos sin escala en New York.

La solución debió pensarse en términos de suprimir la emisión o de enmendarla, habiéndose optado por lo segundo lo que habrá parecido factible sería suprimir, mediante una tachadura, las palabras ECUADOR-ALEMANIA que eran las que provocaban el equívoco. Hay una prueba que reproducimos aquí, en la página 26, que muestra el tipo de tachadura que en primer lugar se intentó usar, se trató de una greca compuesta por dos líneas curvas que se entrecruzan que está en medio de dos pares de líneas paralelas, Este ensayo demostró que se necesitaba una barra llena, puesto que aunque estéticamente podría ser preferida la greca dejaba ver bastante de lo que se pretendía ocultar.



El diseño de las estampillas es igual al de las hojas. En esta composición se ve la barra que tachó las palabras ECUADOR-ALEMANIA irse debilitando hasta desaparecer.



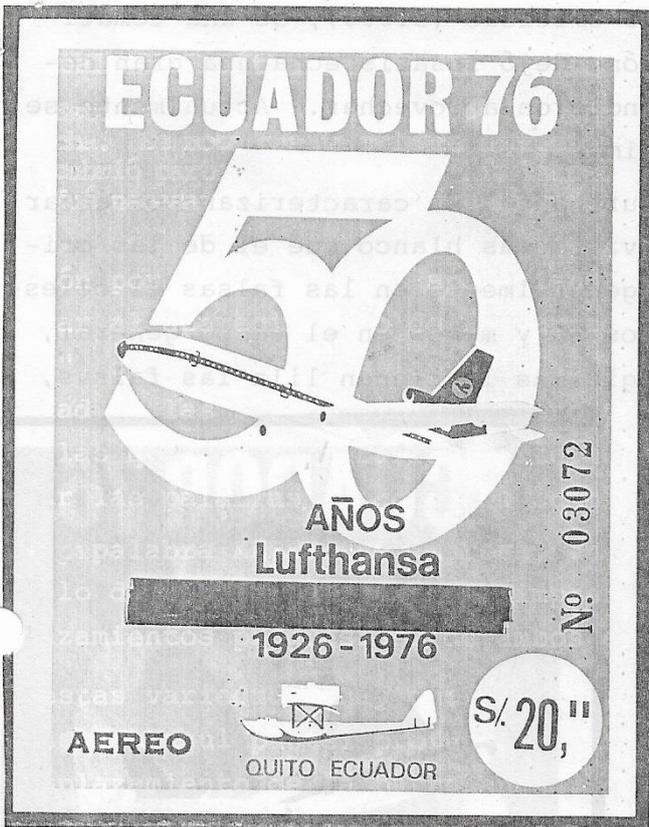
Esta es la hoja típica, con la barra única, no repisada.

Lo que finalmente se hizo fué pasar las estampillas y las hojas por la impresora para que quedaran con barras negras, llenas, en el lugar donde antes estaban las letras mencionadas. En las estampillas la barra va horizontalmente por todo el campo azul, en tanto

que en las hojas ocupa la parte central y mide 53 (4) mm de largo por 4 mm de ancho.

El ancho de la barra usada para tachar coincidía casi exactamente con el largo de las letras de manera que cuando la impresión de una barra salía, en el caso algo frecuente en las hojas, un poco desplazado, aparecían partes de las letras blancas, unas veces por arriba y en otras por abajo.

A las hojas que seguían mostrando segmentos de letras por un borde de la barra de tacha, se las volvió a pasar por imprenta para completar la tachadura mediante una segunda barra que abarcaba hasta dos milímetros más que la primera en la direc-



Esta es la hoja de la variedad de barra ancha. Se nota que la primera impresión no cubrió partes inferiores de las letras y fué necesario hacer otra mas abajo.

Esta prueba de imprenta, en la cual se ha desplazado la impresión de la barra varias veces, demuestra que la palabra AEREO se imprimió conjuntamente.

ción por donde seguía apareciendo el blanco de las letras. Esto dió lugar al aparecimiento de la variedad de hojas de Lufthansa de "barra ancha", que en rigor es la variedad de doble barra, mientras que la generalidad de las 5.000 emitidas, pero que nadie jamás sabrá cuantas fueron, en las que una sola barra, certeramente impresa, fué suficiente para tachar las palabras es conocida como de "barra delgada".

La palabra AEREO fue impresa, en las hojas, junto con la barra, tal como lo demuestra la prueba de imprenta que exhibimos, en la cual los desplazamientos progresivos de ambos elementos coinciden.

A estas variedades hay que agregar las que son comunes en cuanto al color, unas con azul pastel profundo y otras son celestes. Las variedades por desplazamiento de la barra ancha, de manera que llega a cubrir parte de la palabra Lufthansa (hacia arriba) o las cifras 1926-1976 (hacia abajo), son menos importantes puesto que se deben a la mecánica ya descrita de doble tachadura, siendo este aspecto: el tener dos barras, lo que define a la variedad.

En cuanto a las estampillas no conozco variedades importantes respecto del color azul, en cambio son conocidas las de barra fragmentada y las que no tienen barra o las tienen tan ténues que dejan ver las palabras ECUADOR-

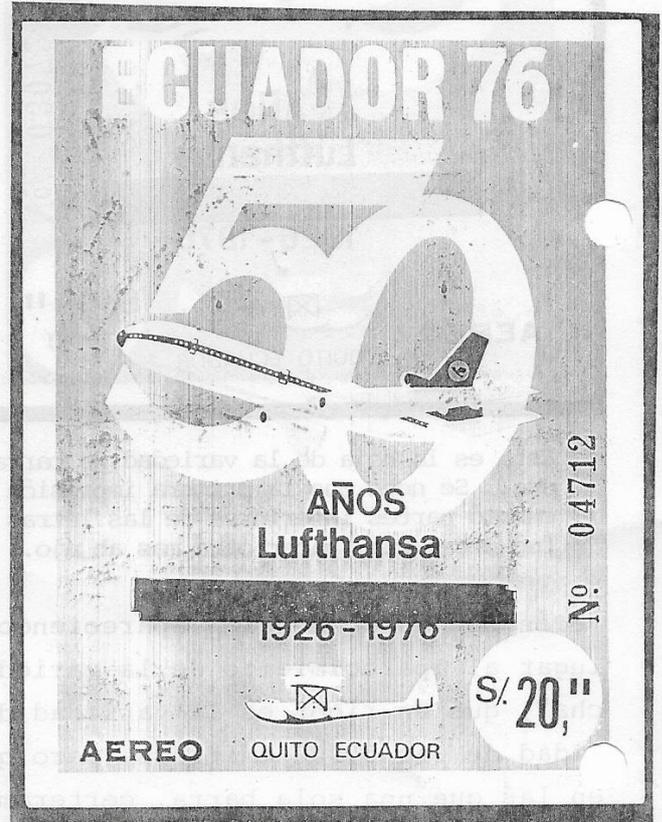
ALEMANIA.

Posiblemente el pequeño número de hojas emitidas (5.000), de una temática tan importante como es la de aviación, dejó insatisfecha una gran demanda que algunos falsificadores pretendieron aprovechar. Actualmente se ve circular más hojas falsas que legítimas.

Las hojas falsas, por los 50 años de Lufthansa, se caracterizan por estar impresas en papel diferente, a simple vista más blanco que el de las originales. Los colores son diferentes: generalmente en las falsas el celeste es más intenso en los grandes números 50 y menos en el campo general, el violeta que decora el jet en las legítimas lo tienen lila las falsas,



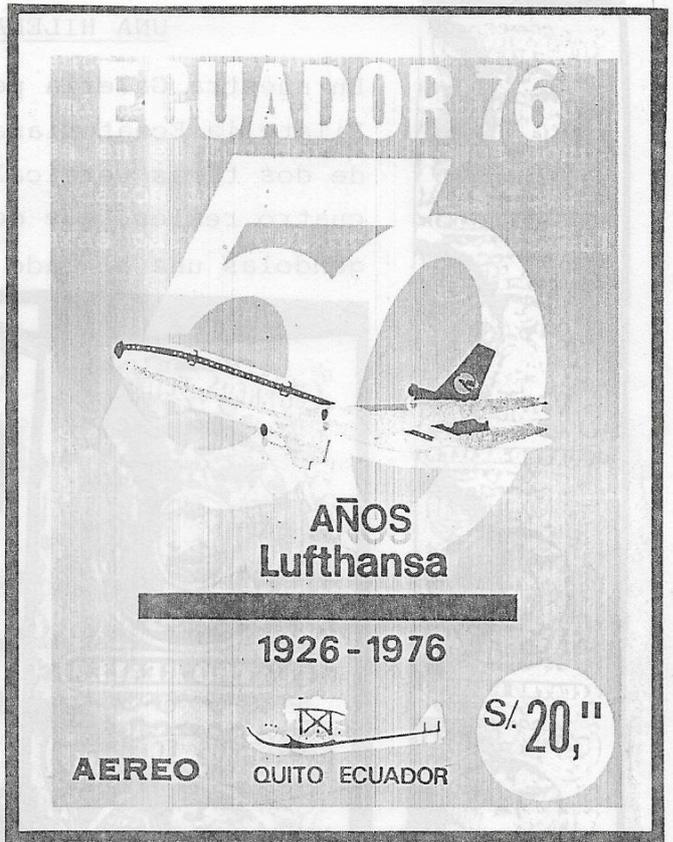
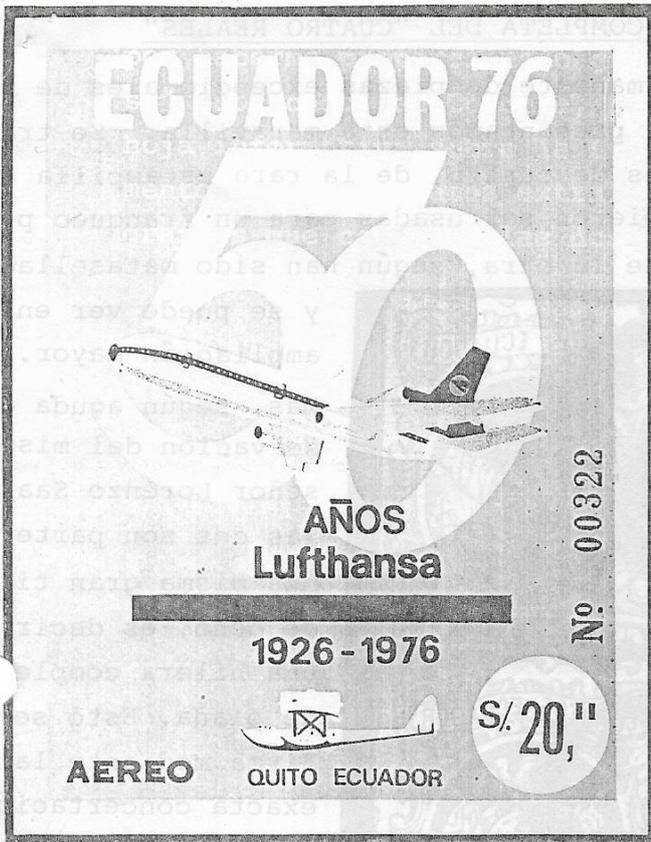
Primero se ensayo la tachadura con una greca en medio de dos líneas. Posiblemente el aspecto era mejor pero dejaba ver las dos palabras que pretendía ocultar. El AEREO de esta prueba también es diferente del que finalmente se adoptó.



En esta hoja se dió el caso contrario al de la hoja con doble barra que exhibimos mas arriba la primera barra se imprimió muy abajo y hubo que poner otra mas arriba, así y todo aparecen bordes blancos de la palabra ALEMANIA a la derecha.

el gris que completa la silueta del mismo avión es en las falsas más intenso y punteado. También es característica general de las hojas fraudulentas el tener desplazados los colores, principalmente los que componen los dos aviones.

Pero la más destacable diferencia entre las hojas legítimas de esta serie y las falsas, es que en éstas la barra de tachadura es 1 y hasta 1 1/2 milímetro más angosta y dejan notar que fueron impresas al mismo tiempo que todos los demás elementos negros del diseño y no posteriormente como sucedió con las originales, las que generalmente muestran depresiones por



Arriba reproducimos dos hojas falsas. Los colores son diferentes, varios de éstos, como en el caso de la derecha (sin número de "control") están desplazados, así los de la cola y alas de jet y el perfil negro del hidroavión. La barra, en estos casos no tacha nada, las han puesto los falsificadores intentando copiar a las originales.

como huella de la presión que sobre ellas ejerció la impresora con clisé (de tipos), mientras para las otras se debió utilizar siempre la offset. En realidad la barra de tacha de las hojas falsas no tachan nada, porque en ellas jamás existieron las palabras ECUADOR-ALEMANIA. De haber existido, tampoco se las hubiera podido tapar con una barra tan angosta.

también las letras de la palabra AEREO y el número 7 de 1976 son bastante diferentes, como se puede ver en las graficaciones del presente artículo.

Espero que lo consignado aquí pueda ser de utilidad a los coleccionistas y sirva para mantener la atención sobre la necesidad de sanear la Filatelia del Ecuador.

Nota. Agradezco a la Secretaría de la gerencia de Lufthansa en Quito, por haberme proporcionado gentilmente la "Historia de la Lufthansa" publicado, en Colonia, por la misma Empresa, así también la hoja informativa sobre la Lufthansa en el Ecuador, valiosos documentos de dónde hemos extraído los datos importantes y las fotografías que componen las dos primeras partes del presente artículo.

UNA HILERA COMPLETA DEL "CUATRO REALES"

En nuestra Galería permanente de piezas excepcionales de la Filatelia Ecuatoriana, presentamos esta maravilla. Se trata de dos tiras verticales de cuatro, de la rara estampilla de cuatro reales, que debieron ser usadas para un franqueo pegándolas una al lado de la otra, según han sido mataselladas

y se puede ver en la ampliación mayor.

Mas, según aguda observación del mismo señor Lorenzo Saa, las dos son parte de una misma gran tira de ocho, es decir de una hilera completa de plana. Esto se confirma mediante la exacta concertación del extremo inferior de la primera tira con el borde superior de la segunda, donde coinciden la que viene a ser cuarta estampilla de la hilera con la parte de sus propios ornamentos inferiores que, debido al corte le fueron separados.

Mas a la izquierda se muestra, en esta página, cómo queda la composición, sobreponiendo una sobre otra. Y de esta composición se establece que la hilera en cuestión es la primera de la plana, debido a que solamente ésta puede ostentar tan grandes márgenes a la izquierda.



Colec. Dn. L. Saá B.  
Cas. 419 Ambato Ecu.