

Quito

Centro Filatélico-Numismático Antigüedades y Artesanía Artística

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

BOLETIN No. 9 - Enero de 1.991.

Editor: Nicolás Jiménez M.

EDITORIAL

El Presente número

En el contenido del presente número se destaca el Alcance con "Nuevas observaciones..." que el Ing. Gonzalo Hurtado hace en 1.990, a su trabajo sobre las contramarcas de Incendio. Con esto se completa aquí la edición de todo el valioso Estudio, que -sin duda- seguirá siendo referencia obligada para todos los coleccionistas de la especialidad.

Destaca también la interesante carta que nos remitió, desde los USA, el ingeniero Robert A. D'Elia, a quién -desde luego- todos los filatelistas del Ecuador conocemos como una autoridad en Filatelia y particularmente en clásicas del Ecuador. Hemos leído su Estudio sobre el "Cuatro Reales" que constituyó una de las mas importantes ponencias en el Primer Congreso Ecuatoriano de Filatelia.

Quedamos muy agradecidos con el Ing D'Elia por su carta e invitamos a nuestros lectores a comentar su contenido.

Hemos recibido otras cartas que, como la que hemos comentado, se refieren a las maravillosas piezas que estamos presentando mes a mes. Lamentamos que su contenido no sea exclusivamente filatélico, tal como interesa a un órgano de difusión como éste.

Nos complace revisar archivos y publicaciones de tiempos pasados, comprobando que siempre hubo generosidad en los aportes, por parte de los coleccionistas, al conocimiento filatélico social. En el Ecuador, como en todas partes, lo tradicional ha sido que la avaricia intelectual sea completamente ajena al espíritu filatélico.

En Diciembre pasado nos visitó el doctor Fiorenzo Longhi, rica personalidad, filatelista muy conocido, tres veces ganador de grandes medallas de oro en exposiciones internacionales, quién está interesado en vuelos de pilotos italianos en el Ecuador y necesita documentación para su estudio. Este caballero se admiraba de la calidad del "Catálogo Histórico Descriptivo de Los Correos Aéreos del Ecuador" elaborado por el extraordinario Don Justo Campaña Zúñiga, publicado -nada menos- que a partir de Enero 9 de 1.937, en los números 54 y siguientes del Boletín Postal que ~~editaba~~ la Administración de los Correos de Guayaquil, en esos tiempos mejores.

Este Catálogo es fundamental y sin embargo no tan conocido, como debería, por presente generación de filatelistas locales, de manera que, con la gentil autorización de su autor, que agradecemos, lo incluimos en el Boletín, reproduciendo su presentación original, ya que el formato lo permite. En el presente número aparece las cinco primeras entregas y en el siguiente constarán las demás.

En todas partes se 'cuecen' habas

Se nos ha hecho llegar información de última hora, por parte de quienes realizan una investigación al respecto, sobre un cuantioso perjuicio ocasionado a un estimado filatelista ecuatoriano, por parte de un "ganster" suizo, comerciante inescrupuloso del Cantón de St. Gall.

La treta utilizada por el suizo para conseguir sus fines fué la de "armar" una subasta a fines de 1.989, ofreciendo el grueso de la colección a precios irrisorios respecto de los corrientes en el mercado y contra la voluntad del propietario. Lo siguiente ha sido "adjudicar" la mayoría de piezas, mañosamente, a un comerciante inglés de material latinoamericano "por la base". Este último debió haberse manifestado espléndidamente.

Alertamos a los colegas ecuatorianos, generalmente convencidos de que, por ostentar determinadas nacionalidades, la honorabilidad de los comerciantes puede darse por hecha, para que tengan mucha reserva sobre tal creencia.

El presente caso constituiría un ejemplo de que en todas partes se 'cuecen' habas y de que, posiblemente, los pícaros ingleses i suizos, que deshonoran a sus países, son mas pícaros que los nuestros, subdesarrollados, aunque aparenten seriedad por el lujo de sus publicaciones y por una supuesta, condescendiente, afición por lo latinoamericano.

Figura 1



Figura 2

Noviembre 12, 1.990

Estimado señor Jiménez:

Me gustaría agradecerle por enviarme copias de sus Boletines, que incluyen artículos de interés filatélico. Es, ciertamente, un fino servicio el que usted hace, de educación e información a los coleccionistas de "Ecuador", en lo concerniente a los sellos y a la Historia Postal de su País.

Como talvez usted está al corriente, yo tengo hecho un estudio de las emisiones clásicas del Ecuador, particularmente de la "Cuatro Reales" de 1.866. Respecto a ésta, me gustaría comentar sobre las piezas de Lorenzo Saa que ilustran el Boletín No. 5 pag 12 (Figura 1)* y mas recientemente el Boletín No. 6 pag 2 (Figura 2)*. Permítame expresar, en primer lugar, que en la mayoría de los sellos clásicos es posible ubicar el lugar de cada uno de ellos en la plana, según estuvieron ubicados los estereos en la plancha original, lo que ayuda, en muchos casos a determinar su genuinidad. Esto es particularmente cierto en los "Cuatro Reales", en los cuales el ancho de los óvalos, el espaciamiento entre las estampillas en la hoja, varia-

ciones en la rotulación, en los bordes ornamentales y en otros detalles del diseño, además de las fallas ocurridas en los estereos al componer la plancha, hacen bastante fácil dicha ubicación en la mayoría de los casos.

Las estampillas que ilustran sus boletines están entre las mas caracterizadas variedades de la plana. Yo creo que, aunque es riesgoso ubicar el lugar de plana a partir de fotocopias de estampillas y especialmente cuando están reproducidas a diferente escala, las estampillas citadas son las siguientes:

1. La estampilla presentada en el Boletín No. 5, pag 12, está -creo- en la posición No. 10 de la fila superior de la plana. Esta es, a propósito, perteneciente a la variedad que tiene el óvalo de 15 1/2 mm de ancho. Precisamente la de óvalo mas ancho de la plana.
2. Las estampillas presentadas en el Boletín No. 6, pag 2, están -creo- en las posiciones 49 y 50, las décima y onceava estampillas de la cuarta fila de la plana. La posición 50, como usted hace notar, tiene peculiar la forma de las "R" de "CORREOS". La "E" de "CORREOS", parcialmente oculta por el matasello, es también de una forma de escritura "E" distinta al tipo normal de esas letras. Esta variación se encuentra también en otras estampillas, pero no en combinación con las peculiares "R".

Espero que usted encuentre estos comentarios de valor para sus lectores, espero también seguir recibiendo ejemplares de sus próximos boletines.

Atentamente,
Robert A. D'Elia

* Los paréntesis, las figuras y la traducción del Inglés son de la Redacción.

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

(C O N C L U S I O N)

CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DE LOS RIOS

1. Dibujos indicados en los catálogos:

RIOS	19	RIOS	RIOS	19	RIOS
9	Rios	19	19	19	Rios 9

Stanley Gib. Ivert/1913

Ivert 39

Minkus Dr. Munk

2. Contramarcas legítimas:

Existen dos tipos de esta contramarca, que se diferencian por el tamaño de la palabra RIOS, siendo más común el que tiene la palabra en letras más grandes.

Existen muchos sellos en que falta la cifra "19".

Como se emplearon dos sellos de caucho, uno con la palabra "RIOS" y otro con la cifra "19", la posición que ocupan estas dos partes de la contramarca puede ser cualquiera, sobre la estampilla.

Fue aplicada la contramarca en colores negro y azul sobre los valores hasta un sucre.

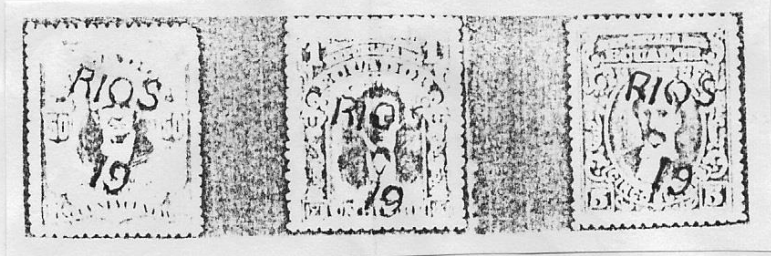


3. Falsificaciones

Las tomadas del catálogo Ivert 39 han sido realizadas con un sello de caucho en el que constan las dos partes, por lo tanto siempre ocupan la misma posición:



Hay otra falsificación parecida a la del catálogo Ivert 39, pero con el "1" de la cifra "19" más grande que el "9", ambas bajo las letras "OS" de RIOS y no bajo las letras "RI" como en el caso anterior.



CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DE PICHINCHA

1. Dibujos que indican los catálogos:

JUL 29 1902	JUL 29 1902	JUL 29 1902	JUL 29 1902	JUL 29 1902
Stanley Gibbons	Ivert 1913	Ivert 1939	Minkus	Dr. Munk

2. Contramarcas legítimas:

La contramarca usada en Quito fue sacada de un matasello del cual se usó sólo la parte central con la fecha que corresponde al siguiente día de promulgado el Decreto que autoriza las contramarcas.

En la cifra "1902", los números "1" y "9" están más unidos que los números "0" y "2".

Fue aplicada con tinta negra sobre todos los sellos:



3. Falsificaciones:

La que corresponde al catálogo Ivert 39 es fácil de distinguir por cuanto en las iniciales del mes de Julio "JUL", se ha escrito "JUI" :



Otra falsificación existe con las letras y números más grandes:



CONTRAMARCAS USADAS EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

1. Dibujos que indican los catálogos:

Stanley Gibbons:

DE DE DE

Ivert 1913 :

DE DE DE

Ivert 1939 :

DE DE

Minkus: :

DE DE

Dr. Munk :

DE DE DE DE

2. Contramarcas legítimas:

Existen 10 variedades del resello "DE" usado en Ambato que reproduzco a continuación, siendo prácticamente imposible, sin tener ninguna información, determinar cuáles de éstos son legítimos. La mayor parte están con tinta negra, pero existen también con violeta.

El valor de cinco sucres no fue usado.

Fueron marcados con sellos de caucho a mano (filas 3,4,5,7,8,9 y 10) y en una imprenta (filas 1,2 y 6).

La variación entre la fila 1 y 2 es sólo el uso de tipos diferentes en las mismas planas.

Por timbres fiscales también contramarcados, parece que son originales los que corresponden a las filas 1,2 y 7



Variedades del Resello "DE" de Ambato:





OTRAS CONTRAMARCAS

Usadas en la Línea Férrea

Los diferentes catálogos indican los siguientes dibujos:

Stanley Gibbons:



CONTRAMARCA

Ivert 1913 :

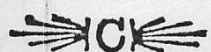


CONTRAMARCA

Ivert 1939 :

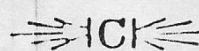


Dr. Munk :



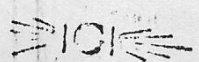
CONTRAMARCA

Minkus :



CONTRAMARCA

Fournier :



Estas contramarcas llamadas del "ferrocarril" las considero sin validez, puesto que el Decreto autorizaba a los gobernadores de cada provincia para contramarcas los timbres, pero en ninguna parte menciona a estaciones del ferrocarril, que en todo caso debían usar las estampillas de la provincia a que pertenecían.

Por otra parte, publicaciones de la época que antes he mencionado, cuestionan estos resellos, así como también el Dr. Munk.

Contramarca "estrella" usada en la estación de Huigra, con matasello de Agosto de 1.902:



CONTRAMARCAS DE LA PROVINCIA DEL CAÑAR

Solo en los catálogos Ivert 1913 y Stanley Gibbons aparecen los dibujos de esta rara contramarca, que fue realizada con un sello de caucho de la Tesorería de Hacienda de la Provincia sobre 4 estampillas y en color rojo:



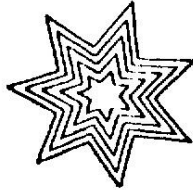
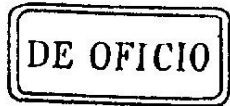
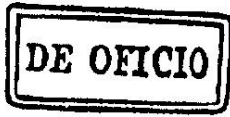
Stanley Gibbons
(Reducida)

Ivert 1913:



2. MATASELLOS O CANCELADORES CONFUNDIDOS CON RESELLOS

Los siguientes canceladores (unos legítimos y otros inventados) han sido considerados como Contramarcas de Incendio, pero definitivamente deben ser descartados como tales:



3. CONTRAMARCAS MENCIONADAS POR EL Dr. MUNK

Hay dos contramarcas que menciona el Dr. Munk y que nos son desconocidas:

CORREOS

H

CONCLUSIONES:

PRIMERA: Las contramarcas aplicadas a los timbres en circulación en el Ecuador en Julio de 1.902, están debidamente legalizadas por decretos del Presidente de la República, General Leonidas Plaza G.

Estas contramarcas se originaron por la desaparición de los timbres a raíz del incendio de Guayaquil y fue una medida de emergencia.

SEGUNDA: Desaparecida la emergencia, vuelven a circular los timbres postales de la emisión de 1.901 desde fines de 1.902 hasta 1.907 sin ninguna contramarca.

TERCERA: Los sellos contramarcados circularon en el Ecuador sólo unos pocos meses, en 11 provincias, por lo cual su número es muy reducido.

CUARTA: La gran demanda en el mercado filatélico de esta interesante variedad de sellos postales, origina las falsificaciones que, como hemos visto, son muy numerosas y fáciles de crear por haberse empleado sellos de caucho en la mayor parte de las provincias.

QUINTA: Las contramarcas aplicadas a los sellos de la serie de 1.899 son "de favor".

Este estudio de las contramarcas usadas en el Ecuador a raíz del incendio de Guayaquil en Julio de 1.902, será revisado en el futuro, para añadir nuevos datos que aparezcan y para lo cual, desde ya espero contar con la colaboración de todos los colegas especialistas.

Finalmente quiero dejar constancia de mi agradecimiento para el Sr. Víctor Iza Rodríguez, sin cuya colaboración hubiera sido imposible realizar este trabajo.

Ing. Gonzalo Hurtado Uscocovich
Guayaquil - Ecuador

Nota.- Lo que sigue a continuación es un alcance realizado por el Ing. Hurtado a su trabajo original. Alcance que muy satisfechos damos a conocer por primera vez La Redacción.

NUEVAS OBSERVACIONES: JULIO DE 1.990
(Al Estudio de las Contramarcas de Incendio....)

En el Primer Congreso de Filatelia realizado en Quito en Noviembre de 1.985, presenté un estudio de las Contramarcas realizadas sobre la emisión de 8 valores - del año 1.901.

En el mes de Noviembre de 1.986 realicé una revisión completa del estudio y ahora, habiendo obtenido nuevos documentos me es grato presentar una segunda revisión de este interesante tema de nuestra Filatelia.

Buscando en la Biblioteca Municipal de Guayaquil documentos y leyes sobre la creación de los Consejos Escolares que permitieron el resello de las estampillas de 1.907, hallé un informe muy detallado del Director General de Correos presentado en el año 1.905 * y que comprendía toda la labor realizada por la antes mencionada Dirección General entre los años 1.901 a 1.904 (Presidencia del General Leonidas Plaza G.)

El informe consta de 131 páginas, impreso en Quito en la Escuela de Artes y Oficios.

Este informe de actividades está suscrito por el Sr. J. Cervantes F., el 22 de - Mayo de 1.905, funcionario que primero había sido Secretario General y luego Director General de Correos.

Como primera novedad, en lo que concierne a las Contramarcas usadas a raíz del - Incendio, en su muy detallado informe el Director General de Correos no menciona ba nada al respecto. (Ver fotocopias adjuntas de las 5 primeras páginas del informe)

CONTRAMARCAS SOBRE LA SERIE DE 1.899-1.900

En las conclusiones a que llegaba en la primera revisión de Noviembre de 1.986 - (Pag. 48) y como Quinta decía textualmente: "Las contramarcas aplicadas a los se llos de la serie de 1.899 son de "favor" "

En la página 4 del informe del Director General de Correos, y en la lista de actividades realizadas en el año de 1.901, el Sr. Cervantes indica:

"Retirar de la circulación las estampas emitidas en 1.899-1.900 (20 de Septiem - bre)

"Destinar el producto del remate de las anteriores estampas en favor del Colegio Vicente Rocafuerte (31 de Octubre)"

En la página 5 de la revisión de Noviembre de 1.986, consta el texto del Decreto N. 21 promulgado el 25 de Septiembre de 1.901 en el Registro Oficial que se retiran en absoluto de la circulación los sellos de 1.899 y en la página 9 la conclusión lógica de la imposibilidad de la existencia después de 1 año de estos se - llos en las Oficinas de Correos.

Pero, según el informe en referencia, los saldos que quedaron en existencia en - 1.901 fueron rematados y los fondos destinados al Colegio Vicente Rocafuerte.

CONCLUSION: Jamás los sellos de la emisión de 1.899-1.900 pudieron ser Contramar cados si habían sido retirados de circulación y rematados un año antes del Incen dio!

Por lo tanto, mi aseveración de que los sellos que existen contramarcados de la - emisión de 1.899 son "de favor" queda probada y el coleccionar estos sellos a - gusto de cada filatélico sabiendo su origen.

* Parte de este documento está transcrita aquí más adelante, a partir de foto - copias recibidas del autor. (Nota del Editor)

CONTRAMARCAS USADAS EN LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL GUAYAQUIL-QUITO

En la página 45 de la primera revisión de 1.986 indicaba lo siguiente: "Estas Contramarcas llamadas del Ferrocarril las considere sin validez, porque el Decreto autorizaba a los Gobernadores de cada Provincia para contramarcas los timbres, pero en ninguna parte menciona estaciones de ferrocarril que en todo caso debían usar las estampillas de la provincia a la que pertenecían."

Como prueba de esta aseveración, encontré en la colección del Sr. Hans Predl de Viena, un sello de 10 centavos de la emisión de 1.901, bisectado, con un matasello ovalado de Huigra con fecha 20 de Septiembre de 1.902 y la inscripción "The Guayaquil and Quito....." y en mi colección tengo un sello de 1 centavo con el matasello ovalado "Guayaquil and Quito..... Bucay Junc(tion) - con fecha Octubre 27 de 1.902. Ninguno de estos sellos usados en estaciones del ferrocarril tiene Contramarca a pesar de que sólo habían transcurrido 1 y 2 meses del incendio!

Finalmente, quiero recalcar que las 5 conclusiones a que llegué en la revisión de 1.986 del Estudio de las Contramarcas usadas en nuestro país a raíz del Incendio de 1.902 están en plena vigencia.

FIN

Documento

MINISTRO SECRETARIO DE ESTADO

EN EL DESPACHO DE INSTRUCCION PUBLICA

POR EL

DIRECTOR GENERAL DE CORREOS

DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

EN EL AÑO 1905

QUITO

SEÑOR MINISTRO

En cumplimiento del deber que me impone el número 11 del artículo 4 del Reglamento de Correos, y de la orden contenida en su oficio número 91, de 28 de Abril último, tengo el honor de elevar a usted el informe del ramo cotidiano a mi dirección desde el 3 de Noviembre de 1.904, con motivo de que mi distinguido antecesor fué llamado a otro cargo importante de la Administración pública.

La circunstancia de haber servido la Secretaría General de Correos me facilita hasta cierto punto, presentar un informe, cual lo pensaba mi antecesor, comprensivo de cuanto se ha hecho en el servicio postal, desde el principio de la Administración del Señor General Don Leonidas Plaza Gutiérrez, hasta hoy.

Este informe debiera comprender únicamente la relación de los esfuerzos hechos y de los progresos alcanzados durante ese período de tiempo. Sin embargo, me permitirá usted enunciar algunas ideas acerca de reformas y mejoras necesarias en un servicio público, vinculado de modo muy estrecho al desarrollo de la civilización.

El Correo en estado rudimentario, sin leyes ni cohesión que le permitan realizar sus fines, simboliza, por decirlo así, el atraso de un pueblo: así como su cultura y prosperidad se reflejan pujantes en el Correo, si éste adquiere amplio desenvolvimiento para convertirse en lazo de unión y educador de los hombres.

Este criterio lo aplicamos nosotros en las faenas diarias del servicio, y en la generalidad de los casos salimos buenos y valederos.

No es aventurado suponer que el modo de pensar del señor Ministro y de los hombres dirigentes del país, sea poco favorable respecto del Correo ecuatoriano.

LEGISLACION

El Ecuador carece de un Código postal en que se consulten los progresos de las jurisprudencias sobre la materia.

La institución postal ecuatoriana permaneció hasta 1.901, con ligerísimas salvedades, abandonada á la incuria é inmovilidad, sin otras leyes que concurriesen á su desenvolvimiento, que los preceptos aislados é inconexos constantes en el Código de procedimientos civiles, sobre expedición a debe de los procesos judiciales; en el Código penal, sobre sanciones por el uso y circulación de estampas postales falsificadas ó obliteradas; en la ley de Elecciones, sobre envío de los respectivos registros á la Corte Suprema de Justicia.

Desde el año expresado, los Poderes Legislativo y Ejecutivo, el último especialmente, se han preocupado de la institución postal y expedido leyes y decretos que significan un esfuerzo de reforma tendiente á abolir las prácticas rutinarias, limitadas, deficientes y mal avenidas con las tendencias que en la hora presente dominan a la Unión Postal Universal.

La labor del primero ha sido:

- Ordenar franquicias en la ley de Instrucción pública;
- Disponer que los interventores de correos cobren los impuestos á las mercaderías importadas ó exportadas por correo, en la ley de Aduanas;
- Asignar en globo una cantidad para el sostenimiento de la institución postal;
- Aprobar el tratado con Colombia, sobre intercambio de paquetes postales (9 de Octubre de 1.903);
- Aprobar en primera y segunda discusión el tratado con el Perú, sobre intercambio de paquetes postales (1.903)

La labor del segundo ha sido:

-1.901-

- Expedir el presupuesto de sueldos y más gastos del servicio (18 de Enero);
- Aumentar el sueldo á los empleados de la oficina en Riobamba (29 de Enero);
- Crear una oficina en Baños (31 de Enero);
- Establecer el cargo de Secretario intérprete de la oficina en Guayaquil (25 de Febrero);
- Aumentar el número de empleados de la oficina en Guayaquil (11 de Marzo);
- Aprobar el reglamento sobre provisión de cargos postales (20 de Marzo);
- Crear un ayudante de la oficina en Ibarra, y aumentar sueldo a los administradores de las oficinas en Cayambe, Malchingui y Machachi (27 de Marzo);
- Establecer líneas postales entre Ibarra-Esmeraldas y Quito-Chone (28 de Marzo);
- Determinar la hora en que deben entregarse las valijas á las Compañías inglesa y sud-americanas de vapores (11 de Abril);
- Adicionar al reglamento de correos (27 de Mayo);
- Declarar ley de la República el convenio con el imperio alemán sobre intercambio de paquetes postales sin valor declarado (29 de Mayo);
- Organizar las oficinas para el servicio anterior en Quito y Guayaquil (22 de Mayo);
- Establecer un segundo correo de encomiendas en la línea Quito-Guayaquil (17 de Junio);
- Expedir nuevo reglamento de correos (21 de Junio);

Retirar de la circulación las estampas emitidas en 1.899-1.900 (20 de Septiembre);

Destinar el producto del remate de las anteriores estampas, en favor del Colegio Vicente Rocafuerte (31 de Octubre).

-1.902-

Expedir el presupuesto de sueldos y más gastos del servicio (10 de Julio);

Aprobar el reglamento interior de la oficina en Guayaquil (21 de Noviembre);

Suprimir todas las receptorías de timbres fiscales y estampillas de correos - (23 de Diciembre);

Habilitar como estampas postales de un centavo los timbres móviles de veinticinco centavos (27 de Diciembre);

Expedir el presupuesto de saldos y más gastos del servicio para 1.903 (31 de Diciembre).

-1.903-

Fijar el viático que deben percibir los empleados postales (16 de Junio);

Reglamentar el uso de la estampa oficial de correos (16 de Noviembre).

-1.904-

Expedir el presupuesto de sueldos y más gastos del servicio (1º de Enero);

Reformar el reglamento, en lo que concierne á calificación de correspondencia y tarifas (10 de Febrero);

Establecer el servicio de valores declarados dentro de la República (15 de Febrero);

Ordenar la emisión de estampas postales, con motivo del centenario del capitán Abdón Calderón (19 de Febrero);

Aumentar sueldo al secretario-intérprete de la oficina en Guayaquil (1º de Marzo);

Aprobar el arreglo celebrado entre el Secretario general de Correos y la Compañía del Ferrocarril, sobre transporte de valijas y dinero (15 de Abril);

Derogar el aumento de sueldo al mismo secretario de la oficina en Guayaquil - (20 de Septiembre);

Suprimir el cargo de oficial tercero de la Sección de Contabilidad de la Dirección general (18 de Octubre);

Habilitar todas las oficinas principales para el intercambio de paquetes con Francia y Alemania (22 de Octubre);

Autorizar la venta del sobrante de las estampas postales conmemorativas (4 de Noviembre);

Disponer que el Jefe de Sección exterior desempeñe el cargo de Secretario general de Correos (4 de Noviembre);

Establecer el servicio de abonos á diarios y publicaciones periódicas, dentro de la República (16 de Noviembre);

La Dirección general del ramo ha expedido resoluciones administrativas, sobre aplicación del reglamento y decretos ejecutivos, estableciendo de este modo una jurisprudencia práctica.

Esto por lo que respecta al derecho público interno.

En cuanto al internacional, las Convenciones de la Unión Postal han venido reflejando en nuestro país el movimiento progresivo del correo en todo el mundo. El Ecuador hasta hoy se ha adherido sólo a la Convención principal acordada en los diversos congresos postales.

Los convenios con Francia y Alemania hacen partícipes al Ecuador, de manera limitada, de las ventajas de los utilísimos y variados servicios estipulados en los congresos postales.

Así pues, una reorganización del correo ecuatoriano se impone como medida urgente, inaplazable y fundamental, para que nuestro país no continúe rezagado en punto tan importante de la civilización.

Consecuentemente, y á virtud de estudios de la legislación postal de otros países, he podido formar el proyecto que, respetuosamente, permítome someter á su

ilustrada consideración.

Al proyecto he trasplantado, por decir así, lo más útil de dichas legislaciones, procurando amoldarlo a nuestras consideraciones actuales y las de expectativa - que permitirá más amplio desenvolvimiento. Tampoco he descuidado de compenetrar me del criterio dominante en la legislación de la Unión Postal.

El trabajo á que me refiero es de mero extracto y aplicación. Con esta salvedad, he aquí el

P R O Y E C T O
DE
LEY SOBRE CORREOS
ARTICULO 1º

Autorízase al Poder Ejecutivo para reorganizar el servicio de correos en la República á cuyo efecto expedirá el reglamento necesario bajo las siguientes bases:

1º El Correo en el Ecuador es un servicio público, instituido para la recepción, transmisión, distribución y registro de la correspondencia; y consecuentemente, es un ramo de la Administración pública, cuya dirección e inspección superiores corresponden al Presidente de la República, quién las ejercerá por órgano de un Ministro Secretario de Estado, y del Director general de Correos, en su orden;

2º El correo tiene el monopolio:

- A) del transporte y distribución de cartas cerradas y de toda naturaleza de correspondencia equiparada á carta; y
- B) de la fabricación, emisión y venta de estampas postales y demás fórmulas de franqueo.

3º El correo es responsable:

- A) por los valores declarados en cartas y encomiendas registradas;
- B) por las cantidades confiadas para la emisión de libranzas y cheques postales;
- C) por las cantidades cobradas por cuenta de terceros;
- D) por las recibidas para suscripciones á diarios y publicaciones periódicas; y
- E) por los valores á que se refieren los casos previstos en las Convenciones internacionales vigentes, ó que se celebraren.

4º El derecho a indemnización, por los valores perdidos ó extraviados, prescribe en un año, á contar desde la fecha en que fueron confiados al Correo, ó desde la última reclamación.

Fin del Trabajo de Ing. Hurtado sobre las Contramarcas, incluido el Alcance a Julio de 1.990.-

Reproducimos una interesante postal en la que se representa el Gran Incendio de Guayaquil, en 1.902.

Posiblemente estamos presentando el bloque de "Cuatro Reales" usado más grande que se conoce; son nueve estampillas que componen una sola pieza.

Conocemos, cuando menos, dos bloques de ocho cada uno -que los presentaremos próximamente- también usados, pero el presente es el único de nueve.

Estaremos complacidos si nuestros lectores comentan al respecto. Es posible que en el Ecuador no tengamos noticias de la existencia de un bloque mayor que haya sido utilizado para franquear algo de un peso muy considerable: más de 4 y 1/2 libras.

Es verdad que hay un corte que daña a la pareja superior y a parte de la que le sigue, inclusive falta una sección angosta, pero esto no afecta la unidad maravillosa de la pieza.

La ubicación de esta pieza en la plana no es difícil. Según el pequeño gráfico explicativo que adjuntamos arriba, corresponde a las hileras 3 y 4, de las cuales hay las parejas de la fila horizontal 8 y de las 7, 6 y 5 y una de la hilera 4 fila 4.

Por tanto las posiciones de cada una de las estampillas que componen la pieza, comenzando por arriba, son: 43, 55 y 56, 68 y 69, 81 y 82, finalmente 94 y 95.

De las 18 estampillas, en la plana, de 19 mm de ancho, en esta pieza están cuatro: las 43, 55, 82 y 94. Una de éstas, la 55 hace bello contraste con la 56 que tiene 3/4 de milímetro más de ancho, de manera que su óvalo se ve "redondo". En las parejas inferiores el contraste es menor.

Agradecemos a Don Lorenzo Saa Berstein que nos ha beneficiado con la fotografía y la autorización para publicarla.

oooooo + ooooooo

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

	(3)	(4)
Relay		43
" 5	55	56
" 6	68	69
" 7	81	82
" 8	94	95



EL SERVICIO POSTAL AEREO EN EL ECUADOR

Por FLORES DEL ANDE

Debido al incremento que va tomando día a día el Servicio de Transportes Aéreos en el Ecuador, con fines exclusivamente comerciales, especialmente en el transporte de pasajeros, correspondencia postal, equipajes y encomiendas, hemos creído de interés dar a conocer por medio de una breve reseña, la forma cómo se estableció dicho servicio en el país, para luego entrar a considerar los resultados obtenidos y los beneficios que está reportando actualmente la Aviación Civil, como medio de comunicación rápido y moderno.

Cuando en el mes de marzo de 1935, el Gobierno ecuatoriano, en la prensa del país publicó una licitación encaminada al establecimiento de la Aviación Civil, el señor G. L. Chanange, en su carácter de representante del Sindicato "Cóndor", de la Deutsche Lufthansa, y de la SCADTA, comunicó este propósito al señor F.W. Hammer, a fin de que las Compañías de las que el primero era representante y el segundo miembro activo, pudieran tomar parte en la mencionada licitación. El señor Hammer, mundialmente conocido como un verdadero As de la Aviación Civil, y miembro fundador de la SCADTA en Colombia y del Sindicato "Cóndor" en el Brasil, se hallaba a la sazón en gira de propaganda de la Aviación Civil por algunas naciones sudamericanas, y una vez recibida la noticia, a principios de Mayo del mismo año, vino al Ecuador a fin de estudiar las posibilidades que le ofrecía este país para el establecimiento de la aviación civil.

Al poco tiempo de llegado al Ecuador, el señor Hammer presentó a la consideración del Gobierno un proyecto de contrato, en el que conforme a la licitación convocada, se terminaba la organización de una escuela para pilotos civiles. Como este propósito no fuera posible realizarlo, por razones de innumerables dificultades que se presentaron, se optó por suprimirlo del contrato.

Poco antes de que se firmara dicho contrato con el Gobierno para el establecimiento definitivo del servicio aéreo regular en el territorio de la República, el señor Hammer se ausentó a Europa, para arreglar a nombre del Gobierno del Ecuador, con el Gobierno Alemán, la celebración de un contrato, a fin de poder efectuar la importación de materiales necesarios, pagaderos en forma ventajosa. Cuando a principios de Julio de 1936, el señor Hammer volvió de ese viaje, trajo un avión Messerschmidt del tipo M 108 Taifun, al que se lo denominó "Pájaro Azul", el mismo que entró inmediatamente al servicio de experimentación y exploración de nuestras zonas.

Entre los ecuatorianos que aportaron su valiosa ayuda para la fundación de la Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos, debemos anotar a los señores Dn. Luis Orrantía, Dn. Lucindo Almeida, Dn. Alberto Rodríguez, Dn. Manuel A. Navarro, Dn. G.L. Chanange, Dn. Ernesto Grisbach y otros.

En breves líneas vamos a resumir los principales puntos del contrato que la Compañía SEDTA, celebró con el Supremo Gobierno del Ecuador y que fué debidamente autorizado por Decreto Supremo N° 44, de 28 de Junio de 1937.

El establecimiento de dos viajes semanales, por lo menos, entre Quito y Guayaquil, con los cuales la Compañía debía iniciar el servicio de transportes aéreos, a más tardar después de seis meses, contados desde la fecha de inscripción del Contrato.

El mantenimiento normal de este servicio, sin interrupciones y su extensión a diversos lugares de la República, debiendo unirlo con el itinerario de otras Compañías ya establecidas en el país y procurando buscar conexiones con Compañías internacionales de transportes aéreos.

El Gobierno concedía a la SEDTA la autorización necesaria para el establecimiento de estos servicios en el territorio de la República, debiendo aquella fijar las líneas que le fueren convenientes, previa autorización del Gobierno y con sujeción a las leyes y Reglamentos del País. En el plazo de dos años, contados igualmente desde la fecha de suscripción del contrato, la Compañía quedaba obligada a establecer, por lo menos, una nueva línea y a mantenerla en servicio siempre que fuere comercialmente posible.

Según el mismo contrato, la SEDTA se comprometió, previo el respectivo pago, a dedicar sus aviones al auxilio de la Policía, al transporte de enfermos, heridos, médicos, medicinas, campañas sanitarias, levantamiento de planos y mapas topográficos por medio de la fotografía aérea; a inspecciones oculares, deslindes, etc., siempre

que así lo requieran el Gobierno y las Instituciones Científicas del País, sin que por ésto se interrumpa el servicio regular, al que en todo caso se concede preferencia.

Los puertos aéreos que tiene el Gobierno del Ecuador ya establecidos y los que en el futuro se instalaren, fueron puestos a disposición de la SEDTA, teniendo en cambio la Aviación Militar del Ecuador el derecho de utilizar los talleres e instalaciones terrestres de la Compañía, siempre que con ésto no se perjudique la marcha normal de los transportes aéreos. Además, en caso de guerra, el Gobierno del Ecuador, se reserva el derecho de utilizar gratuitamente todas las instalaciones terrestres y demás construcciones de la Compañía; y en cuanto a los aviones, el Gobierno los podrá utilizar en el transporte de tropas, víveres, y materiales, previo pago respectivo y haciendo suyas en este caso las obligaciones contraídas por la SEDTA con las Compañías de Seguro.

La SEDTA fija libremente sus tarifas del servicio postal, las que en todo caso no pueden ser superiores de veinticinco céntimos de franco suizo o sean 0.0717 gramos de oro fino, por cada cinco gramos o fracción sin perjuicio de tarifas del Gobierno para el franqueo postal. Por cada viaje debe transportar gratuitamente hasta cuatro mil gramos (inclusive el empaque de comunicación oficial), cobrando sobre el exceso la tarifa general.

El Gobierno emite las estampillas de sobretasa aérea y entrega, mensualmente, a la SEDTA las cantidades que, de acuerdo con sus necesidades, ésta solicite, abonando al Gobierno el costo neto de la impresión de las mismas.

El Gobierno tiene establecida en la Dirección General de Correos una sección independiente dedicada al servicio de correo postal aéreo de la SEDTA, la misma que no puede conducir cartas ni valores que pertenezcan al servicio postal sino en las valijas que sean entregadas oficialmente por las autoridades de correos, debiendo pagar una multa de cien sucres en caso de infracción.

El monto mínimo de inversiones que hará la SEDTA para el establecimiento de Estaciones Terrestres de Aviación, con sus respectivos talleres e instalaciones de radio y meteorología asciende a un millón quinientos mil sucres, las mismas que deben estar terminadas después de dos años de firmado el contrato.

El tiempo de duración de este contrato es el de veinte años, a contarse desde el día en que se celebró la escritura pública correspondiente, pudiendo prolongarse automáticamente, salvo el caso que uno de los contratantes quisiera darlo por terminado, lo cual se avisará con un año de anticipación.

En sus comienzos, el servicio aéreo se lo estableció en forma experimental. Ya en Abril de 1937, a más de un servicio bastante irregular, efectuado por la línea que más tarde sería la principal, entre Guayaquil y Quito, se llevaron a cabo muchos vuelos de estudio entre varias otras ciudades ecuatorianas, afin de que el personal de tripulación llegara a familiarizarse completamente con las posibilidades técnicas y sobre todo con las condiciones climáticas de las diferentes regiones. Junto con estas actividades, se efectuaron, asimismo, muchos vuelos por cuenta de los señores Scottoni, los que habían contratado los servicios de la SEDTA para efectuar trabajos de fotogrametría a lo largo de las comarcas por donde debía pasar el Ferrocarril Ibarra-San Lorenzo que ellos se habían comprometido a construir.

A principios de Junio llegó un ingeniero para iniciar los trabajos de organización terrestre. Su primer trabajo fue la construcción de un campo provisional de aviación en Esmeraldas, ya que el campo que los señores Scottoni se habían comprometido a construir, no llegó a ser una realidad. Poco tiempo después, y a base de las experiencias que se habían podido acumular, el señor Hammer consiguió en Alemania dos aviones de la casa Junkers y algunos aparatos de radio, además del material necesario para ir mejorando las instalaciones de la sociedad. Estos dos aviones eran dos monomotores Junkers, del tipo W 34, el primero de los cuales fue embarcado en noviembre y el segundo en enero de 1938. Hasta fines del mes de febrero de este mismo año, se volaron más de 12.000 kilómetros, incluyendo los vuelos que el "Pájaro Azul" había efectuado entre Quito y Guayaquil. El segundo avión que, como dejamos indicado, llegó al Ecuador en enero, decoló de Guayaquil con dirección a Quito el 4 de marzo, después de haber esperado varios días un tiempo favorable; pero, desgraciadamente, habiendo entrado en la cordillera un tiempo excepcionalmente malo, se estrelló contra unas ro-

cas cerca del Chimborazo pereciendo todos los que viajaban en la nave, es decir el - señor Hammer, el Capitán Marco Aguirre de la Aviación Militar Ecuatoriana, el Mecánico Weiss y el señor Butscher.

El 20 de Mayo del mismo año, después de esta terrible catástrofe, llegó el piloto ingeniero G.A. Wachsmuth de la Deutsche Lufthansa, a fin de estudiar la situación en - que, con esta pérdida, quedaba la SEDTA y permanecer en el país por algún tiempo como Consejero Técnico de la misma. Fué entonces cuando resolvió la Sociedad el ingreso definitivo de la Deutsche Lufthansa, poderosa Compañía de Aviación, como accionista de la misma, quedando en esta forma garantizada la dirección y vigilancia técnicas de la Sociedad. El Sr. Wachsmuth fue entonces nombrado Gerente Técnico, habiendo logrado, al poco tiempo de este nombramiento, establecer vuelos regulares con el Monotor "Pichincha" y una vez por semana, entre Quito y Guayaquil. Con estos vuelos regulares, efectuados sin un solo minuto de retraso, el público fue ganando confianza y utilizando con más frecuencia los servicios de la SEDTA, de tal manera que ésta se vio precisada a pedir un trimotor, también Junkers para así seguir cumpliendo en forma puntual el itinerario establecido.

El 1º de noviembre de este año se inauguraron los vuelos trisemanales entre Quito y Guayaquil con el citado trimotor, el que además efectuó un vuelo a Cuenca, con todo éxito, llevando como pasajeros a varios miembros de la Asamblea Nacional que actuaba en aquel tiempo.

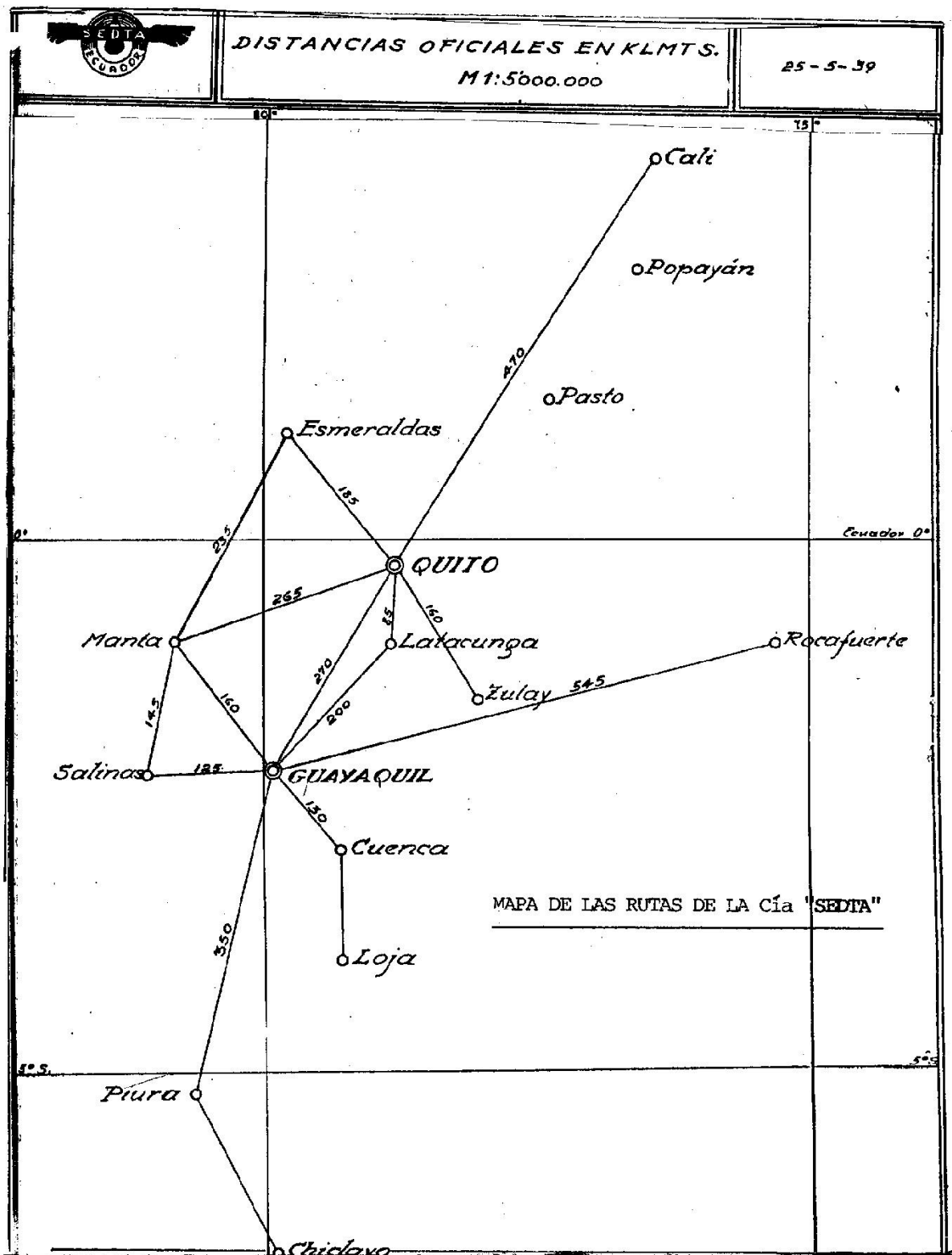
Los trimotores Junkers, usados por la SEDTA, representan el producto de más de veinticinco años de prolijos estudios y de un sinnúmero de experiencias efectuadas por la casa Junkers a fin de obtener un avión que ofrezca gran capacidad de carga útil, al mismo tiempo que la mayor seguridad posible. Estos aparatos han adquirido fama especialmente para los vuelos nocturnos. Al igual que las Compañías Inglesas de Aviación y la Unión Sudafricana, los utiliza en su servicio nocturno, sobre todo entre Berlín y Londres. Estos aviones están servidos por una tripulación compuesta de tres miembros, o sea piloto, mecánico y radiotelegrafista; y están equipados, los mismos - que los de tipo W. 34, con una instalación completa de la radiogonometría y radio y los aparatos más modernos y eficaces que se conocen para vuelos ciegos y sin visibilidad. Estos aviones alcanzan una altura total de 6.500 metros, con carga completa, pudiendo volar durante seis horas sin necesidad de tomar nuevo combustible, lo que equivale a una distancia de 1.600 kilómetros de recorrido.

En el servicio entre Quito y Guayaquil, por una ruta que, a causa de las grandes diferencias de altura unidas a una trayectoria relativamente corta, está clasificada como una "ruta difícil", estos aparatos han dado muy buenos resultados, al igual que los monotores Junkers que son usados también por la Compañía para sus servicios de - transportación aérea.

Debido al corto espacio que necesitan para el aterrizaje y la velocidad relativamente pequeña que requieren para aterrizar o descolar, los monotores Junkers del tipo - W 34 han sido adoptados en muchos países, para vuelos de entrenamiento y exploración. Su velocidad máxima es de 280 kilómetros por hora; y su velocidad de crucero de más o menos, 180 kilómetros por hora; la velocidad de aterrizaje es de 110 kilómetros - por hora; alcanzando una altura máxima de 7.000 metros con tripulación, pasajeros y - carga completos. Están equipados con todos los aparatos de precisión necesarios para vuelos ciegos, pudiendo ser transformados fácilmente en hidroaviones, cambiando - el tren de aterrizaje por dos flotadores. Hidroaviones de este tipo han dado en el - Ecuador óptimos resultados, pues, el avión "Atahualpa" de propiedad del Gobierno, ha efectuado con éxito varios vuelos entre Guayaquil, San Pablo y Rocafuerte.

En los últimos meses, debido a que el público ha comprendido las ventajas que reporta este servicio, el tráfico aéreo entre Quito y Guayaquil se ha intensificado notablemente. Debido a esta circunstancia, la SEDTA se ha visto obligada a mejorar las condiciones de su servicio y ofrecer todas las garantías de comodidad, rapidez y seguridad en sus naves, para lo cual ha contratado a expertos con largos años de práctica al servicio de la aviación. La Gerencia está en manos de dos jefes: el Gerente Técnico, Ingeniero G.A. Wachsmuth, con suficiente y larga experiencia, tanto como piloto aviador civil como en la administración de Compañías de Aviación y el señor Pablo Degetau, Gerente Comercial entendido en materias económicas. El piloto en Jefe, señor Horst Dietrich von Baubach tiene más de diez años de aviación civil al servicio de la Lufthansa y está considerado como un experto en vuelos ciegos.

En la actualidad, el puerto principal se halla separado de nuestra capital por una distancia que, para los aviones del Servicio Aéreo, representa tan sólo una hora de recorrido. Indudablemente, con este servicio, el público ha ganado notablemente, ya que el uso del transporte aéreo representa para el pasajero una gran economía de tiempo y de molestias, al mismo tiempo que, evitándole el cansancio y la monotonía de un viaje largo, le permite admirar el paisaje andino en toda su maravillosa exuberancia y majestad. Además con el establecimiento del Servicio Aéreo, nuestra Patria se halla ya ligada al tráfico y movimiento del mundo, lo cual en sí mismo representa un gran adelanto para nuestra nación, ya que con el aumento de comodidad y rapidez en los servicios de transporte, crece la afluencia de turistas, lo que representa una fuente más de ingresos para la economía del Ecuador y un mejor conocimiento de los tesoros y bellezas que él encierra y que para el resto del mundo son todavía completamente desconocidos.



Este artículo y el mapa que lo acompaña, son tomados del BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS (Organó de Información y Propaganda), Volumen que corresponde al No. 34 de Octubre de 1.938 págs. 54/7. No hemos establecido la identidad del autor que firma aparentemente con el pseudónimo de Flores del Ande.