

REVISTA DE FILATELIA, NUMISMÁTICA Y AFINES

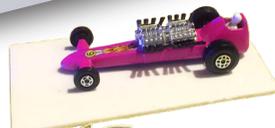
JULIO 2022

Año
LXXXVII

#85

El Coleccionista ECUATORIANO

ÓRGANO DE LA ASOCIACIÓN FILATÉLICA ECUATORIANA



EN ESTA EDICIÓN:

Expediciones a la Antártida

La Pasión por Volar

Historias Numismáticas

Club de Coleccionistas de Autos a Escala

Los Papeles Grises y Azules (primera emisión)

Las Cartas de los Balleneros

La Convención Postal de 1871 entre USA y Ecuador



 @filateliaAFE

 @afe_filatelia

 @AFEcuador

CRÉDITOS

Web:



www.afe-filateliaecuador.blogspot.com

Mail:



afeboletin@gmail.com

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

MSc. Freddy Moreno C.

IMPRESIÓN:

Quito - Ecuador



DIRECTORIO 2022 - 2024

Presidente:

Juan Pablo Aguilar

Vicepresidente:

Fabían Celín

Secretario:

Santiago Villagómez

Tesorero:

Omar Yturralde

Directores:

Luis Carlo

Sebastián Dueñas

Javier Abad

Guillermo Estrella

Las opiniones expresadas en los artículos de esta revista son responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Asociación Filatélica Ecuatoriana ni de sus Directivos o Socios.



CONTENIDO

Tabla de contenido	2
Editorial	3
Expediciones a la Antártida	7
La Pasión por Volar	13
Historias Numismáticas	21
Club de Coleccionistas de Autos a Escala	23
Los Papeles Grises y Azules (primera emisión)	31
Las Cartas de los Balleneros	41
a Convención Postal de 1871 entre USA y Ecuador	51

EDITORIAL EL COLECCIONISTA 85

JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE
PRESIDENTE AFE 2022 - 2024



El nuevo Directorio de la Asociación Filatélica Ecuatoriana considera fundamental continuar con la tarea del que le precedió, y mantener como una de sus actividades principales la publicación periódica de El Coleccionista Ecuatoriano, la más antigua publicación filatélica de nuestro país.

Y lo hace manteniendo la apuesta por las publicaciones en papel, en un momento en que buena parte de las revistas filatélicas se ha pasado al formato virtual. Sin perjuicio de recurrir a estas posibilidades de las nuevas tecnologías, continuar con la publicación impresa es, sin duda, una forma de mantener una tradición que, dada la historia de El Coleccionista, no es dable abandonar.

Eso, sin duda, enfrenta múltiples dificultades, siendo la fundamental la derivada del financiamiento, pero con esfuerzo, gracias al aporte de nuestros anunciantes, de alguna manera vamos pudiendo enfrentar el reto.

En esta oportunidad, el excelente trabajo editorial de Freddy Moreno nos entrega nuevamente un número que, tanto en la forma como en el fondo, cubre las expectativas de los coleccionistas, ampliándose a aspectos que van más allá de la filatelia.

Como siempre, la revista incluye estudios fundamentales para el mejor conocimiento, tanto de la filatelia ecuatoriana como de las diversas disciplinas que integra nuestra afición. La filatelia temática, por ejemplo, exige trabajos como el que presenta Fabián Celín, que se refiere a las expediciones antárticas a partir de las emisiones postales dedicadas a ellas.

Fernando Liut Narvález, descendiente del primer piloto que realizó un vuelo postal en el Ecuador, escribe sobre su ancestro en “La pasión de volar. Elia Antonio Liut Giusti”.

Melvin Hoyos Galarza nos presenta un nuevo aporte sobre nuestra filatelia clásica, con un estudio sobre los papeles grises y azules en la primera emisión. Diego Vásconez y Juan Pablo Aguilar abordan dos temas de historia postal, la convención con los Estados Unidos de 1871, el primero, y las cartas de los balleneros que recalaban en las Islas Galápagos, el segundo.

Como siempre, se incluye material sobre la numismática, en este caso el sucre como moneda nacional, y un espacio para otros coleccionismos, dedicado a quienes se ocupan de los autos a escala.

En resumen, material de gran calidad y con una excelente presentación.

Disfruten la lectura.

EXPEDICIONES A LA ANTÁRTIDA

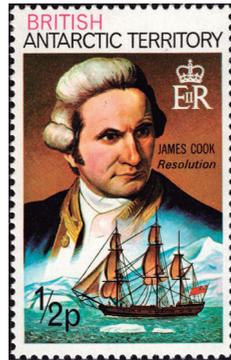
FABIÁN CELÍN P.

“Se buscan hombres para peligroso viaje, salario reducido, frío penetrante, largos meses de completa oscuridad, constante peligro, dudoso regreso sano y salvo. En caso de éxito: honor, fortuna, gloria y reconocimiento”.

Posiblemente este es uno de los anuncios más famosos de la historia de la humanidad, fue publicado hace más de 120 años en el Times de Londres. Se necesitaban 55 hombres para una expedición a la Antártida. Dicen que consiguieron más de 5.000 voluntarios.

PARTE I

James Cook.- Capitán Británico, en sus barcos “Resolution y Adventure”, circunnavegó la Antártida, cruzando tres veces el Círculo Polar Antártico entre 1771 y 1775, sin embargo bancos de hielo impidieron avistar el continente. En noviembre de 1774 Cook zarpa de Nueva Zelanda y cruza el Pacífico Sur hasta Tierra de Fuego, pasando por el Cabo de Hornos, descubriendo las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, pasando al Atlántico Sur hacia el Cabo de Buena Esperanza, dejando abierta la ruta a futuras expediciones antárticas.



Emisión
“Exploradores
Polares y sus
Embarcaciones”



Adrien de Gerlache.- La Expedición Antártica Belga, dirigida por el Conde Gerlache, partió de Amberes, Bélgica, hacia la Antártida el 16 de agosto de 1897 en el barco ballenero “Bèlgica”, la tripulación estaba compuesta por belgas, rumanos, polacos y noruegos. En 1898 son los primeros humanos en pasar el invierno en la Antártida, ya que su barco queda atrapado en el hielo el 28 de febrero de 1898 y solo fue posible liberarlo del hielo el 14 de marzo de 1899, la larga espera duró trece meses (377 días exactamente).



*Emisión
“Exploradores
Polares y sus
Embarcaciones”*

Otto Nordenskjöld.- La Expedición Antártica Sueca fue dirigida por este geólogo sueco en el barco “Antarctic”, la que zarpó de Gotemburgo el 16 de octubre de 1901, llegando a Buenos Aires, el Gobierno argentino le proporcionó suministros, combustible y otros tipos de ayuda con la condición de que incluyese en el grupo que iba invernar a un oficial de la Armada Argentina.

La expedición partió el 21 de diciembre de 1901, haciendo escala en Islas Malvinas, antes de llegar a Islas Shetland del Sur penetraron en el mar de Weddell, Isla Seymour y desembarcaron en la Isla Cerro Nevado el 14 de febrero de 1902, donde debían pasar el invierno realizando trabajos de investigación. El Antarctic regresó a las Islas Malvinas prometiendo volver a recogerlos en el verano 1902 – 1903.

el 14 de febrero de 1973, a la cual pertenecen estas tres estampillas.

Rescate a la Expedición Sueca.- El Antarctic, zarpó de Malvinas el 5 de noviembre de 1902 a la búsqueda del grupo de la Expedición Sueca, el barco, no pudo llegar a la Isla Cerro Nevado a recogerlos, debido al abundante hielo quedó encallado en Bahía Esperanza. El 8 de octubre de 1903 zarpó de Buenos Aires la “Corbeta ARA Uruguay” de la Armada Argentina rumbo al rescate, la travesía a Cerro Nevado fue rápida, el 8 de noviembre se produjo el encuentro con la Expedición Científica Sueca y el viaje de retorno se inició el 12 de noviembre, llegando a Buenos Aires, el 28 de noviembre de 1903, siendo recibidos por miles de personas y un centenar de barcos que hacían sonar sus sirenas y bocinas en su honor.



Sobre de Primer Día: "50 Aniversario de la Hazaña de la Cañonera Uruguay rescatando al Barco Antartctic en la Antártida"



*“Ernest Shackleton”
Sello emitido
por Hungría
en 1987 en
honor a la
“Expedición
Británica
Nimrod”*



Expedición Imperial Británica Nimrod

Esta expedición realizada en el Barco “SY Nimrod” 1907-1909, fue dirigida por Ernest Shackleton, tuvo su base en el Estrecho de Mcmurdo, descubrió el Glaciar Beardmore y fue el primero en alcanzar la Meseta Antártica. Un equipo formado por David Edgeworth, Dowglas Mawson y A. F. Mckay fueron los primeros en escalar el Monte Erebus logrando alcanzar el Polo Sur Magnético.

Expedición Británica - Robert Falcon Scott

*“Robert F.
Scott”*



La segunda Expedición Británica, dirigida por Robert F. Scott, partió en el verano de 1911 al Polo Sur, llevando caballos para su travesía en la primera etapa, los cuales no sobrevivieron a todo el trayecto, Scott y sus hombres tuvieron que cargar ellos mismos sus cosas a través de los hielos, llegando al Polo Sur el 17 de enero de 1912, encontrando que hace más de un mes, los noruegos izaron su bandera. En el camino de regreso todos los miembros del equipo de Scott murieron ante la enfermedad y el hambre.

Expedición Noruega – Roald Amundsen

Roald Amundsen, fue un explorador noruego, en 1897 participó en la Expedición Belga, la misma que quedó atrapada en el hielo y fue la primera en invernar en la Antártida. El 14 de enero de 1911, la Expedición noruega, comandada por R. Amundsen abordo del barco “Fram”, llegó a la Bahía delas Ballenas y levantó un campamento al que denominó “Framheim”.



“Roald Amundsen”

El 19 de octubre de 1911 Amundsen y su equipo salió con cuatro trineos y 52 perros, alcanzando el Polo Sur el 14 de diciembre de 1911, 35 días antes que la expedición de Scott. El equipo regresó al campamento “Framheim” el 25 de enero de 1912, con 11 perros, después de 99 días de viaje de ida y regreso al Polo Sur.



“Roald Amundsen-TAAF 2012”



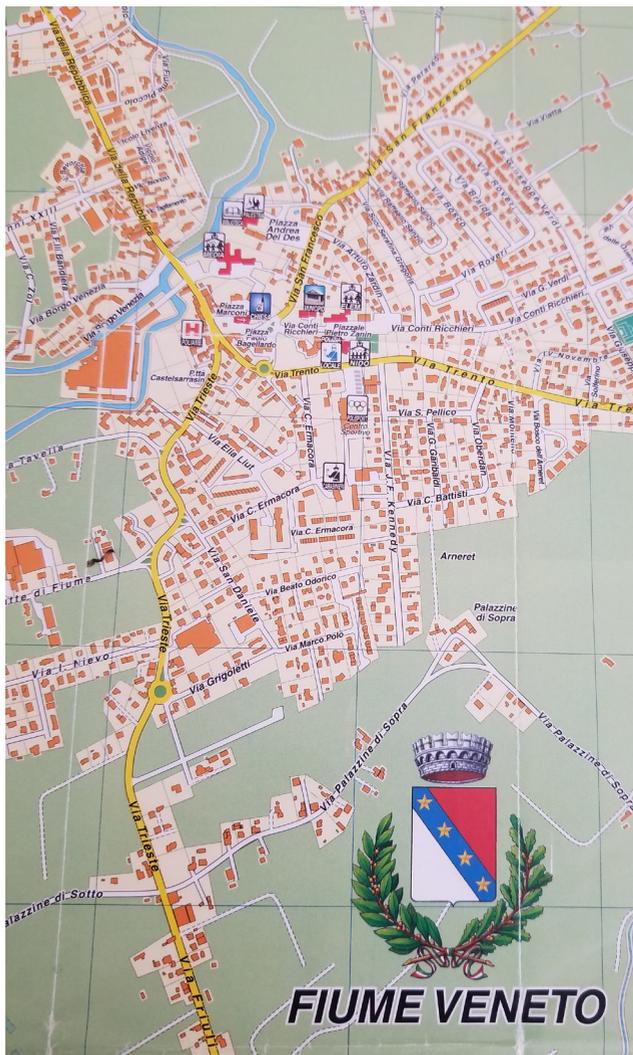
*Hoja Recuerdo y sello: Noruega 2011
“Commemoración de los 100 Años de la Conquista del Polo Sur”*



LA PASIÓN POR VOLAR Elia Antonio Liut Giusti

FERNANDO LIUT NARVÁEZ
SOBRINO NIETO DE ELIA LIUT GIUSTI

Elia, nació el 6 de marzo de 1894 en la ciudad de Fiume Veneto en la provincia de Pordenone en la región de Friuli Venezia Giulia en Italia, sus padres Felice Liut y Teresa Giusti sus hijos: Albina, Elia, Piero, Giuseppe, Rosina, Mariana, Virginio y Armida).





La familia de Elia Liut habitó en una casa de 3 pisos ubicada en la calle Vía La República #63 y la Vía Geovanny XXII cerca de la plaza central y de la Iglesia, la construcción original de la casa se mantiene hasta la actualidad (2017), ahora es patrimonio cultural, en el patio lateral derecho se encuentran 2 figuras de leones de piedra que representan la protección para la familia de los malos espíritus, en la parte frontal de la casa hacia el año de 1994 fue colocada una placa por la delegados de la ciudad de Cuenca, en presencia del alcalde de Fiume Veneto Tiziano Borlina y del Cónsul de Ecuador en Italia Claudio Pantorotto.

Casa patrimonial donde habitó la familia Liut y el detalle de los leones como símbolo protector que se encuentran en el patio lateral





La pasión de volar fue su motivación desde muy joven, Elia al saber que algunos países de Europa empezaron a reclutar prospectos para la aviación en el año de 1914, inmediatamente ingresó a formar parte de la aviación italiana aunque su padre Felice no estaba de acuerdo debido a que en Europa empezó el conflicto entre algunos países, el 24 de mayo 1915 Italia entro combate por la defensa del territorio protegiendolo desde las costas del mar Adriático hasta las fronteras con Austria y Hungría.

Placa en el frontis de la casa de la familia Liut conmemorando el legado de Elia Liut en la aviación ecuatoriana.

En el año de 1915, Elia obtuvo su brevet de aviador, por algunos años paso por varios campos de aeródromo demostrando su destreza y habilidades, logro pilotear diferentes modelos de aviones del Ejército Real de Italia, por lo que le consideraron un AS del vuelo italiano, en 1920 lo nombraron Director de Campo de Aviación de Furbara en Roma y el Rey Víctor Manuel III le entregó un gran reconocimiento al Héroe de la Primera Guerra Mundial condecorándole con la CRUZ DE GUERRA.



*Cruz de Guerra
a Elia Liut en
reconocimiento
al Héroe de la
Primera Guerra
Mundial*

Hacia 1920 Elia viajó a Ecuador para ser instructor de la aviación y en cada vuelo que realizó entre algunas ciudades, llevó ejemplares de los periódicos y sellos postales, marcando la ruta aérea ecuatoriana.

En el año de 1982 en la ciudad natal, la empresa de correos de Fiume Veneto emitió un sello postal en honor al aviador Elia Liut por conmemorar los 30 años del fallecimiento, recordar las heroicas hazañas, el primer correo y vuelo transandino que cruzó la Cordillera de los Andes en Raid Guayaquil - Cuenca el 4 de noviembre de 1920 y la creación de la primera Escuela de Aviación El Cóndor en la ciudad de Durán en el Ecuador, 30 05 1982 FIUME VENETO PN XXX ANN rio MORTE ELIA LIUT TRASVOLATORE SOLITARIO DELLE ANDE.



Matasello conmemorativo por los 30 años de fallecimiento de ELia Liut

El 26 de noviembre de 2000 por conmemorar los 80 años del Primer correo postal y vuelo transandino que realizó Elia Liut en el Ecuador, en la ciudad de Fiume Veneto realizaron un programa con las autoridades y emitieron un afiche con las estampillas de Italia y Ecuador.



Detalle del programa por los 80 años del Primer correo postal y vuelo transandino que realizó Elia Liut en el Ecuador

En el año 2017 en el Municipio el alcalde Christian Vaccher de la ciudad de Fiume Veneto mencionó que Elia Liut hasta el año 1920 era el primer aviador en sobrevolar las 2 Cordillera, los Alpes y los Andes, además entregaron una medalla en honor al Héroe y una carta dirigida al sobrino del valeroso pionero de la aviación Elia Liut.



Comune di Fiume Veneto

Al Sindaco

4 agosto 2017

L'Amministrazione comunale di Fiume Veneto, è lieta di consegnare, al nipote del valoroso pioniere dell'aeronautica,

Elia Liut

nostro Concittadino ed Eroe nazionale, la medaglia del Comune, in memoria ed onore dell'importante servizio prestato nel corso del primo conflitto mondiale e per essere stato il primo pilota ad effettuare la trasvolata delle Ande ecuadoriane.



Christian Vaccher
cah



Elia Liut dio un gran desarrollo aéreo, rápido y seguro con el fin de minimizar el tiempo de traslado de una ciudad a otra.

NOS DEJÓ UN LEGADO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN EN LA MENTE DE LOS ECUATORIANOS. 



**ALFONSO
CARRILLO BENÍTEZ**
xcarrillo1972@yahoo.com
(+593) 98 401 0427

**NUMISMÁTICA
Y FILATELIA**



JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE
actualidadfilatelica@gmail.com

ECUADOR

Historia Postal, Enteros Postales,
Timbres Fiscales y Telegráficos,
Timbres Patrióticos, Sobretasas Postales

Fabián Celín P.

FILATELISTA TEMÁTICO

Hojas álbum a color

- De Ecuador y otros países

Sellos - Hojas recuerdo - FDC

- Nuevos y usados
- De todo el mundo

 hfcpemoo@hotmail.com

 099 993 5739

HISTORIAS NUMISMÁTICAS

El Sucre como moneda Nacional



*Diseño del
reverso de
las monedas
pre-decimales
de 1/2 real
hasta 4 reales,
acuñadas en
Ecuador de
agosto de 1835
hasta 1843.*

El 13 de mayo de 1830 Ecuador se independiza de la Gran Colombia. El 22 de marzo de 1884, el Ecuador adoptó al sucre como la unidad monetaria nacional, hasta su reemplazo por el dólar estadounidense a partir del 9 de enero del 2000.

El sucre ecuatoriano tiene dos periodos reconocidos el sistema francés decimal desde el 1 de abril de 1884 cuando se promulga el decreto mediante el cual, se establece un numerario nacional completo en plata y oro, de acuerdo a las características establecidas por la UML. La unidad monetaria de plata se llamaría sucre y se correspondería al peso fuerte de cinco francos franceses, mientras que la unidad monetaria de oro equivaldría a diez sucres. Además, existirían fracciones centesimales elaboradas en níquel y plata (1/2, 1, 2 y 5 centavos; 1/2, 1 y 2 décimos, 1/2 sucre y sucre).



En 1917 se acuñaron monedas de 2 ½, 5 y 10 Centavos. Después de la primera guerra mundial en 1928 llegaron las primeras remesas de monedas a solicitud del recién creado Banco Central del Ecuador, 1, 2 ½, 5, 10 y 50 centavos, 1 y 2 sucres, 1 cóndor (equivalente a 25 sucres).

En 1937 se dicta una nueva ley de monedas en la que por primera vez se establece un cono monetario totalmente fiduciario se acuñaron moneda con valores de 5, 10, 20, 50 centavos, 1, 2, 5 sucres estas dos últimas en plata (1943-1944) y níquel en 1973 (no fueron puesta en circulación, por lo que son piezas muy raras para numismáticos). La ley de monedas de abril de 1937 estableció el tipo más duradero para el monetario ecuatoriano ya que su vigencia se mantuvo de manera ininterrumpida hasta 1986.

En 1988 debido a la alta inflación y la devaluación del sucre se acuñaron monedas de 5, 10, 20, 50 sucre (junto a 50 centavos y 1 sucre que prácticamente no circularon).

Las últimas monedas de sucre en circular fueron de 100, 500 y 1000 sucres acuñadas en 1995, 1996. y 1997, esta última con una variación en su reverso, las monedas bimetálicas cerraron la historia del numerario nacional de circulación corriente bajo la unidad monetaria ecuatoriana.



Club de Coleccionistas de Lujo de Autos a Escala de Ecuador

SIDNEY COX CALVOPIÑA
DISEÑADOR INDUSTRIAL
PRESIDENTE DEL CLUB DE COLECCIONISTAS DE LUJO



Si bien la revista El Coleccionista Ecuatoriano, ha sido concebida como una revista de filatelia, numismática y afines, como su nombre lo indica y dirigida por la Asociación Filatélica Ecuatoriana, me he encontrado con la grata sorpresa, de que abordan varios temas, en algunas de sus ediciones, y que resultan ser afines en el momento de coleccionar.

Gracias por la apertura a nuevas aventuras y experiencias para los lectores, como el encontrarse este relato sobre los coleccionistas De Lujo de Autos a Escala, que al igual que en las estampillas, monedas y billetes, tenemos un mundo infinito por descubrir, mucho que estudiar y aprender a diario.

Hoy, me referiré un poco a la historia del Club de Coleccionistas de Lujo y algo más atrás para que puedan entender sus orígenes y así como manifiesta el Sr. Alfonso Carrillo Benítez en la edición #82 de esta revista, que la Filatelia “es el pasatiempo de los reyes y el rey de los pasatiempos”, nosotros en cambio en el Club decimos que: somos un grupo de locos coleccionistas, ventajosamente, los locos más cuerdos que conozco.

Con el avance de la tecnología a partir de los noventas, y la velocidad con la que crecieron las telecomunicaciones con el mundo entero, el Internet y las redes sociales, que en los 90s, aún eran un poco insipientes en Ecuador; hablamos de que, por los años 2000, recién pasábamos de esas conexiones, tipo señales de humo, con las diferentes ciudades y países, a la gran apertura que tenemos hoy, con conexiones por fibra óptica, y no, con los teléfonos como los del Batimovil, o el de Alfred de Batman, que por cierto, ya predecían un gran futuro a las telecomunicaciones, con lo cual, logramos los coleccionistas, co-

nectarnos a las redes sociales, y darnos cuenta, que no hemos sido los únicos locos, que conservamos muchos autos a escala desde cuando éramos niños, o los recuerdos de los padres, tíos y abuelos en nuestras habitaciones y espacios, llenando vitrinas y estanterías, hasta con modelos repetidos, que, al empezar a descubrir un mundo fuera de tu habitación o casa, nos dio, la oportunidad de cambiar el mundo y convertir las colecciones, (hasta ese momento estáticas o muertas), en colecciones dinámicas y con esto, tener la oportunidad de hacer muchos amigos, con una gran afinidad en la pasión por coleccionar.



Y así, como Facebook, nació allá por el 2004, nosotros los coleccionistas, como niños, aprendiendo a nadar, entramos en la búsqueda de oportunidades de conseguir nuevos, o viejos modelos para incrementar nuestras colecciones, y claro, esto tomó varios años, pues aún navegábamos por las redes, sin rumbo fijo, como Cristóbal Colón, pasando desde Hi5, hasta Mercado libre, utilizando cual navegante de barco mismo, la brújula o compas, el sextante y hasta el catalejo, para llegar a tierra firme y conseguir algo.



Y si... Casi fue, como gritar: “Tierra a la vista”, el momento que empezamos a hallar a más coleccionistas y arribar a la Isla de la Fantasía, la cual disfrutamos día a día, y no queremos salir nunca más.

Así, para el año 2013, algunos integrantes de este Barco, formaron CAE-E, (Coleccionistas de Autos a Escala de Ecuador), agrupación de la cual soy miembro y administrador. Y a partir de aquellas épocas se fueron formando varias agrupaciones y clubes a Nivel Nacional, una de ellas nuestro Club de Coleccionistas de Lujo de autos a escala Ecuador, que nació, con el nombre de un grupo de Facebook para ventas de autos a escala, llamado Autos a escala Coleccionistas de Lujo Ecuador, el cuál lo fundé, allá por el 2015 y que sigue funcionando a diario.

*QR de acceso al
Facebook del Club
de Coleccionistas
DE LUJO de autos a
escala, ECUADOR*





En una de tantas reuniones que teníamos, un grupo de amigos coleccionistas, me hicieron la propuesta de que Coleccionistas de Lujo, se convierta en un Club, para dar la posibilidad a que muchos coleccionistas a nivel, local, nacional e Internacional, nos conozcan y formen parte de nuestras filas y así dar a conocer al mundo de nuestra existencia.

Para abril de 2018, después de un gran período de ingesta de suculentos alimentos y bebidas hidratantes y hasta espirituosas, producto de las emocionantes reuniones, llenas de momentos gratificantes, nace formalmente, el Club De Coleccionistas de Lujo de Autos a Escala de Ecuador.



Primer aniversario del Club

Y como ya te habrás dado cuenta, para ese momento, ya éramos un grupo de buenos amigos, que fuimos apareciendo, producto de las convocatorias por redes sociales, una de ellas y como anécdota:

Nos reunimos en un centro Comercial, sin permiso alguno de la Administración, en el patio de comidas, y cada uno de nosotros emocionados llevando varios autos, todo marchaba, perfecto, llegamos, saludamos y acomodamos nuestros autos en una mesa tipo barra larga, y acto seguido, llegaron los guardias y nos despacharon, “más rápido de lo que canta un gallo”.



Foto de la Anécdota

Todo esto hacía parte del aprendizaje, sobre las tan anheladas reuniones, que desde el 2018 hemos venido desarrollando mes a mes, y ya sin salir corriendo, más bien consiguiendo espacios, que nos han dado la permisividad de exhibir nuestros autos y poder compartir gratos momentos entre todos los asistentes, al son de una buena música, comida y bebida.



Independientemente de las reuniones mensuales, como Club, hemos realizado varios eventos a nivel nacional de gran importancia, y también participado de muchos eventos que se han efectuado en distintos lugares, por parte de clubes y agrupaciones amigas.

Indudablemente, para marzo del 2020, el mundo entero cambió y se detuvo por efectos del COVID, que nos confinó en nuestros hogares por un largo período de tiempo.

Esto nos dio una gran ventaja a nosotros los coleccionistas, pues, pudimos disponer del tiempo para arreglar, organizar, pintar, personalizar, crear, reordenar, nuestras vitrinas y estanterías, al mismo tiempo que nos íbamos adentrando más en el mundo de la tecnología y nuevas formas de Telecomunicación, a través de nuevas plataformas para reuniones virtuales como Skype, Google meets, o Zoom, que nos mantuvo muy unidos; Por un lado, desarrollando muchas actividades lúdicas, pudiendo ellas, sacarnos del stress, liberando muchas tensiones propias de esos momentos, obteniendo gratos momentos de diversión y esparcimiento y por otro lado, ayudarnos en el lado humano, y solidario con quien lo necesitó en su debido momento. Todo esto que vivimos, solo logró, fortalecernos como Club, y acrecentar las filas de nuestros miembros, colaboradores y seguidores a nivel nacional e Internacional.

Cabe destacar, que pudimos en tiempos de Pandemia, desarrollar una nueva etapa, antes desconocida, pero ahora habitual, que son las transmisiones en vivo desde el Facebook Live del Club, lo cual ha traspasado fronteras, permitiéndonos llegar al mundo entero a través de diver-

sas actividades que hemos realizado, con varias colecciones, desde, autos reales, hasta, de muchos autos a escala, transmitiendo, desde, viviendas, restaurantes, bares, discotecas, parques, quintas, locales, negocios, etc., que nos han abierto sus puertas, para compartir con todos los aficionados, muchas sorprendentes colecciones.



*Transmisión en
vivo por redes
sociales*

Si has leído hasta aquí este artículo, que te diré amigo lector, Bienvenido al Club, ya que no importa cuantos autos, cuantos años tengas, que profesión o estudios curses, lo más importante para nosotros, es la Actitud, el respeto, la disciplina y el entusiasmo que le pongas a las actividades, a las publicaciones en nuestro grupo de Facebook y la participación, para que consigas más amigos con tus mismas pasiones, como bien dice el dicho: “Dios los cría y ellos se juntan “.

Siempre digo que un pequeño auto a escala trae grandes amigos, y ese es nuestro lema, que, en el Club, ya ha sido, más que comprobado y más aún, ahora que hemos retomado con más fuerza las reuniones presenciales, que se desarrollan mes a mes, con una infinidad de temáticas, que se van proponiendo con la directiva, o con los miembros activos en el chat de WhatsApp del Club, y obvio, sin dejar a un lado, las Transmisiones en Vivo , que son, tan esperadas, por todos nuestros aficionados y espectadores del mundo.



Cuarto aniversario del Club - 2022

Ya vendrán más relatos, referentes a los autos, la Historia, los fabricantes, las marcas, los diseños, las escalas, los detalles, las épocas y tantas temáticas que tiene este micro mundo, que resulta ser infinito, como casi todas las colecciones.

Si quieres saber más del Club, puedes seguirnos en Facebook, como: Club de coleccionistas DE LUJO, de autos a escala Ecuador



**UN PEQUEÑO AUTO A ESCALA
PUEDE TRAER CONSIGO,
GRANDES AMIGOS...**

Club de Coleccionistas de Autos a Escala
DE LUJO ECUADOR

LOS PAPELES GRISES Y AZULES en la primera emisión de sellos postales ecuatorianos



MELVIN HOYOS GALARZA

Éstos papeles hicieron su aparición en 1864 y 1869 dentro del stock de materiales que el impresor MANUEL RIBADENEIRA utilizará para fabricar los primeros sellos postales de la República del Ecuador.

Para 1871 una nueva remesa de papel azul será utilizada -ésta, la más amplia- ya que son los sellos de ésta época los que de manera regular se encuentran impresos sobre éste tipo de papel.

Pero entremos en materia y veamos con más detalle la características de éstos sellos.

LOS MEDIOS AZULES SOBRE PAPEL AZUL

Lo primero que debemos entender, para no confundirnos con éstos sellos, es que de ellos existen -en su gran mayoría- impresos sobre papel blanco, pero que en el anverso del sello se ve el papel de tono azulado por efectos de la impresión.



Esos NO SON LOS SELLOS DE LOS QUE HABLAREMOS AQUÍ. Los sellos que aquí veremos son los impresos en papel azul, visible su color en ambas caras, aclarado ésto, procedamos a conocer las dos impresiones del Medio Real azul realizadas sobre éste papel.

PRIMERA IMPRESIÓN

La primera impresión de sellos azules sobre papel azul, debió hacerse a fines de 1864 y entregada a la administración general de correos para su uso en enero de 1865 ya que de ellas se conocen piezas muy tempranamente circuladas.

Las fechas de uso más tardías conocidas, datan del mes de agosto de 1866.



Carta franqueada con dos parejas de medio real en la que una está impresa sobre papel azul

SEGUNDA IMPRESIÓN

En el tercer trienio de impresiones del medio real azul (1871-1873) y específicamente para 1871 (al igual que en las amarillas), hacen su aparición sellos impresos sobre papel azul.

Más comúnmente utilizados en las oficinas de Cuenca y Loja, éstos sellos no se utilizaron en la oficina postal de Guayaquil, que fue la única en que se utilizó el azul sobre papel azul de la primera impresión.



*Carta
franqueada
con medio real
azul impreso en
papel azul en la
ciudad de LOJA*

LAS TINTAS

Para la primera impresión y como ya lo hemos dicho, las tintas utilizadas fueron de excelente calidad, razón por la cual los sellos de ésta época están entre los mejor impresos.



Éste no es el caso de los del tercer trienio de impresiones (1871-1873), en el que la guerra Franco-Prusiana cortó nuestra provisión de tinta azul, obligando al contratista a utilizar solubles en agua de pésima calidad.

En ésta impresión también pueden apreciarse sellos con un mínimo de tres entintados o tonos.

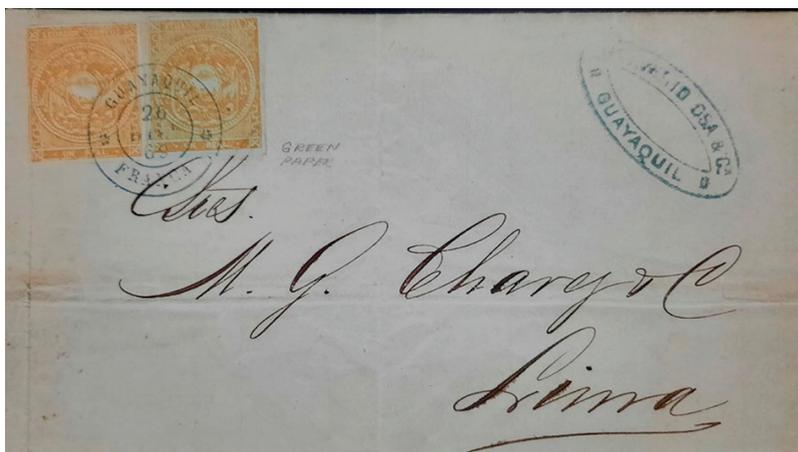
Es de destacar que así como existen sellos azules impresos sobre papel azul en éste periodo, también los hay sobre papel gris, siendo éstos más comunes que los primeros.

EL AMARILLO SOBRE PAPEL AZUL

PRIMERA IMPRESIÓN

La primera impresión de amarillos sobre papel azul se realiza a la mitad del segundo trienio de impresiones, entre 1869 y 1870, con un uso muy limitado de papeles de éste tipo ya que se han encontrado poquísimos ejemplares que den fe de su uso.

Una pieza suelta, franqueada el 8 de Febrero de 1870 y otra usada en carta -perteneciente al archivo de Gonzáles Chavez- franqueada el 26 de Abril de 1869, son los únicos ejemplares que conocemos.



*Carta
franqueada
con dos reales
amarillos en
1869, en los que
uno de ellos,
está impreso en
papel azul.*



Real amarillo impreso en papel azul



SEGUNDA IMPRESIÓN

Los primeros sellos impresos en papel azul en éste periodo, aparecen en 1871.

Su utilización más difundida se realiza en las oficinas postales de Guayaquil, Cuenca, Riobamba, Guaranda y Pichota, en Manabí.

No conocemos de su uso en otras localidades, pero es probable que se haya dado.

El tono azulado de éste papel es más tenue que el que se usó en 1869, aun cuando hay algunos ejemplares -muy pocos- en los que se observa el úso de un papel con un tono más tenue todavía, pero que tiende más a gris que a azul.



Color oliva



Amarillo obscuro

Detalle ampliado del franqueo

LAS TINTAS

Solo un tipo de tintas hemos podido ver en la primera impresión. Su color es amarillo claro, de bien definida imagen.

En la impresión de 1871, en cambio, se aprecia el uso de un mínimo de tres tonos que van desde el amarillo claro, pasando por un amarillo obscuro de impresión difusa, hasta llegar a un amarillo de tono oliváceo, de mala definición, por lo pastoso de su entintado.



Carta con tres pares de amarillo sobre papel azul y una pareja de real amarillo sobre papel blanco.

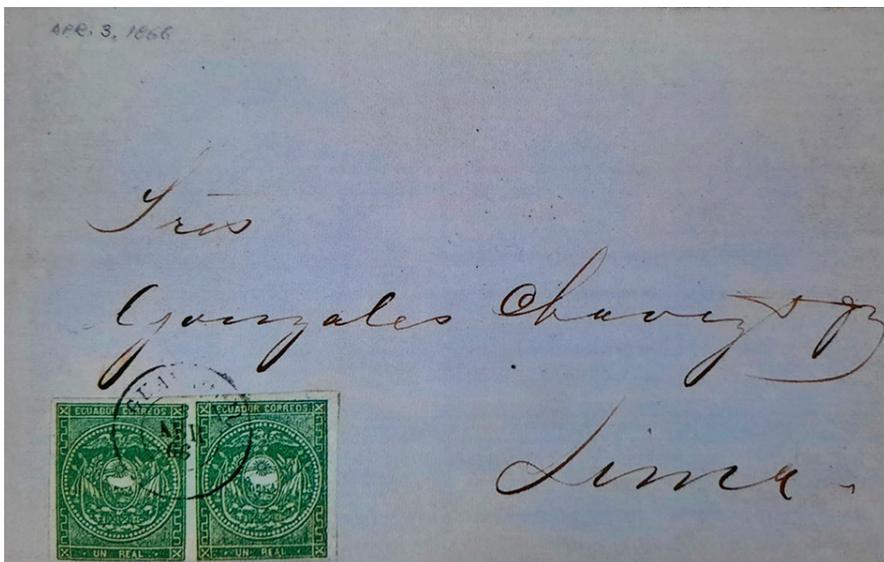
EL VERDE Y EL ROJO SOBRE PAPEL GRIS

En 1866, hacen su aparición una limitadísima cantidad de sellos de un real verde y cuatro reales, impresos en un tenue papel grisado.

Dos cartas del archivo de *Gonzáles Chavez* dan fiel testimonio de su existencia, aun

cuando jamás hemos visto sellos sueltos impresos en éste papel, para el rojo, no así para el real verde, del que conocemos tres ejemplares sueltos, todos cancelados entre Enero y Agosto de 1866.

Es de destacar que la única oficina postal en que se ha detectado el uso de éstos sellos, es la oficina de Guayaquil.



Única carta conocida franqueada con una pareja de reales verdes impresos en papel grisado.



Única carta conocida franqueada con una pareja de cuatro reales impreso en papel grisado.



LAS TINTAS

Las primeras impresiones de ésta emisión fueron hechas con tinta de muy buena calidad y al estar los tipos literalmente nuevos, la definición de imagen es total y absolutamente nítida y habiéndose usado en 1866.

Los pocos ejemplares conocidos, éstos pertenecen a éste grupo de sellos de muy alta calidad

Un dato de última hora es que hay amarillos sobre papel azulado -de los que aparecen en 1871- usados también en las oficinas postales de **GUANO** y **CHIMBO**. 



Luis Carlo
Colecciono Ecuador

Especialista en emisiones Waterlow
Email: lfcarlo@telconet.net
Whatsapp: 593 999 316 923



Timo Kantalainen

Tyypäläntie 15 C 14
40250 Jyväskylä
Finlandia

Email: kirupash@gmail.com
Telf.: +358 44 277 6305

Me gusta coleccionar solamente **filatelia de Ecuador**. Quisiera tener todas las estampillas **hasta 2001**.

Cuando quieran vender estampillas directamente para mi, por favor escriban a mi correo electrónico.

LAS CARTAS DE LOS BALLENEROS

JUAN PABLO AGUILAR ANDRADE (AFE 823)

A partir de las dos últimas décadas del siglo XVI-II, la Islas Galápagos se convirtieron en base de aprovisionamiento, lugar de descanso de marineros y reparación de naves, para los barcos balleneros que perseguían sus presas en el Pacífico .

Lejos de casa durante largas temporadas, el deseo de comunicarse con los seres queridos no podía satisfacerse con la facilidad a la que nos ha acostumbrado la modernidad. No se trataba solo de un problema de organización o tecnología, sino que hasta la segunda década del siglo XIX, el Pacífico oriental era un mar español, y el único servicio postal a mano era el que España había establecido para sus territorios americanos, que incluía un correo marítimo con la metrópoli. El envío de correspondencia a otros territorios, si bien no imposible, tenía su complejidad y, en algunos casos, los conflictos europeos la volvían imposible, sin contar con que el acceso a los puertos españoles en América no era libre.

En 1805, por ejemplo, fue confiscada en Guayaquil la fragata ballenera inglesa Courtland, que comandaba el capitán King, y se remató la carga que llevaba, consistente en 900 quintales de aceite de esperma .





Esto mejoró con la independencia, pero aunque se pudo acceder a los puertos del Pacífico, el envío de correspondencia seguía siendo complejo. Solo cuando en la segunda mitad del siglo XIX se estableció un territorio postal unificado con la creación de la Unión Postal Universal, se pudo contar con un esquema fluido de intercambio postal. Antes de eso, todo dependía de convenios bilaterales, de la presencia de buques que pudieran transportar las cartas y de redes privadas de comerciantes, que ofrecían sus servicios para encaminar la correspondencia hacia su destino.

Por eso, los balleneros diseñaron un sistema para el transporte de sus cartas, utilizando sus propios medios y, también, los de los sistemas postales existentes.

El concepto era simple. Establecer un recipiente para el depósito del correo, donde este esperaba hasta la llegada de un barco que pudiera llevarlo a su destino, o a un sitio donde fuera posible entregarlo al servicio postal.

Bahía del Correo es el nombre que tiene, hasta hoy, en la isla Floreana, el lugar escogido para instalar en él una caja que hacía las veces de buzón, para el depósito de la correspondencia. Todavía está instalado ahí un barril, que continúa prestando el servicio que se estableció a fines del siglo XVIII o principios del XIX y se convirtió, desde hace poco más de un siglo, en punto de visita obligada de quienes llegan a Floreana. El 28 de noviembre de 1917, por ejemplo, estuvo en la isla el HMS Lancaster, de la Flota del Pacífico durante la Primera Guerra Mundial, y su tripulación posó para una foto ante el barril (imagen 1).



Imagen 1

El sistema de despacho de correspondencia sigue siendo el mismo. Hay buena cantidad de piezas postales, depositadas en el barril de la Bahía del Correo, que aparecen como transportadas a su destino, ya directamente, ya por medio de una oficina postal en la ruta del barco que haya recogido las cartas.

Un ejemplo es el sobre de la imagen 2, que contiene la marca que lo identifica como depositado en el barril de la isla Floreana y que algún buque llevó hasta el Perú donde, desde Lima, se envió en 1938 a su destino final, Pomona, en California, pagando al servicio postal peruano con un sello postal de 10 centavos.

En otros casos, el propio barco que recogía la correspondencia, la entregaba en su destino. La imagen 3 muestra una pieza de 1939, depositada en el barril de Isla Floreana. Esta carta tiene el sello de recepción en Tahití y una marca que identifica al barco que lo recogió y condujo a su destino: “Recogida y reenviada - Marzo 26 1939 por - Capt. W.T.Murnan” y el nombre del yate.

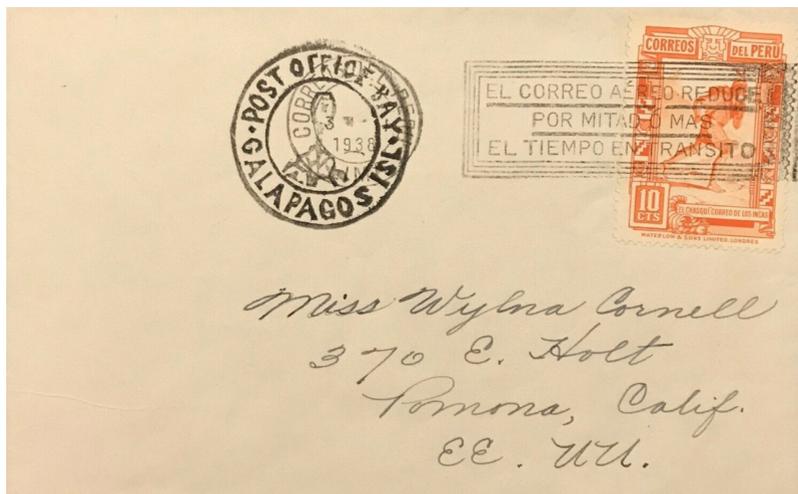


Imagen 2



Imagen 3

A partir de los años treinta del siglo pasado, una familia de colonos alemanes instalada en la isla Floreana, los Wittmer, asumió la operación del barril identificando la correspondencia que en él se depositaba, con una serie de sellos identificatorios. Pero antes de eso, no es posible conocer qué cartas partieron de ahí, salvo si está fechada en Galápagos o se logra encontrar alguna identificación en el sobre.

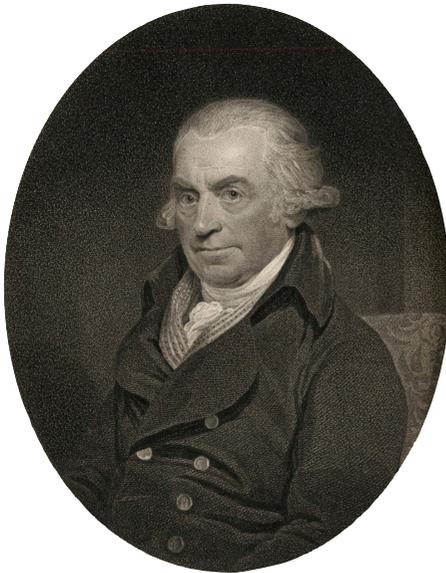


Imagen 4

Ese es, sin duda, el motivo por el que son absolutamente raras las cartas despachadas desde las Galápagos por quienes establecieron el servicio postal desde ellas: los balleneros, pese a que, sin duda, no debieron ser pocas.

Aunque no se conoce la fecha exacta de su establecimiento, el buzón de correos en la Floreana funciona desde hace más de doscientos años. Es común atribuirlo al capitán James Colnett (imagen 4), quien estuvo en las islas en 1793, en el buque inglés Rattler.

Sin embargo, como consta en el propio relato de Colnett, él visitó la parte sur de la isla Floreana, bautizada por los ingleses como Charles, sin llegar a desembarcar en ella.

Temprano en la tarde -dice Colnett- nos acercamos al extremo sur de la isla; luego acortamos la vela y nos detuvimos



durante la noche, con el propósito de ir a la costa por la mañana. ... Al amanecer, la corriente nos había puesto tan considerablemente hacia el sur y el oeste, que habíamos perdido de vista la isla ...

De hecho, en el plano original de Colnett, publicado en 1798 (imagen 5 izquierda), el perfil de la isla Charles está incompleto y no aparece la Bahía del Correo; la indicación de su existencia consta en reelaboraciones posteriores, como la que se publicó con la indicación de que contenía correcciones hasta 1832 (imagen 5, derecha). Colnett murió en 1806.

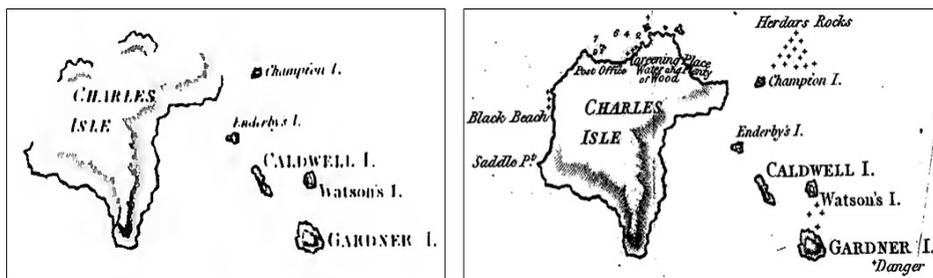


Imagen 5

La primera mención conocida del buzón en Floreana es la de David Porter (imagen 6), que visitó Galápagos en 1813, como capitán de la fragata norteamericana Essex, y relata lo siguiente:

Por la mañana me paré hacia el oeste, con una agradable brisa del este, que nos llevó, a las 2 p.m., hasta el puerto de la isla de Charles. Al llegar frente a ella, no pudimos ver


Imagen 6


barcos; pero como sabíamos que éstos, que se detenían allí para aprovisionarse de tortugas y madera, solían depositar cartas en una caja colocada con

ese propósito cerca del lugar de desembarco (que es una pequeña playa protegida por rocas, aproximadamente en el medio de la bahía), envié al teniente Downes para que averiguara si algún barco había estado allí últimamente y para que trajera las cartas que pudieran ser de utilidad para nosotros, si encontraba alguna. Regresó en unas tres horas, con varios papeles, sacados de una caja que encontró clavada a un poste, sobre la que había un cartel negro, en el que estaba pintada la leyenda “Oficina de Correos de Hathaway”. No hubo ninguno de fecha tardía, pero fueron satisfactorios, en la medida en que confirmaron la información que ya habíamos recibido, tanto en lo que respecta a la práctica de que los barcos tocan allí, como en la navegación entre las otras islas en busca de ballenas. De



esos documentos obtuve información de que, en junio pasado ... barcos balleneros británicos habían atracado allí, de camino a la isla de Albemarle, donde generalmente navegan durante un año a la vez, y algunos incluso durante más tiempo ...

No sabemos quién fue el tal Hathaway, ni si él instaló el buzón o únicamente lo reparó y colocó el letrero.

El relato de Porter muestra, además, que las cartas eran una buena fuente de información para los barcos que tocaban en la isla, aunque no llegaran a transportar la correspondencia a su destino.

Como se dijo antes, pese a que el buzón de Floreana sirvió a los balleneros durante décadas, se cuentan con los dedos de la mano las cartas que pueden identificarse como provenientes de las Galápagos; si bien es probable que se hayan depositado en el buzón, no debe descartarse la posibilidad de que se hayan entregado directamente a un barco que regresaba a su puerto de origen.

T.G. Dodd, autor de un estudio filatélico sobre las Galápagos, presenta tres cartas, cuyo contenido aporta interesantes datos sobre la actividad ballenera, pero las reproducciones que incluye son fotocopias poco claras y, lamentablemente, no he podido encontrar mejores imágenes que permitan verlas con detalle .

La primera está fechada a bordo del barco Eliza, en las Islas Galápagos, el 3 de mayo de 1843. Consta que llegó a Bedford, en los Estados Unidos, desde donde fue despachada a su destino final. William, un marino, se comunica con su hermana y le relata algunos detalles de su vida en el mar. Le cuenta que no ha habido mucho éxito en la caza de ballenas, que su salud es buena y que el viaje por mar le siente mejor de lo que esperaba.



Transmite, además, juicios sobre la tripulación. No le agradan, dice, ni el capitán ni los oficiales; el primer oficial es un gran bribón y el segundo “no sabe lo suficiente como para trabajar bien”. William envía saludos a la familia y aconseja a un tal George que no se haga a la mar mientras pueda ganarse la vida en tierra; quiere volver a casa pero anuncia que demorará todavía tres años o cuarenta meses.

La segunda carta está dirigida a George C. Russell, en Nueva Bedford, el 20 de agosto de 1849.

La tercera la recoge Dodd de Leo John Harris y se trata, en realidad, de un envío con dos cartas.

La primera de ellas, fue escrita en las Galápagos el 29 de octubre de 1860 por un tal James, que la dirige a su hermano David. James da detalles sobre la caza de ballenas, 13 de las cuales avistó en las Galápagos, habiendo cazado cinco y sufrido un accidente con la sexta, que le hizo caer del bote. Ya es hora de regresar, dice James, pues llevan ya un año en el mar.

Esta esperanza de volver desaparece en el siguiente texto, fechado el 28 de noviembre. “Seré un anciano antes de llegar a casa”, dice James, quien preferiría estar en su casa y salir de cacería con su hermano. Cuenta que la caza de ballenas continúa y que han logrado almacenar ya 650 barriles de esperma.

El contenido muestra que los balleneros no solo enviaban cartas, sino que las recibían. En el caso de James, éste se refiere a cinco cartas que le esperaban en Paita. Sin duda, los balleneros daban la indicación de un puerto al que se podía enviar la correspondencia, que ellos pasaban a retirar en cuanto llegaban. Esto hace pensar en la posibilidad de que las cartas, escritas sin duda en las islas, se hayan enviado sin pasar por el barril de la Floreana, depositándolas en el correo peruano o entregándolas directamente a quienes podían llevarlas.

No he visto reportadas otras cartas escritas por balleneros en las Galápagos sin que, como se ha dicho, se tenga certeza de que hayan pasado por el barril de la isla Floreana.



Encuentra muchos autos para tu colección

COLECCIONISTAS
DE LUJO
DE AUTOS
A ESCALA
ECUADOR

Autos a Escala
Coleccionistas de Lujo Ecuador

La Convención Postal de 1871 entre USA y Ecuador

DIEGO VÁSQUEZ



En el Ecuador del siglo XIX y particularmente desde la década del 1840 había aumentado la frecuencia de envíos y recepción de mercancías y el correo desde y hacia el exterior por vía marítima, sin embargo, a mi parecer no tan importante como para que el gobierno considere incorporar las rutas marítimas como un rubro dentro del presupuesto y menos aún el establecer la infraestructura que permita la operación de este ámbito de las comunicaciones y el intercambio comercial bajo el control del estado.

Para 1862 el Ecuador decide firmar un acuerdo con una empresa particular para la recepción y el envío de correo hacia el exterior por medio marítimo, hasta tanto se le había otorgado a esta misma empresa el permiso o concesión de operación en nuestras aguas, la que era renovada de tanto en tanto, la empresa en cuestión la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) era administrada por el Sr. William Wheelwright que en la década de 1830 llega a Guayaquil y le encargan la función de Cónsul de USA en el país, lo que probablemente le valió para establecer los contactos comerciales en el país que facilitarían al inicio la concesión de operación y luego el contrato de transporte marítimo de correspondencia con el Ecuador. A la par,

el establecimiento del Consulado de los Estados Unidos en Guayaquil, cimentarían las bases para una relación comercial sólida y duradera entre ese país y el Ecuador, que se mantiene hasta nuestros días.

El contrato firmado en 1862 entre el Ecuador y la PSNC establecía condiciones explícitas para ambas partes una de las cuales era el transporte en valija cerrada desde el puerto de Guayaquil, hacia los puertos del Pacífico tanto hacia el norte (hasta Panamá), como hacia el sur, entre otros detalles que no se ahondarán aquí, sin embargo, otra de las condiciones a notar era el pago de un valor anual (independiente del volumen de cartas enviadas) a realizar por el Ecuador a la empresa. Este contrato habilitaba al usuario de correo, el envío de cartas hasta Panamá, este último aspecto muy importante a tomarlo en cuenta a continuación.

En la década de 1870 el Administrador General de Co-

reos de Estados Unidos de América – fue el encargado de optimizar el servicio de correo, entre lo cual figuraba el envío y recepción de correo desde y hacia el exterior, que hasta ese momento requería el mantenimiento de un sistema complejo de contabilidad. En el caso del Ecuador, aprovechando las buenas relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y país, se decide firmar un acuerdo o convención postal entre ambas partes.

En mayo 9 de 1871, se firma la convención postal entre los Estados Unidos de América y la República del Ecuador firmados como representantes de cada parte por: John A.J: Creswell – Administrador General de Correos de USA y Antonio Flores – Ministro Plenipotenciario de la República del Ecuador, hijo del expresidente Juan José Flores y posteriormente fue también Presidente del Ecuador (1888-1892).



Retrato de Antonio Flores Jijón

Tipo de obra: Grabado Obra visual

Autor: Emilia Rlvadeneira

Año de publicación: 1892

*Colección: Biblioteca Ecuatoriana
Aurelio Espinosa Pólit*



Sobre de correspondencia oficial enviado en 1872 desde Quito marcado QUITO DE OFICIO (a) hacia Nueva York. Arribo se marca con sello de ingreso NEW YORK MAY 25 PAID ALL. El Correo oficial es libre de porte y también se contempla en el acuerdo postal. Se puede evidenciar los tramos por los que la carta fue transportada; Quito a Guayaquil – Correo Ecuatoriano, Guayaquil - Panama por PSNC, Panama – NY por Vapor de Estados Unidos. El sobre es remitido a Antonio Flores en su cargo de Ministro Plenipotenciario de la República del Ecuador

El acuerdo simplificaba en envío y recepción de correo entre ambos países, donde se relevan las condiciones en el acuerdo, a continuación, una interpretación simplificada del texto original del convenio postal:



- Artículo I.
 - El intercambio de correo ordinario entre ambos países se da vía el Itsmo de Panamá, el gobierno de Estados Unidos cubre los gastos entre Nueva York - Panamá y San Francisco – Panamá, atendidos por Vapores de Estados Unidos que estarán a cargo del gobierno, así como el tránsito del Itsmo.
 - El gobierno del Ecuador cubre los gastos entre Panamá – Ecuador, en tanto las condiciones actuales de servicio marítimo entre Panamá y Ecuador se mantengan.
 - La correspondencia para intercambiar incluye:
 - ▷ Cartas y manuscritos
 - ▷ Periódicos, impresos en hojas, panfletos, libros, hojas de música, grabados, litografiados, fotografías, dibujos, mapas y planos.

- Artículo II.
 - Las oficinas de intercambio de Estados Unidos serán Nueva York y San Francisco, en el caso de Ecuador las oficinas serán las de Guayaquil y Manta.
 - El mail enviado en cualquier dirección es enviado en valija cerrada.
 - El mail enviado desde cualquier lado será remitido al Cónsul de Estados Unidos y el agente de correo residente en Panamá, que es designado como agente para ambos gobiernos, para la recepción de valija y despacho a los destinos respectivos.

- Artículo III.
 - El peso estándar de un porte simple y su progresión será $\frac{1}{2}$ onza para cartas o manuscritos
 - Para otra correspondencia se adapta lo que cada Administración interna venga usando, el peso estándar usado será comunicado a la otra parte. El peso se deberá declarar desde la oficina de intercambio que haga el despacho.

- Artículo IV.
 - No se mantendrá contabilidad entre los dos departamentos postales de cada país para la correspondencia internacional. Cada país podrá recolectar y retener la información contable para su propio uso.
 - El porteo cargado por los Estados Unidos para cada carta o manuscrito direccionado a la República del Ecuador será de 20 centavos (de dólar) por cada $\frac{1}{2}$ onza.
 - El porte cargado en Ecuador para cada carta o manuscrito direccionado a Estados Unidos de América será 2 reales o un $\frac{1}{5}$ de dólar.
 - Cada país puede reducir tarifas libremente, pero no podrá aumentarlas sin el consentimiento previo de la otra parte.
 - Para otra correspondencia, se pueden mantener sus propias tarifas usadas al interior de cada administración.
 - Periódicos y otra correspondencia similar debe ser enviada con bandas o sobres abiertos a los lados y puedan ser examinados fácilmente; los paquetes de tal correspondencia serán sujetos de aduanas de cada país o según corresponda.

- Artículo V.
 - Cartas y otras comunicaciones en manuscrito que no puedan ser entregadas, serán recíprocamente retornadas cada mes, sin abrir y sin cargo.

- Los periódicos y otro material impreso, no se devolverán y podrán desechar por la oficina postal que recibe.
- Cartas transmitidas erróneamente o con direcciones erróneas, serán devueltas a la oficina de origen sin cargo.
- Artículo VI.
 - Ecuador puede enviar correspondencia en valija abierta hacia otros países con los cuales Estados Unidos pueda servir como intermediario.
 - Esa correspondencia se le aplicará las condiciones de este acuerdo, más los valores postales entre Estados Unidos y el país de destino y cualquier impuesto del servicio exterior.
 - Estados Unidos proveerá la lista de países que podrán entrar en este artículo, cuya porción podrá ser prepagada o no, para lo cual se seguirá lineamientos por país de destino.
 - Se mantendrá contabilidad de este tipo de correspondencia y se validará trimestralmente. Los valores pendientes de pago se pagarán de manera pronta a los Estados Unidos.
- Artículo VII.
 - Cartas originadas en países foráneos dirigidas a Estados Unidos o Ecuador, en tanto el cargo postal internacional haya sido pagado completamente, será remitido en las valijas de correo de cada país hacia el destino, libre de cargo.
- Artículo VIII.
 - La correspondencia oficial entre los dos gobiernos, de la legación con su gobierno y de su gobierno a cada legación, se acuerda que el destino es libre de porte y se tomen precauciones necesarias para su inviolabilidad y seguridad.

- Artículo XIX.
 - Cuando en alguno de los dos países no exista legación, el privilegio de franqueo para correspondencia oficial se mantiene, según el artículo precedente.

- Artículo X.
 - Ningún departamento Postal será requerido de entregar artículos recibidos en el correo que sean prohibidos por la ley en el país de destino y será tratado de acuerdo a las leyes del país.

- Artículo XI.
 - Los dos departamentos postales podrán por acuerdo mutuo proporcionar la transmisión de artículos registrados en el correo intercambiado entre los dos países.
 - La tarifa de registro para cada artículo será de 10 centavos de dólar en Estados Unidos y 1 real en Ecuador.

- Artículo XII.
 - Se podrá detallar las condiciones para lograr la ejecución de esta convención y se podrá modificar de tiempo en tiempo.
 - Los artículos podrán bajo mutuo acuerdo; modificados, agregados y suprimidos.

- Artículo XIII.
 - La convención tomará efecto desde la fecha de ratificación y continuará en uso hasta su anulación bajo consentimiento mutuo o hasta un año posterior a la notificación de uno de los departamentos al otro del deseo de terminarlo.

- Artículo XIV.
 - Esta convención se aprobará y ratificará acorde a la constitución y las leyes de cada parte.
 - La ratificación deberá ser hecha en Washington a los seis meses.

Los siguientes items ilustran algunas de las condiciones estipuladas en la convención:



Carta desde Guayaquil a San Francisco, pareja de 1 real naranja cancelado GUAYAQUIL 24 NOV 74. Tránsito vía Nueva York con sello de ingreso NEW YORK DEC 14 PAID ALL. Tarifa se aplica para peso mínimo ½oz.

Carta en el Segundo año de circulación de 2da emisión.



Carta desde Guayaquil a Nueva York, se paga con pareja de 1 real amarillo habano cancelado GUAYAQUIL 4 JUL 73. Sello de arribo NEW YORK PAID JUL 17 PAID ALL. Tarifa se aplica para peso mínimo ½ oz.

Carta en los últimos meses de circulación de 1era emisión.



INSTITUTO CARDIOVASCULAR GUTHRIE FORSSMANN



- ♥ CARDIOLOGÍA
- 📊 HEMODINAMIA
- ✂️ CIRUGÍA VASCULAR
- 🔪 ENDOVASCULAR
- 📖 INVESTIGACIÓN CLÍNICA
- 🫀 ECOCARDIOGRAFÍA
- 📡 ECOGRAFÍA VASCULAR

📍 Calle París N43-212 y Av. Río Coca
Quito - Ecuador

📞 099 577 9467

Atendemos también
consultas a domicilio



📘 institutocardiovasculargf 📷
www.institutocardiovasculargf.com



PROYECTO DE REGLAS PARA LAS DISPERSIONES DE LA ASOCIACIÓN FILATÉLICA ECUATORIANA

1. Se establece un Comité de Dispersiones, que será designado por el Directorio. Estará conformado por cinco miembros.
2. El Comité elaborará, anualmente, un calendario de las dispersiones y designará, para cada dispersión, a la persona que tendrá a su cargo organizarla.
3. El Comité podrá disponer el retiro de lotes de la dispersión, exclusivamente por motivos de calidad o autenticidad de las piezas. Un lote puede no retirarse si el problema es solucionable por medio de una descripción adecuada. En caso de duda sobre la autenticidad de una pieza, se solicitará la opinión del Comité de Expertizaje.
4. Las dispersiones deberán tener un número de lotes que resulte manejable y permita que no se extienda demasiado en el tiempo. En la medida de lo posible, las dispersiones de filatelia ecuatoriana no deberían superar los doscientos lotes y las de filatelia universal y temáticas, los trescientos.

5. Cada lote se adjudicará a la oferta más alta, sin importar si llegó por correo o se la hace en la sala. En caso de empate entre dos ofertas enviadas por correo, se preferirá a la que hubiere llegado primero. En el empate entre una oferta enviada por correo y otra hecha en sala, se preferirá a esta última. Quienes asistan por medio del sistema Zoom, se entenderá que se encuentran en la sala.
6. En las ofertas enviadas por correo, se entenderá que se las hace por un valor máximo, y se adjudicará al precio más bajo posible, esto es, si se ofertó cien dólares, pero la ofertas más alta anterior es de cincuenta, el lote se adjudicará en cincuenta y cinco dólares.
7. A los proveedores cuyos lotes hubieren sido vendidos, se les cobrará 10% del monto de la adjudicación, si son socios, y el 20% si no lo son. Se les cobrará, además, un 1% del precio base de los lotes no vendidos, sin que en ningún caso este valor pueda superar los diez dólares.
8. Los adjudicatarios pagarán a la AFE un equivalente al 10% del valor de lo que se les haya adjudicado.
9. Para las posturas en la dispersión se aplicará el siguiente cuadro:

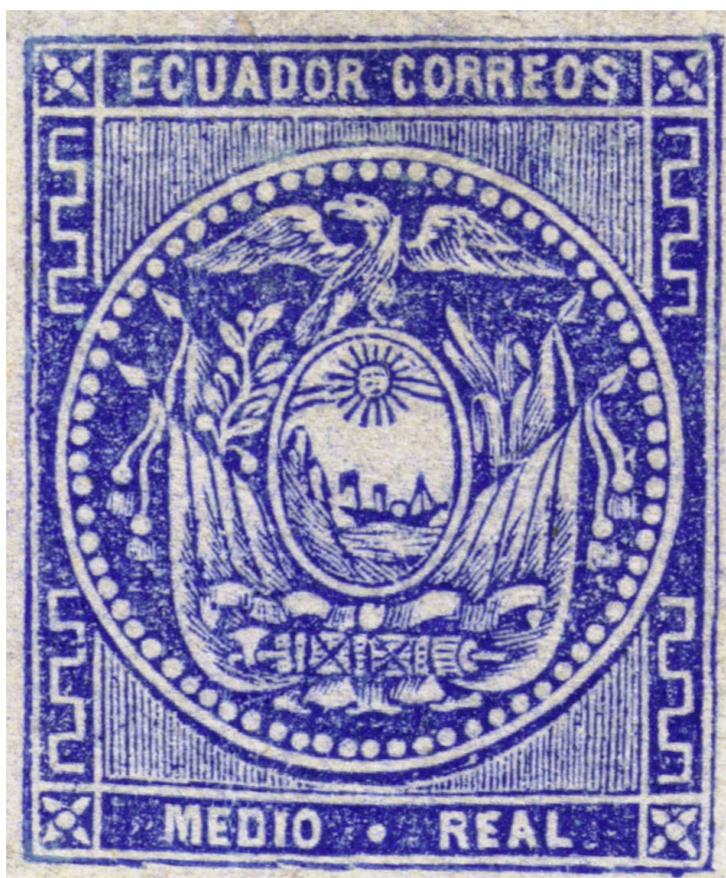
De 1 a 20 dólares	1 dólar
De 21 a 30 dólares	2 dólares
De 31 a 40 dólares	3 dólares
De 41 a 50 dólares	4 dólares
De 51 a 100 dólares	5 dólares
De 101 a 200 dólares	10 dólares
De 201 a 500 dólares	20 dólares
De 501 a 1.000 dólares	50 dólares
De 1.001 en adelante	100 dólares

10. Los lotes adjudicados se entregarán al comprador una vez recibido el pago correspondiente. Si el pago no se realiza luego de transcurridos 21 días calendario desde el aviso de cobro, se cobra un recargo de 10% sobre el monto de adjudicación.
11. No podrá participar en dispersiones de la AFE quien se encuentre en mora en el pago de lotes adjudicados en dispersiones anteriores.
12. Dentro de las 24 horas siguientes a la dispersión, se publicará la lista de los lotes no adjudicados, para que cualquier persona pueda adquirir los que sean de su interés, al precio base, más el porcentaje del 10% para la AFE.
13. Cualquier reclamo en relación con los lotes deberá presentarse al Comité de Dispersiones, dentro de los 5 días calendario siguientes a la entrega de los mismos, utilizando para el efecto la dirección electrónica afeboletin@gmail.com.
14. Los resultados de las dispersiones se publicarán en el blog de la AFE.
15. La mera participación en la dispersión implica la aceptación de estas reglas.
16. Estas reglas se pondrán en conocimiento de todos los socios y se hará referencia a ellas y al enlace web en el que se encuentren, cada vez que se publique el catálogo de una dispersión.
17. Estas reglas se aplicarán a partir de la primera dispersión del mes de julio de 2022 y, desde ese momento, quedará sin efecto el Reglamento de Dispersiones actualmente en vigencia.
18. Las personas que mantienen deudas en concepto de dispersiones, podrán pagarlas hasta el 30 de junio de 2022 sin recargo. En caso de no hacerlo, no podrán participar en dispersiones de la AFE hasta que cumplan con sus obligaciones.

Aprobado por el Directorio en la sesión del 24 de mayo de 2022

Lo certifico
Santiago Villagómez Badillo
SECRETARIO DE LA ASOCIACIÓN
FILATÉLICA ECUATORIANA

GRUPO DE ESTUDIO FILATÉLICO **E C U A D O R** PHILATELIC STUDY GROUP



<https://filateliagrupoecuador.blogspot.com>