

J A I M E G A R C I A B .

B O L E T I N I N F O R M A T I V O

A S O C I A C I O N F I L A T E L I C A E C U A T O R I A N A

Apartado 201

Quito, Ecuador

ORGANIZACION FUNDADA EN 1935 SOCIEDAD INTERNACIONAL DE CANJES

No. 4

Quito, Junio de 1958

Año 1

E X H I B I C I O N F I L A T E L I C A
L O C A L

La Comisión de Redacción de este Informativo ha creído del caso dedicar este número, en su totalidad, a la EXHIBICION FILATELICA LOCAL organizada por la ASOCIACION FILATELICA ECUATORIANA, en los salones del Centro Ecuatoriano-Norteamericano, del 23 al 28 del presente mes de Junio.

Por los documentos que insertamos, nuestros amables lectores podrán tener una clara idea del desarrollo y bondad del Cartamen, al que nosotros consideramos como un ensayo de Exposición de carácter Filatélico. Desde ya agradecemos las críticas que nuestros amigos se sirvan hacer al respecto.

Diferimos pues, para nuestro próximo número, las informaciones regulares sobre emisiones, novedades y más hechos filatélicos acaecidos desde nuestro último número informativo.

LA REDACCION

LA TEMATICA EN FILATELIA

Charla sustentada por el señor Samuel Valarezo Delgado en el Centro Ecuatoriano-Norteamericano, con motivo de la EXHIBICION FILATELICA LOCAL, organizada por la Asociación Filatélica Ecuatoriana, en Quito.

Durante muchos años se consideró a la Filatelia como a un entretenimiento de niños o, cuando más, de jóvenes. O de mayores con aficiones infantiles. Acaso haya mucho de verdad en ésto, más no en el sentido que se ha querido dar a esta idea. Mas bien, diría yo, que el filatelista, hombre maduro, enfrascado en el arreglo de su colección, presenta en su alma la transparencia del alma de un niño. Pues la Filatelia, de entre todos los entretenimientos, es el más sano e instructivo. Así lo entendieron Eduardo VIII, Jorge V y Jorge VI de Inglaterra, el Presidente Roosevelt, el Rey Carol y la Reina María de Rumania, la Reina Guillermina de Holanda, el Zar Alejandro III, Alfonso XIII de España, Porfirio Díaz de México, Victor Manuel III de Italia, Don Manuel de Portugal, Ahmad Fuad y Faruk de Egipto, Adolfo Menjou, Lily Pons, Ellis Parker Butler; y así lo entienden millones de seres modestos que, no siendo monarcas, estadistas, actores de cine, cantantes de Opera o escritores, hacen su vida en el más delicioso anonimato.

Esta falsa apreciación, esta idea de infantilismo o acaso de ociosidad con respecto a la Filatelia y al filatelista hace que, aún hoy, muchísima gente tenga una sonrisa burlona para quienes cultivan este arte y esta ciencia. I es por ésto que, con grata sorpresa, quien sustenta una charla sobre este tópicó, observa la presencia de muchas personas en quienes jamás pudo sospechar afinidad con los sellos postales. Cual, pues, la razón de esta concurrencia? En la mayoría, indudablemente, por la natural inquietud de la persona culta que desea añadir algo nuevo al acervo de sus conocimientos y, en lo menos, la intención de matar el tiempo y, acaso, con la idea de sonreír más de una vez a costa de quien sabe que peregrinas e ingenuas teorías de aquellos estafalarios individuos que se llaman filatelistas. Y es entonces cuando se siente el íntimo e imperioso deseo de hacer proselitismo para que, en una próxima oportunidad, el profano de hoy sea el entendido del mañana, apto y capacitado para juzgar a la Filatelia como tal, en sus dos dimensiones: arte y ciencia.

Por ello, esta charla es de simple divulgación. En ella trataré de presentar, en el menor tiempo posible y lo más claro y preciso que pueda, el panorama que, una nueva inquietud, está dando a la Filatelia, y que va apasionando más y más cada día a los cultores de ella. Me refiero al aspecto Temático.

En todo hombre existe el afán de coleccionismo. Con presencia definida o en forma imprecisa. Puede ser un afán de coleccionismo intrascendente o puede serlo instructivo. Y está de acuerdo, tanto con las aficiones del individuo, como con el medio en que desenvuelve sus actividades, así como con respecto a sus posibilidades económicas. Así, hay quienes coleccionan los finos pañuelos de las damitas, o las botellitas de propaganda de licores; puñales, dagas, y espadas de culturas idas; incunables y libros raros; esculturas y cuadros de los clásicos del arte, o locomotoras viejas. Simple cuestión de afición, dinero y espacio.

Coleccionismo intrascendente: el del pañuelo de mujer, pues no se analizará en él, con criterio de técnico textil, la materia prima de que está fabricado, ni el urdido y la trama o el apresto, que determinan su calidad, peso y acabado. El de las botellitas de licor pues que, desgraciadamente, hay que conservar corchadas. El de los lápices, pues que no cumplirán su destino de garabatear en un papel.

Mas el artista, el que busca afanosamente un lienzo para añadirlo a su colección; el que descubre una nueva Venus e indaga su procedencia, inquiere sobre cual fue el cincel que la esculpió, para luego de averiguado considerar si la estatua es o no digna de figurar entre las que ya posee, gozan de las mas puras sensaciones, de aquéllas que dejan en el alma las huellas más profundas. Porque la ciencia y el arte han de unirse forzosamente en el obligado estudio que presupone una afición de esta naturaleza. Intima sensación de triunfo primero, y de posesión después.

I la Filatelia está ubicada, según la forma de encararla en un grado mucho mas adelantado que lo intrascendente, o entra de lleno en el coleccionismo instructivo y provechoso.

El primer caso, cuando el coleccionista está pleno de novelería, de curiosidad. Cuando busca tan sólo el pasatiempo. La labor mecánica de reunir sellos postales y pegarlos a un álbum; para extasiarse luego ante una página completa, recrear la mirada en la gama de colores y observar con una lente el diseño, determinan el caracter del filatelista pues, en este caso, no va más allá de la necesidad que siente el hombre de desentenderse de los problemas cotidianos y, mediante una ocupación sana, que forma en derredor de él una barrera que lo aísla del mundo, vivir unos momentos en la amable compañía que le brindan las estampillas. Y, tanta es la dedicación y atención a ellas, que poco a poco, y sin darse cuenta, sin habérselo propuesto, llega a saber, por ejemplo, que Mónaco es un Principado que está situado al sur de la costa de Francia

al borde del Mediterráneo; o que Holanda tiene como unidad monetaria el Gulden, Guilder o Florin, y que éste se descompone mediante un sistema decimal, en centésimos; así como que en Turquía 40 paras hacen una piastra y que en 1926 estas 40 paras eran iguales a un ghurush y que en 1929 cambió el nombre a kurush; que las primeras estampillas de la República de Israel salieron a circulación en 1948; que Paris, Reims, Nancy, Bordeaux, Poitiers, Orleans, Dijon, Nantes y demás ciudades francesas, tienen sus escudos de armas; y llega a diferenciar los signos alfabéticos y los caracteres turcos de los griegos y árabes; y la lengua francesa, así como la inglesa, gracias a la diaria consulta de los catálogos y de la correspondencia con amigos de lejanos países, llegan a ser idiomas comprensibles, aún sin haber concurrido a las clases especializadas de magníficos centros de educación, cual lo son el Centro Ecuatoriano-Norteamericano y la Alianza Francesa.

Mas, si la Filatelia se convierte en una verdadera disciplina, y al reunir y pegar sellos se añade el estudio sobre el motivo y la investigación sobre el sello, el simple entretenimiento se convierte en el vehículo más apropiado para adquirir una sólida cultura general. Porque la estampilla, al mismo tiempo que es el objeto que menos espacio precisa para ser conservada, es el libro por excelencia. Mas bien dicho, cada viñeta se convierte, para el estudioso, en la página de un libro, escrita las más de las veces en lenguas extrañas, que habrá de ser descifrada. Y casi sin darse cuenta, el filatelista se ha convertido en un hombre de rica biblioteca. Pues, el descifrar cada una de estas pequeñas paginitas, como las he llamado, presupone la lectura de muchas páginas de gruesos y variados volúmenes. Mas, por desgracia, no hay tiempo ni posibilidades de abarcarlo todo, y habrá que frenar este entusiasmo, limitándolo. Y este es, acaso, uno de los orígenes de la Temática en la Filatelia.

Habiendo nombrado ya, por dos veces cuando menos, la palabra Temática, supongo que muchos de ustedes querrán saber que

es, que significa, en definitiva, este término. Definir es sumamente difícil. Explicar ya es más fácil. Así, yo diría que la Temática en la Filatelia es la pequeña colección circunscrita a un solo motivo, sin que ello signifique especialización.

Cuando en 1840 apareció el primer sello postal adhesivo, posiblemente a nadie le interesó mayormente como objeto coleccionable. Presentaría el mismo relativo interés de las marcas que denominamos como "prefilatélicas", con su indicación de "debe" o "franca", para indicar si quien debía pagar el porte de una pieza postal era el destinatario, o si ya lo había pagado el remitente. Con el segundo, tercero o cuarto sello

sello postal, es cuando debió nacer la idea de reunirlos y guardarlos, para coleccionarlos después. Por simple curiosidad. Aún no podía ser por un sentimiento hacia lo bello, pues conocido es que los primeros sellos, los clásicos, son viñetas carentes de gracia, de atractivo. La efigie de un monarca, una cifra o un deslucido escudo de armas. Era entonces y lo era varios decenios después, cosa relativamente fácil el coleccionar los sellos de todos los Estados emisores. Y me atrevo a afirmar que el ciento por ciento de los coleccionistas serían partidarios de lo universal. Mas el tiempo iba pasando y los sellos postales iban apareciendo por todas las latitudes y en cantidades cada vez mayores, a tal punto que los vacíos en las páginas de los albums iban siendo más y más frecuentes y, ni el tiempo, ni la paciencia, ni el dinero, eran suficientes para llenarlas. Y se habla entonces de la "especialización". Especialización en dos sentidos. En el científico, campo en el cual el coleccionista estudia la estampilla y los matasellos utilizados sobre ella; y diferencia a una estampilla de otra, aparentemente igual, ya sea por el papel en que ha sido impresa, por el procedimiento de impresión, por la calidad de las tintas empleadas, por los diferentes tonos de color en las mismas, por la goma que ha de servir para adherirlas a la correspondencia. Especialización también en el sentido de coleccionar un país o grupo de países, no sólo en sus sellos tipo, sino también en todas las variedades que de tal ejemplar pueden derivarse. Y, entonces, el coleccionista universal resta atención a ciertos países y llega aún a desprenderse de ellos, para incrementar un grupo determinado. Y, a poco de ésto, llega la época en la que el hombre conquista definitivamente los aires, un limitadísimo espacio de azul infinito. Y ciertos sellos postales traen desde entonces, la palabra "aéreo", y tal es la afición que por ellos se despierta, que llega a romperse la unidad de las series en los catálogos y albums de sellos postales, con la absurda separación, en capítulos diferentes, de lo que es servicio ordinario y de lo que es servicio aéreo.

Es éste, pues, el segundo paso, mediante el cual el filatelista, abrumado por la afluencia de sellos, ha restringido su colección, sin restarle nada de su gran interés. Más, el fenómeno que ya se produjo en lo universal, se repite en lo aéreo. La Filatelia se ha presentado ya como un magnífico negocio para los Estados emisores, los que aprovechan de la demanda que tienen estos sellos, para conformar sus emisiones de acuerdo a élla. Y los sellos aéreos comienzan a llover de los cielos en cantidades fantásticas. Y nuevamente los factores tiempo, paciencia y dinero, se presentan tan agudos como antaño.

Y entonces, alguien se da cuenta de que, entre los millones de filatelistas del mundo, hay muchos ingenieros, muchos estadistas, médicos, artistas y hombres que sin poseer estudios especiales ni grados académicos, sienten simpatía hacia tal o cual

actividad en la vida humana y se llega a la conclusión de que todo aquello que es susceptible de estudio o de simple curiosidad, se encuentra representado en las estampillas.

Y si de ingenieros y arquitectos se habla, estos descubren cómo, de proponérselo, pueden reunir, mediante las estampillas, desde el puente colgante de bejucos, construido por los salvajes amazónicos o africanos, hasta el monumental Golden Gate, gigante de acero y hormigón armado. El aviador verá cómo se desenvuelve la historia de su profesión, desde la huida de los legendarios Décalo e Icaro, para llegar luego al inmortal Leonardo da Vinci y a aquellos grandes pioneros de la aviación mundial, tales como los Santos Dumont, Pleriot, Castillo, Liut y toda esa pléyade de grandes hombres que supieron dar a la humanidad y a sus patrias lo mejor que podía dar de sí, para llegar luego, con las estampillas, a un maravilloso desfile de monoplanos, biplanos, globos, zepelines, cuatrimotores y los de propulsión a chorro que, mas bien como armas de muerte y destrucción, que no de progreso y de paz, surcan los espacios. Y el marino tendrá ante sí el tronco ahuecado al fuego del salvaje polinesio, primitiva embarcación con la cual el hombre ya sumyugó al mar y verá las balsas de los ríos americanos, las naves fenicias, las galerías vikingas, los trirremes romanos, los sampanes piratas de los mares de la China, las carabelas descubridoras, el Eagle, el Penola, el Discovery, el Endurance, el Deutschland, el Scotia y demás barcos que unen su historia a la de la Antártica; barcos de paletas, barcos de ruedas, yates de recreo y barcos de guerra, de todos los modelos y de todas las banderas. Y el artista encontrará, en insospechadas y magníficas reproducciones, no por pequeñas menos fieles que los originales, cuadros de Goya, de Rubens, o estatuas de Fidias o Bernardo de Legarda. El geógrafo tendrá a mano diminutos mapas de todas las regiones del orbe y reproducciones del Chimborazo, del Cotopaxi, del Fuji Yama, Mont Blanc, Potosí o Galeras. El militar podrá reunir en su album, desde la mas primitiva arma de combate hasta el más moderno cañón o proyectil dirigido; ocuparán sitio preferente las más celebres batallas y las efigies de los hombres que condujeron sus ejércitos al triunfo o a sus pueblos al dolor, la miseria y la derrota. El agricultor contemplará los más variados frutos de la tierra y el médico se sentirá emocionado al ver como la estampilla viene haciendo una tenaz lucha contra el cáncer, la poliomielitis, la lepra y la tuberculosis.

Detallar todas las inquietudes que pueden despertarse mediante los sellos postales, sería sumamente largo, y ello equivaldría a cansar vuestra benévola atención. Baste con decir que los Gobiernos emisores, convencidos del nuevo rumbo de la Filatelia, la Temática, están conformando sus emisiones postales de acuerdo a la demanda de los aficionados.

Entre los innumerables temas, aquellos dos que mas sobresalen por el número de sus cultores son, posiblemente, el deportivo y el de fauna, sin que pueda apreciarse un sencible ceder del campo de la primacia, a los temas religioso y flora. No hay, en la actualidad, ningún evento deportivo de alguna significación, que no tenga su conmemoración en una serie de sellos postales, al extremo de notarse ya una abusiva liberalidad en ciertos países, mediante la emisión de series de escaso tiraje que, si bien valoran al sello postal, caen en lo especulativo, obligando al filatelista a fuertes desembolsos, si es que quiere llenar las páginas de su album y tener al día su colección deportiva. Y en lo que a fauna se refiere, si exceptuamos a los protozoarios, que acaso por su apariencia poco atractiva, figuran poco en filatelia, en cambio los insectos, reptiles, peces, aves, y mamíferos nos brindan bellísimos sellos, acaso los mejor logrados de entre todo aquello que significa especie postal, al extremo de que, con pocas lagunas, se puede formar la escala zoológica con sus tipos, clases, órdenes, familias, géneros, especies, razas y variedades.

He aquí, pues, a la Temática en la Filatelia, Campo de estudio apasionante para quien, al cultivarlo y hacer de ella una actividad provechosa, se preocupa de indagar, frente al sello postal, en que fecha, en que lugar, por ejemplo, se libró la batalla de Solferino; por qué circunstancias estuvo presente en ella Dunant y cómo nació la benemérita Institución de la Cruz Roja Internacional. Para quien se interesa en conocer la vida y costumbres, lo útil y lo dañino de la liebre, la marta, el zorro, el alce y el oso europeos; o las del elefante, el león, el tigre, la zebra y el rinoceronte en las series postales africanas y asiáticas; de los peces del mar Adriático con la serie Yugoslava; de las aves con las de Ecuador y Angola; de las mariposas e insectos con las de Suiza y Guinea Portuguesa. Estudio arduo, que ha de ir del folleto al libro, del artículo de periódico al de la revista, del catálogo de sellos postales a la carta del amable corresponsal a quien hemos pedido datos.

Y así convendrán ustedes conmigo en que la Filatelia no es el simple entretenimiento del niño o del joven, sino la disciplina del hombre formado, ávido de ilustración, enamorado de la belleza y deseoso de ocupar su tiempo libre en algo verdaderamente provechoso.

Y me animo a decir que, el cultivo de la Temática en la Filatelia, en el escolar y en el colegial, mediante una cátedra que oriente debidamente sus inquietudes hacia el sello postal, constituiría para el profesor de escuelas y colegios uno de los mas grandes auxiliares para la mejor y más amable comprensión de las materias a su cargo.

No habría para mi mayor satisfacción, señores y señoras, que las frases mal hilvanadas que acabais de escuchar, hayan logrado prender en vosotros aún cuando sea una pequeña chispa de interés hacia la Filatelia. Porque esa chispa no tardaría en ser una llama que, traducida en sincera amistad, a través de una común afición, permitiría tanto a mis colegas como a mí, estrechar con frecuencia vuestras manos.

=====

AEROFILATELIA ECUATORIANA

CESAR A. FUENTES M.

Una de las ramas o subdivisiones más importantes del coleccionismo, es aquella de la Aerofilatelia.

Esta es una especialización que consiste en coleccionar y clasificar todos los documentos que con el Correo Aéreo se refieren y tienen relación documentos que comprenden sobres, tarjetas, etc., pero muy en particular los aerogramas de Primeros vuelos, Meetings de Aviación, Vuelos especiales, raids, etc.

Es importante destacar lo interesante de tal especialización, ya desde el punto de vista general, ya desde lo histórico.

Mirando desde el punto de vista general, la importancia de la aerofilatelia es digna de tomarse en cuenta si se llega a conocer el cúmulo de conocimientos que el especialista está en posibilidad de obtener por medio y a través del estudio de todas y cada una de las piezas o documentos de su colección, lo que, de otro lado, un simple coleccionista de sellos, no tiene la oportunidad de conocerlos ni obtenerlos. Por ejemplo, tratándose de un sobre conducido por algún aviador famoso o una cubierta cursada en algún vuelo especial o de gran magnitud, el aficionado o el especialista puede encontrar en su sobre o cubierta toda la historia de ese vuelo, desde la ciudad en que éste se inició, las etapas recorridas, hasta el aeropuerto de su mismo país o de otro al que llegó. Y si ese sobre o cubierta lleva el autógrafo de ese aviador famoso, fácil es comprender que tal documento viene a tener mayor interés, mayor veracidad y mayor valor. Mientras que el coleccionista de sellos, apenas conservará en su colección uno o mas timbres recordatorios del suceso - y esto si tal vez llegaron a imitirse. De lo contrario, no le queda ni el recurso de poseer ni siquiera el más mínimo souvenir o recuerdo de dicho vuelo en su álbum.

Por lo visto, la importancia de la aerofilatelia es superior bajo esta fase, a la que tiene el simple coleccionismo de sellos.

Desde el punto de vista histórico, la aerofilatelia puede considerarse como un verdadero museo, tal cual lo son los de otras ramas del saber humano; pues, por medio de sus documentos tenemos latente un recuerdo tangible de todos los vuelos de renombre, de todas las travesías efectuadas por destacados ases de la Aviación, de todos los raids atrevidos y de larga distancia, de todas las hazañas realizadas por valientes y osados aviadores, de los accidentes surgidos en su recorrido por aviadores desafortunados, etc. De todo esto, la aerofilatelia nos

da una cuenta exacta y veraz, como el manual mas acabado, sin más que revisar sus diferentes signos, marcas de control y más particularidades que tales documentos contienen.

Como se ve, la importancia de la aerofilatelia es indiscutible. Es por esto que países como los EE. UU., Alemania, Inglaterra, Francia y otros de similar cultura, se ocupan con interés de este punto y no hay vuelo que no sea registrado por el Correo con una mención especial o signo conmemorativo aplicado a los sobres o aerogramas respectivos. La afición por esta modalidad de coleccionar, es francamente asombrosa en los países arriba citados, donde existe un porcentaje numeroso de aficionados, los que se preocupan de estar al tanto de todos los vuelos, raids, meetings de aviación, etc., para lograr y obtener un sobre para su colección.

El interés despertado y que va despertando día a día por todo el mundo esta modalidad del coleccionismo, llama verdaderamente la atención, y es común encontrar en todos los países aficionados a la aerofilatelia, y en algunas ciudades, sociedades que agrupan a tales coleccionistas. En nuestro país, siendo como es aún incipiente, el mero coleccionar de sellos postales, la afición a la aerofilatelia es aún más pequeña en proporción al coleccionismo en general. Contados son los cultores de esta modalidad del coleccionismo, pero es muy posible que se inicie una corriente de interés por los sobres volados especiales, si se toma en cuenta que, como a todos consta, el filatelista corriente y hasta el público no aficionado a los sellos, en estos últimos años, ha buscado con afán y ha adquirido con complacencia los sobres de Primer Día - con sellos comunes y conmemorativos - que han estado imprimiéndose en esta ciudad.

=====

Indicado someramente lo anterior, como antecedente ilustrativo, entraré de lleno en el objeto de esta tesis, cual es la de describir a grandes rasgos el desarrollo y la historia de la Aerofilatelia Ecuatoriana.

Ante todo, y estando tan íntimamente ligada la Aviación con la Filatelia, quiero empezar tributando un homenaje, el más sincero, mencionando los nombres de los precursores de la Aviación en el Ecuador, los aviadores chilenos Clodomiro Figueroa (Civil) y Capitán Eduardo Molina Lavín, los primeros en surcar nuestro cielo allá por el año 1910, cuando la aviación empezaba a dar sus primeros pasos pujantes en Europa. Los dos mencionados aviadores realizaron con éxito sus vuelos experimentales en la ciudad de Guayaquil.

Después fue el Capitán Cosme Rennella quien verificó también ensayos felices, y luego el aviador Capitán Pedro Traversari, en el aparato Guayaquil. Efectuó varios vuelos, aún sin buen resultado y con poca fortuna en los años 1919 y 20.

Y posteriormente el audaz aviador Elia Liut, quien verificó el primer vuelo trasmontando la Cordillera de los Andes, conduciendo el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.

Es innegable el hecho de que la iniciación de la aviación en el país, y con ella, el de la aerofilatelia, tienen sus orígenes en el año 1920.

La verdadera iniciación de ella viene desde los vuelos del famoso biplano "Telégrafo I", aparato de propiedad del Director del diario El Telégrafo de Guayaquil, don José Abel Castillo, ciudadano patriota y entusiasta que, con el fin de auspiciar y propugnar nuestra aviación en forma eficaz, a la vez que para estimular su entusiasmo por ella, lo adquirió con su propio peculio.

Aquí, entonces empezaba de hecho la vida de la Aerofilatelia ecuatoriana.

El afamado aviador italiano Elia Liut, uno de los ases de la Gran Guerra, mantenedor del record mundial de velocidad en 1919, llamado después con justicia "El Condor de los Andes", fue el que con mano experta, debía guiar el glorioso "Telégrafo" I" de un a otro confin del territorio patrio.

Después de los vuelos de experimentación en Guayaquil, que desde luego resultaron felices, venía la realización del gran raid hasta Quito.

El 3 de noviembre de 1920, como uno de los números de festejos del aniversario de las Provincias Azuayas, el "Telégrafo I" realizaba el Primer Vuelo en el Ecuador. El aparato, piloteado por el intrépido Liut, después de evolucionar sobre el Puerto, tomaba la dirección de Cuenca, a cuya ciudad llegaba una hora después, entre el alborozo de la ciudad. El diario El Telégrafo editó para este primer vuelo unas tarjetas postales conmemorativas, que fueron llevadas por el avión. Tales tarjetas, cursadas debidamente por el Correo del Puerto, llevan la obliteración postal correspondiente y una marca especial indicadora del histórico hecho. Es éste el interesante documento que atestigua pertenecer al **PRIMER CORREO AEREO DEL ECUADOR.**

Después de permanecer algunos días en Cuenca, el avión debía efectuar la 2a. etapa de su previsto raid, teniendo como meta la ciudad de Riobamba. El 19 de noviembre de 1920, bajo la hábil dirección, esta vez, del del aviador italiano Ferruccio Guicciardi, el aparato salía de Cuenca y luego de una feliz travesía, arribaba a la Sultana de los Andes. En este vuelo también se llevó piezas de correo las que son las mas raras entre todas.

Luego venía la tercera etapa, Riobamba-Quito. Era la primera vez en la historia de la aviación del país, que la capital de la República iba a ver sobre su cielo la gallarda figura de un avión. El aviador Liut guiando el aparato llegaba a esta Capital el 28 de noviembre, entre el frenesí del público que lo aclamaba.

Alentados con los triunfos obtenidos, los aviadores italianos Liut y Guicciardi quisieron seguir adelante. En efecto, el 9 de febrero de 1921, el segundo de los nombrados daba un salto magistral hasta la ciudad de Ibarra, donde era recibido como un héroe.

El "Telégrafo I" debía pasear su nombre hasta el confín del suelo patrio, y es así como el 16 de febrero de 1921 conmemorando el aniversario de El Telégrafo, se efectuaba el recorrido Ibarra-Tulcán.

De todos estos vuelos, excepto el de Riobamba-Quito, existen sobres conducidos en los mismos.

No satisfechos los aviadores italianos con haber cruzado casi en toda su longitud el territorio nacional, quisieron que el nombre del país traspasara sus fronteras, llevando el cariño del pueblo ecuatoriano al colombiano. Y es así, entonces que el domingo 6 de marzo de 1921, despegaban en las primeras horas de la mañana de la ciudad de Tulcán y tras de feliz recorrido llegaban a Pasto.

Como digno final del recorrido triunfal del ya famoso Telégrafo I, se verificaba el 21 de abril del mentado año, el raid Pasto-Cali, por el aviador Guicciardi, vuelo del cual, como del precedente, existen tarjetas conmemorativas.

Con esto, terminan los vuelos del "Telégrafo I". Posteriormente, el 14 de mayo de 1924, su propietario don José Abel Castillo en un arranque de entusiasmo y patriotismo lo donaba al Gobierno del Ecuador para que se lo conservara en un museo.

La segunda etapa de la aviación y de la aerofilatelia ecuatoriana, después de un receso prolongado de algunos años, en el transcurso de los cuales debe mencionarse el vuelo a lo largo de la Costa ecuatoriana (Guayaquil, Salinas, Manta, "smeraldas"), efectuado por el piloto italiano Campagnoli el 10 de setiembre de 1922

y el vuelo del avión "Siria", de Quito a Ibarra, cumplido el 17 de julio de 1923, comprende los vuelos entre el Ecuador y Colombia, efectuados por la SCADTA.

Con el objeto de gestionar ante nuestro gobierno la concesión de la explotación del servicio aéreo dentro y fuera del país, venía de Colombia a principios de junio de 1928, el hidroavión "ATLANTIC 29".

Aprovechando el viaje de regreso de éste a Colombia, la Administración de Guayaquil logró despachar el PRIMER CORREO INTERNACIONAL DEL ECUADOR. El avión, piloteado por el alemán Herbert Boy, salía del Puerto el sábado 16 de junio a las 7 y media de la mañana llegando a Buenaventura a las 4 p.m. del mismo día y a Barranquilla al día siguiente. La valija contenía 300 cartas ordinarias, 27 impresos y 21 cartas Certificadas, portando estas piezas un sello de caucho alusivo en color azul.

Concertado el contrato entre la SCADTA (Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos) y el Gobierno del Ecuador, la compañía debía iniciar sus servicios de correo en el mes de julio de 1928. En efecto, el 30 de dicho mes tenía lugar el vuelo inaugural con Colombia en el que, a falta de sellos postales se usó un cachet demostestativo de haberse abonado el porte respectivo. Estas piezas son igualmente apreciadas por los aficionados.

Desde aquella fecha, la SCADTA continuó sirviendo con toda regularidad y semanalmente el transporte de correo del país al exterior hasta fines de 1929, en que cedió sus derechos a la Pan American Grace Airways, Inc.

El Capitan Harold R. Harris, Vicepresidente de esta compañía y uno de los más hábiles y veteranos pilotos, vino a Quito tripulando un avión Fairchild, desde Guayaquil, vuelo experimental en el que no se condujo correo.

El 28 de agosto de aquel año, el Capitán Harris regresaba a Guayaquil efectuando el viaje desde esta Capital en dos horas mas o menos. El Correo de Quito aplicó a las piezas depositadas para ser conducidas por el avión una mención especial, denotando que era el Primer Correo Aéreo que cursaba entre Quito y Guayaquil.

Con la inauguración de los servicios de "PAGAI", el Ecuador empezó a comunicarse con los países de toda la América por medio del aire, y ahí tenemos que, durante el decurso del año de 1930, los primeros vuelos a los diferentes países del Continente, se efectuaron con la continuidad debida, quedando ligado el país, de esta manera, con todos los pueblos americanos.

A mediados del año 1929 y con el renacer del entusiasmo por la aviación, el Gobierno del Ecuador para dar un firme impulso a nuestra aviación militar adquiere 2 biplanos Travel-Air de 220 H.P. en los cuales nuestros valientes aviadores nacionales realizaron algunos raids.

Se inicia este período con la magnífica hazaña del vuelo directo Guayaquil-Quito, que tiene lugar el 2 de enero de 1930. Por vez primera cruzan la Cordillera aviones militares, y luego de dos horas y media de vuelo atravesando las temidas corrientes andinas, hacen su arribo triunfal a la Capital, conduciendo el Primer Correo Aéreo Militar entre las dos principales ciudades del país. Fueron dos aviones R1 y R2 piloteados por los Capitanes Rennella y el Tte. César Borja y Mantilla y Velez, respectivamente.

Las piezas postales transportadas en este vuelo llevan impreso el mapa de la ruta recorrida y los nombres de los cuatro audaces pilotos.

El 9 de febrero de 1930 en obediencia a órdenes impartidas por la Superioridad Militar de reconcentrar todos los aparatos militares en el nuevo aeródromo de Latacunga, efectuándose así el primer vuelo a esa ciudad. Las máquinas salieron de Quito a las 5 y 5, arribando a la ciudad de Latacunga media hora más tarde y conduciendo valija de correo.

El 5 de marzo vuelan igualmente aviones militares llevando correspondencia desde Latacunga a Ambato.

El 13 de mayo del mismo año, tiene lugar el Vuelo Latacunga-Quito, emprendido igualmente por la Aviación Militar Nacional.

Merece especial mención, aunque no se trate de un vuelo por aviadores nacionales, pero por haberse iniciado en nuestro país, el magnífico raid Quito-Latacunga-Bogotá por el intrépido aviador colombiano, Capitan Benjamín Méndez, el 13 de junio de 1930, quien vino a la Capital en vuelo directo desde Bogotá, portando una corona de flores para la tumba del Gran Mariscal de Ayacucho, con ocasión del centenario de su muerte. Existen sobres de este espectacular raid que gentilmente condujo a Bogotá el mentado as de la aviación colombiana.

El 20 de agosto del mismo año el Capitán Luis A. Mantilla realiza el primer vuelo, con correo, desde Latacunga a Tulcán.

El 24 de setiembre la Aviación Militar verifica el vuelo de Latacunga a Riobamba, en el que igualmente cursa el primer correo aéreo entre dichas localidades.

Así finaliza el año 1930 con las actividades aereopostales desempeñadas brillantemente por nuestra Aviación Militar.

En el año 1931 y a mediados de marzo llega a Quito, el 31, un avión de muy buenas características de 300 H.P., que su propietario el Sr. Teodoro Levy Gildred lo trae piloteando desde los Estados Unidos. Es el avión Ecuador que lo adquiere nuestro gobierno para reemplazar al destruido R1.

A este airoso aparato le estaba destinado surcar majestuoso casi la totalidad del territorio patrio, llevando el nombre del país grabado en su costado.

En efecto el primero de enero de 1932, inaugura con todo éxito el Servicio Aéreo Postal Nacional en la línea Latacunga-Quito-Otavalo-Ibarra-Tulcán, servicio que desgraciadamente no tuvo continuidad. El avión, en este vuelo inaugural estuvo tripulado por los capitanes Mantilla y Velez y el Tte. César Monge.

Del 21 de febrero al 28, el avión Ecuador realizó algunos vuelos entre Guayaquil y Quito y viceversa, conduciendo correspondencia común y ordinaria, y salvando de esta manera la interrupción del servicio ferroviario ocasionado por las crecientes de Chanchán.

Son muy interesantes las piezas postales transportadas en todos esos vuelos.

Con las experiencias adquiridas en los vuelos anteriores y debidamente entrenados nuestros aviadores, se proyecta el Raid de Circunvalación por la República, determinándose las diferentes etapas del mismo.

El 22 de julio se inicia el Raid desde Latacunga siguiendo a Cuenca, luego a Loja, Guayaquil, Manta y Quito, a cuya ciudad arribó el avión el 3 de agosto piloteado por los capitanes Mantilla y Renella y acompañados por el mecánico Ceccoville.

Con el éxito obtenido se planeó un segundo raid para cumplir el cual fueron designados el Cap. Monge y el Tte. César Borja. Las etapas del vuelo eran: Latacunga-Manta-Guayaquil-Cuenca-Loja-Quito. Los aviadores partieron de su base el 19 de julio, con dirección a Manta, su primera etapa, más con fatalidad y mala suerte encontraron mal tiempo en su ruta y al tratar de hacer un aterrizaje de emergencia, el aparato se da contra un árbol y se destroza completamente, resultando muerto instantáneamente el Tte. César Borja y heridos el Cap. Monge y el mecánico Serrano.

Este fue el desastroso fin del glorioso avión "Ecuador", que paseó el nombre de la patria a través de la mayor parte de sus provincias.

Han quedado para la historia aerofilatélica interesantes sobres de estos Raids, con hermosas estampaciones de sellos alusivos, entre los que se destaca el del desastre del avión.

Durante los años 1931 y 32, la Pan American Grace Airways Inc., continúa conectando el Ecuador con el resto de las ciudades secundarias de los países americanos y de todas estas conexiones aéreas se conoce una gama de lo más interesante de marcas postales de todo género. Ya no sólo las capitales de los países americanos habían sido ligados con nuestro país, sino también varias de sus ciudades secundarias..

)))-----)))

La Aviación Militar Nacional en el devenir de los años 34 y 37 siguió ejecutando vuelos conduciendo correo en el Interior del País, abriendo nuevas rutas desde localidades aún no servidas en esta forma.

Vuelos que, como el de Cuenca-Quito verificado en aviones Curtiss Wright en 1934, y el de Quito-Carchi-Quito llevado a cabo el 30 de agosto del mismo año, añadieron nuevos laureles a las Alas Ecuatorianas.

Pero este período de gloria de la Aviación Nacional debía llegar aún más a su apogeo, con la realización de los imponderables raids internacionales que iban a efectuar nuestros ya expertos pilotos.

El 3 de agosto de 1937 se cumplía el vuelo Quito-Cali-Medellín-Bogotá, por etapas, por los pilotos Capitanes Nicolás López y Leonidas Hidalgo y los Ttes. Bayardo Tobar y Marco Aguirre. Las 4 máquinas Alpha-Romeo, en las que se verificó el raid cumplían a cabalidad y en forma brillante cada una de las etapas y el pueblo colombiano recibía alborozado a los bravos aguiluchos que llegaban desde el país vecino.

Y el día 14 de setiembre 3 aviones de la 18a escuadrilla militar, realizan con sin igual lucimiento y destreza el vuelo directo Guayaquil-Lima. Los pilotos que hicieron este viaje internacional fueron los capitanes Nicolás López V., Jaime Chiriboga Ordóñez y Galo Almeida, quienes llevaban la representación del Ecuador a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación que se reunía en la Capital de los Virreyes.

Del raid a Colombia no existe documento ni pieza postal alguna que lo conmemore. Del vuelo a Lima si ha quedado para la historia aerofilatélica un recuerdo o souvenir postal, pues desde Quito se despachó una valija que fue tomada en Guayaquil por nuestros aviadores y entregada en Lima.

En los albores del año 1938 se constituye la Cía. Civil Comercial SEDTA (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos), que tiene el propósito de establecer servicios de correo, pasajeros y carga entre las diversas ciudades del país.

Luego de vuelos experimentales entre los que hay que mencionar el realizado el 23 de mayo de 1939, desde Quito a Manta y Esmeraldas en la que se condujo correo aéreo, la Cía. inauguró sus servicios el 29 de dicho mes, estableciendo 3 líneas: la Litoral, la Costa Azul y la Interandina, esta última inaugurada el 31.

Las gallardas naves "Pájaro Azul", "Pichincha" y "Guayas", sirvieron al país con la mayor eficiencia durante algún tiempo.

De todos los vuelos llevados a cabo por la SEDTA se encuentran sobres recordatorios y cabe mencionar, que es la única compañía privada en cuyo beneficio emitió el Gobierno del Ecuador un sello postal aéreo con la mención de su sigla.

En el año de 1944, nuevamente la Aviación Militar, la FAE, establece un nuevo servicio de correo entre esta Capital y Esmeraldas, con duración limitada.

Y en el decurso de 1944 la FAE empieza a servir continuamente con sus aviones la Región Oriental, aunque limitándose a las guarniciones militares.

Merece especial mención por su gran trascendencia y por haberse efectuado por primera vez el vuelo directo verificado el 2 de julio de 1944, desde la base aérea de Salinas al Archipiélago de Colón (Galápagos), por los pilotos Mayor Edmundo Carvajal y Sgte. Gustavo Izurieta, acompañados del navegante Cap. Rafael Ramos, radio-operador Teniente Avila Oswaldo y mecánicos subtenientes Jacintouales y Luis Acosta. El avión, un Junker, partía a las 7 y 52 de la mañana, arribando al Archipiélago a las 12 y media.

A comienzos de noviembre de 1945, la Cía. TACA (Transportes Aéreos Centro-Americanos), realiza vuelos experimentales en el país e inaugura definitivamente sus servicios entre Quito y Bogotá el 17 de dicho mes.

En 1946 Panagra incluye en su ruta al norte la ciudad de Ipiales, estableciéndose un servicio permanente semanal.

A mediados del año 1948 la Cía. Nacional ATECA inicia el servicio postal aéreo entre las poblaciones orientales de Shell-Mera, Puyo, Tena, Macas y Sucúa.

Posteriormente la Cía TAO (Transportes Aéreos Orientales) entra también a prestar servicio en la Región Oriental. Esta Cía. ha ampliado paulatinamente sus líneas, hasta llegar a servir a diversas poblaciones orientales.

Por el Sur-Oriente y el Litoral las compañías nacionales VIOSA, ANDA, CEDTA y otras establecen nuevas rutas aéreas para pasajeros y correo, entre diferentes poblaciones.

A mediados de agosto de 1948 la Compañía americana BRANIFF incluye a Guayaquil en su línea Norte y hace su 1er. vuelo hasta Huston, Texas, servicio que lo ha ampliado hacia otras ciudades norteamericanas.

Con el establecimiento de la compañía nacional AREA el país viene a contar con nuevos y mejores servicios entre varias ciudades de la República, enlazadas por las naves de dicha compañía en un afán de superación nacional.

El 31 de agosto de 1951 Area realiza su primer vuelo de Quito a Riobamba, cuyo servicio se ha mantenido discontinuado.

Nuevamente el 17 de octubre de 1953 la FAE verifica con una escuadrilla un Vuelo Especial de la Capital a Tulcán, conduciendo correo conmemorativo con ocasión de la entrevista de los presidentes ecuatoriano y colombiano en la frontera.

Y el 6 de diciembre de 1953 un aparato de la FAE hace un vuelo especial de Salinas a Quito, controlando la carrera automovilística y transportando una valija de correspondencia.

El 21 de febrero de 1954 tiene realización en Quito un Festival de Aviación organizado por el Aero-Club Interandino, en el que participa el Cap. Manuel Rojo del RfC, lanzándose en el paracaídas sobre el Hipódromo desde un avión de la FAE. De este evento existe un interesantísimo sobre ilustrado con el autógrafa del paracaidista.

Casi todas las ciudades principales del país y otras localidades y poblaciones secundarias han sido unidas por las naves de varias compañías nacionales y extranjeras y en los últimos meses del año 1955 le toca a la población de Santo Domingo de los Colorados el ser incluidas en las rutas nacionales. Efectivamente, el 26 de noviembre tiene lugar el 1er vuelo desde Quito a esa población de la selva occidental. Sobres conmemorativos de este vuelo y del de retorno circularon en ambas direcciones.

Como se ve, desde la iniciación de los servicios de Panagra el año 30 en que comenzó a unir por el aire varias ciudades del país con otras de Latino-América, y con el establecimiento de nuevas líneas por parte de otras compañías extranjeras, el Ecuador al andar de pocos años pudo comunicarse ya directamente con los países europeos, africanos, asiáticos, amén de otros de los mares del Sur. El fantástico desarrollo de la aviación en el mundo entero, trajo como consecuencia la vinculación más eficaz entre nuestro país y los diversos pueblos del globo y la comunicación más rápida y veloz entre todas las naciones.

Testimonio de todas estas conexiones aéreas tenemos para la historia aero-filatélica en el sinnúmero de sobres y aerogramas que se han transportado en todos esos vuelos y que forman un conjunto interesante, histórico y apasionante.

Con el advenimiento de la era moderna de los aviones de retropropulsión y de reacción y del franqueamiento de la barrera del sonido, la aviación dió un paso enorme y un salto fantástico en el dominio del espacio. Aviones de varias nacionalidades cruzan los cielos a velocidades antes no soñadas, llevando mensajes de paz, amistad y progreso a todos los rincones del orbe. A tanto grado de adelanto ha llegado el desarrollo de la aviación actual, que prácticamente puede decirse que ya no existen distancias, ya que el tiempo de vuelo de los modernos aviones es en forma tan vertiginosa que ha reducido las distancias considerable y ostensiblemente.

Nuestro pequeño país no se ha quedado a la zaga en esta época de la velocidad y también le ha cabido dar una demostración de la pujanza, eficiencia y capacidad de sus aviadores, con una hazaña grandiosa realizada hace dos años y que cubrió nuevamente de gloria las Alas militares del Ecuador: el vuelo directo llevado a cabo en dos aviones Canberra de propulsión a chorro, desde Guayaquil hasta Santiago de Chile por los pilotos Tte. Cnel. Jacinto Ochoa y Myr. Raúl Sandoval.

El 2 de mayo de 1956 partían aquellas dos modernas naves a las 6 y 40 de la mañana y tras un recorrido de 3.775 kms. , en 4 horas 15 minutos arribaban a su destino a las 11 y 50 en medio del alborozo del pueblo chileno.

El vuelo de regreso de los Canberra desde Antofagasta hasta Quito, fue más exitoso aún, si se toma en cuenta que los 2,890 kms. de distancia lo cubrieron nuestros aviadores en el record de tiempo de 3 horas y 51 minutos.

No me queda mencionar por último sino los siguientes vuelos realizados en el año pasado y en el actual.

En el llevado a término por la FAE en un avión Catalina el 14 de julio de 1957 desde Guayaquil al Archipiélago de Colón, y el vuelo de retorno desde Galápagos a Quito, al siguiente día, se logró depachar el Primer Correo Aéreo del Archipiélago al Continente.

El 12 de Diciembre del pasado año, la Compañía Holandesa KLM, iniciando sus servicios comerciales realizó su primer vuelo desde el Ecuador hasta Holanda.

La Compañía Air France inauguraba su servicio por el Sur hasta Lima el 15 de marzo de este año, y por el Norte hasta Europa, efectuaba su primer vuelo el 16 en un viaje extenso desde Quito a París.

Y finalmente, la Compañía Ecuatoriana de Aviación, empresa joven y de reciente fundación, toma como derrotero las rutas internacionales y establece líneas desde Quito y Guayaquil hacia el Norte y el Sur del Continente. El primer vuelo realizado por esta compañía tuvo lugar el 4 de abril de este año desde Quito a Santiago de Chile,

Para terminar y pidiendoos disculpas por haberos fatigado con esta disertación, quiero tributar rendido homenaje a los pioneros de la Aviación Nacional, a los valientes aviadores que con honor y bizarría supieron superarse, aquellos intrépidos pilotos que sucumbieron abatidos por las ignotas fuerzas de la naturaleza y a todas las Compañías de Aviación nacionales y extranjeras que, con su valioso concurso, han hecho factible el progreso de mi país.

=====

EL DEPORTE EN LA FILATELIA

Conferencia sustentada por el señor Carlos Miranda C., en el Centro Ecuatoriano-Norteamericano, con motivo de la Exhibición Local realizada en Quito por la Asociación Filatélica Ecuatoriana.

=====

Sin duda alguna, el desarrollo más importante en la Filatelia, lo encontramos en la Temática, o sea la selección de sellos postales, representando un sujeto o tópico de nuestra preferencia. Por ejemplo, el Arte en todas sus manifestaciones, las Ciencias Naturales, la Religión, etc. El tema de esta charla será el Deporte en los sellos postales, a través de más de sesenta años de vida de la estampilla deportiva.

Cómo y cuándo nació la Temática Deportiva? Giulio Landmans, comerciante italiano en sellos, visitaba Milán, donde se realizaba la Exposición del Deporte. Allí nació la idea. En 1950 edita su primer catálogo especializado, edición que resulta algo confusa, acaso por falta de la debida preparación. De seguido, en Francia, Guy Dépolier nos hace conocer su "Le Sport sur les Timbres de Poste" y anuncia la segunda edición, más pocas semanas después es víctima de la poliomielitis. Vidal Torrens, un comerciante catalán, edita el primer catálogo que circula ininterrumpidamente. Así cada año van publicándose los sucesivos volúmenes, habiendo llegado en el presente año, al octavo. Landmans, en 1957 pone a la venta la segunda edición del Catálogo "Sportivo", obra bastante aumentada y corregida, que es una verdadera Enciclopedia en nuestra Temática.

Al iniciar el tema de esta charla, esbozaré la historia del Deporte, desde los tiempos de la antigua Grecia hasta nuestra era, partiendo desde las Olimpiadas de la Edad de Oro de la Tierra Helénica, hasta las Olimpiadas modernas.

LA ANTIGUEDAD.- Es casi imposible conocer la fecha exacta de la primera Olimpiada; se acepta que se inició en el año 776 AC. De acuerdo con la leyenda, los dioses tomaban parte en los Juegos. El padre de todos, Júpiter, Zeus en Grecia, ganó en box, mejor diríamos a los puños; Apolo o Hermes, en las carreras logró derrotar al Heracles o Hércules.

Pausanias nos da otra versión acerca de su origen. Según él, Heracles tenía cuatro hermanos que se disputaban la primacía; quizo, para evitar reyertas que se realizara una carnera, en la que el ganador sería el jefe y coronado, por tanto con una rama de olivo. La carrera fue empatada y los cuatro hermanos cifieron sus cabezas con el trofeo.

Los primeros juegos se realizaron en Olimpia, ciudad cercana a la Pisa, ambas en la antigua Grecia. Píndaro, el poeta griego las canta en sus Odas. Los helénicos, al iniciar sus juegos, imploraban la ayuda del padre de Olimpo y este hecho, al realizarse juegos posteriores con la participación de los romanos, ayudó a consolidar el Imperio y a darle su mayor apogeo.

Hasta el reinado de Heracles todo marchó bien. Mas tarde, poco a poco va debilitándose el entusiasmo y notándose decadencia completa hasta el reinado de Ifitres, rey de Elis. Los vecinos del sur invadieron Grecia y cometieron actos de vandalismo y pillaje. Los adivinos lo achacaron todo a un castigo de Olimpo, por lo que se consultó el Oráculo de Delfos y la respuesta fue precisa: "Reiniciar los Juegos de Olimpia". De acuerdo a las reglamentaciones antiguas, durante la temporada deportiva debía cesar toda actividad bélica, concertándose en esta forma una tregua. Si algún hombre estaba armado, la entrada le era prohibida al "Oasis de Paz", según lo dice el poeta en la "Elegía a Olimpia". Estas condiciones se inscribieron en un disco, el que fue guardado en el templo de la deidad protectora de los juegos.

El año 776 AC. marcó una nueva cronología. Así, el 775 AC. se consideró como el segundo año de la primera Olimpiada; el 770 AC. como el tercero de la segunda y así sucesivamente.

Al principio los concursos se reducían únicamente a eventos de carácter local entre pisatanos y elianos. Pero poco a poco se fueron generalizando y así vemos cómo ingresaban los espartanos, el pueblo mas poderoso y aguerrido de la Unión Griega de la antigüedad. Mas, sin tener la categoría de Olimpiadas, había otros juegos en Pitias, Corinto y Nemea, sin que su importancia fuera mayor, ya que ellos constituían el entrenamiento para los candidatos a los torneos cuadrienales.

La selección de los atletas era sumamente rigurosa y estaba a cargo de un jurado especial, que los calificaba. Primera y primordial condición era el ser hombre libre y, si era griego, debía comprobar si era o no hombre acomodado. Las condiciones físicas eran "chequeadas", como decimos ahora, en forma muy rigurosa y, por último, los escogidos prestaban un juramento especial ante Júpiter. De inmediato partían al Monte Altis, en el cual se contaba con verdaderos campos de entrenamiento y aún con hipódromos. Este retiro era de un mes y de completa actividad deportiva.

Con el primer plenilunio de verano, aproximadamente a mediados de Julio. comenzaban los eventos. Al principio los programas fueron cortos, mas poco a poco se fueron incrementando

y es así como, en la 14.ª Olimpiada se corrieron por primera vez las 420 yardas. El Pentlatoh se introdujo en la XVII; el pugilato y el box en la XVIII; la carrera de cuadrigas en la XXV y los eventos híplicos en la XXXIII; finalmente, en la 65ª., las carreras de hombres armados con corazas y escudos de hierro.

El box fue la causa de muchas muertes; no se lo practicaba como en la actualidad, con los acolchados guantes, sino con las manos cubiertas con una especie de manoplas hechas de cuero de buey y guranecidas con fuertes tachones metálicos. Así mismo, las carreras de cuadrigas causaban accidentes frecuentemente fatales. Posteriormente se introdujo el "Pancration", especie de pugilato y box, parecido al ju-jitsu moderno.

Para las mujeres, la entrada al estadio estaba completamente prohibida, salvo en muy contadas ocasiones. Más ellas, por su parte, organizaron sus juegos propios, en honor de la diosa Hera.

Diágoras de Rodas y sus hijos, naturales de Rodas y extranjeros por tanto en Grecia, ganaron en la 79ª. Olimpiada muchos eventos, más los hijos renunciaron a ser coronados con el símbolo de la Victoria, ya que declararon no ser suyo el triunfo, sino que se lo debían a su padre, a quien sacaron en hombros, en medio de los aplausos de la muchedumbre. Anécdota digna de ser citada, pues la escena se halla representada en el sello griego No. 426, según el catálogo Yvert, sello que fue sobrecargado después para uso de Albania durante la ocupación y luego para Corfú.

En el año 227 AC. hay un decaimiento absoluto. Los godos invaden Olimpia y el Imperio Greco-Romano empieza a languidecer. Y luego, el mundo cristiano condena los ritos paganos; el Emperador Teodosio II ordena la destrucción de los templos y estatuas de Olimpia y en esta forma terminan los juegos de la antigüedad. La tea Olímpica se extingue, para volver a encenderse 15 siglos más tarde. Y con el apagarse de esta tea, se acaba también el total renunciamiento de los vencedores pues que, con nuestro moderno criterio, poco nos parece que el tan ansiado trofeo fuera una simple rama de olivo salvaje que, a profusión crecía entre la maleza del Monte Altis.

LOS JUEGOS MODERNOS.- Pasan los siglos y llegamos al XIX de la era actual; el Monte Altis es todo maleza tupida y selvática, ruinas y escombros por doquier son los únicos recuerdos de la Epoca de Oro de Grecia. Hombres de ciencia y simples profanos se interesan en el estudio de la civilización anterior a la Era Cristiana y, tras intenso trabajo, en 1881, se logra localizar el antiguo Estadio Olímpico, cuya capacidad ha sido calculada como para 40.000 espectadores. Se han hallado muchas

estatuas convertidas en mil fragmentos desparramados por el suelo, así como monedas, medallas, cimientos derruidos, templos y obras arquitectónicas abatidos. Y con este descutrimiento, renace el espíritu de los antiguos juegos.

El Barón Pierre de Coubertin fue uno de los mas interesados en este estudio; en su mente brotó la idea de restaurar en lo posible los Juegos Olímpicos. En 1894 plantea en el Congreso de Atletismo que tuvo lugar en la Sorbona, el proyecto de la reiniciación y se fija como fecha un día del año 1896. En el verano de ese año se realizaría la Primera Olimpiada de la era moderna, cuya sede sería la capital griega. El principal obstáculo era el económico, mas gracias a la generosidad de George Averoff, se superó tal problema. Este filántropo ofreció costear íntegramente la construcción del Estadio, con cabida para 50.000 espectadores y así el 6 de abril de dicho año, el Rey de Grecia declaró oficialmente inaugurados los juegos. El programa no fue de lo mejor; la concurrencia de los atletas no fue determinada y el triunfo de los americanos fue abrumador. El entusiasmo de los asistentes no tuvo límites en el momento en que apareció Spiridion Loues, ganando la Maratón. El príncipe heredero saltó de su asiento, tal fue su entusiasmo y corrió junto con el pastor las 200 yardas que le faltaban recorrer. El pueblo griego se volcó hacia el ganador, las mujeres se despojaban de sus joyas y atavíos para obsequiarle, un hotelero ateniense le dió un abono para 365 comidas y la colonia residente en Inglaterra le obsequió un lote de terreno. Mas Loues rehusó estas muestras de admiración y no quiso en ningún modo cambiar su método habitual de vida y regresó al campo a seguir pastando ovejas. En 1936 asoma nuevamente Loues en las Olimpiadas de Berlín, con la misión desafortunada de entregar a Hitler una rama en forma de corona, del clásico olivo silvestre.

Con la primera olimpiada moderna nace el primer sello postal deportivo. El gobierno griego emite una serie de doce estampillas conmemorativas, cuyos dibujos fueron diseñados por el profesor Guillieson, grabados por E. Mouchon e impresos en los Talleres del Gobierno Francés. Todas representan dioses y sujetos de la Mitología griega, y son:

- 1 Lepetra, color lila y 2 L. color rosa: Pulsadores en actitud de hoxear
- 5 Lepetras violeta y 10 L. gris: La estatua de bronce del Discóbolo de Miró (Siglo V AC.) Una magnífica copia romana existe en el Museo del Vaticano. A esta misma estatua la femos representada en muchos sellos de otros países, ya que la ha tomado como el prototipo

del atleta, así como la Venus de Milo lo es para la belleza femenina.

20 Lepttras: Un trofeo, se destaca la figura de la diosa Palas, deidad protectora de Atenas.

25 y 40 L.: en rojo y violeta respectivamente: un auriga conduciendo una cuadriga, probablemente sea el Carro de Aurora.

1 Dracma en azul: el estadio y al fondo la Acrópolis.

2 Dracmas, en verde: Figura decorativa de la Victoria de Peonio, también del siglo V AC. vista desde el sitio conocido como la "Prisión de Sócrates".

II Olimpiada: Julio de 1900, sede en Paris. El Estadio se construyó en el Bois de Boulogne. La organización, particularmente en los programas, acusó muchas deficiencias. Se introduce por primera vez el Yachting y las vallas para 400 metros, así como el lanzamiento del martillo. El ganador de la Maratón resultó ser un francés y la mayoría de los eventos fue ganada por equipos americanos. No hubo serie postal conmemorativa.

III Olimpiada.- En el año de 1904. Como sede se pensó en la ciudad de Chicago, mas coincidía con la Exposición de Louisiana, por lo que se inscribieron muchos atletas de otros continentes, mas la distancia y carencia de medios apropiados de transporte impidió su participación. El ciento por ciento de los concursantes fue norteamericano y el triunfo total, naturalmente. Tampoco hubo emisión postal.

En el año de 1906 Décimo aniversario de la Independencia de los Juegos Olímpicos, tiene lugar en Grecia un concurso atlético llamado "Inter Olimpiada". Este Gobierno emite una serie de 14 sellos, dibujados por un artista francés cuyo nombre desconocemos, e impresos por Bacon & Co. de Londres. Todos representan sujetos de la Mitología.

IV Olimpiada.- La sede debía ser Roma, pero coincide también con una exposición e Inglaterra acepta que sea en Londres, en el Estadio construido en Sheperd'bush. Fue la mejor organizada y hubo dinero suficiente para atender los gastos. En julio 13 de 1908., Eduardo VII declara la apertura oficial. El verano de este año fue muy caluroso y los participantes terminaban las pruebas prácticamente agotados. Se suspendió la Maratón, evento que todos esperaban con particular interés, y esta suspensión se debió acaso a lo riguroso del clima. No hubo emisión de sellos postales.

V Olimpiada.- Desde el 6 al 15 de Julio de 1912. La sede fue Estocolmo. Se fijan las reglas del Pentlaton Moderno y se inauguran los eventos hípicas con la participación del jinete sueco Conde Von Rosen. Tuvo feliz término. El estadio fue convertido en un centro de un espléndido banquete y 3,000 atletas y sus amigos recibieron el homenaje. Un coro de 4,000 cantores dió alegría a la manifestación. No hubo emisión postal conmemorativa.

VI Olimpiada.- Fijada para 1916 fue cancelada. Debió verificarse en Berlín, mas la Primera Guerra Mundial estaba en su apogeo.

VII Olimpiada.- En Amberes, Bélgica, en 1920. Alberto I, el Rey Caballero, inaugura los juegos. Aparece por primera vez el finlandés Paavo Nurmi, "El Finés Volador", como lo apellidaron. La nación Belga emite una serie de tres sellos, la tercera serie es deportiva.

VIII Olimpiada.- Paris, año 1924. La nota culminante fue el nuevo triunfo de Nurmi, quien a pesar del sol canicular, cubre fresco y sonriente la carrera de los 10,000 metros, con un record inigualado. El equipo de futbol del Uruguay es el Campeón Olímpico. Este país celebra el triunfo con una emisión de tres sellos, representando la Victoria de Samotracia, escultura de la antigüedad clásica, existente en el Museo de Louvre. Francia, a su vez, emite una serie de cuatro sellos, los que son sobrecargados con nuevos valores y bilingües para Siria y Líbano. En total son 21 estampillas, incluyendo las uruguayas.

En esta época se decide separar los juegos invernales, para establecer Olimpiadas especiales, que se llevan a cabo posteriormente en St. Morits, Chamonix, St. Luis, Berlín y Oslo y últimamente en Cortina d'Ampezzo. Para estos eventos se emiten series conmemorativas en los respectivos países donde se fijaron las sedes.

IX Olimpiada.- Se realiza el año de 1928. La sede es Amsterdam, Holanda. Nuevamente el Uruguay es el Campeón Olímpico de Futbol. Contamos con emisiones especiales, postalales, de esta República, tres valores que representan un arco de triunfo, brillando al fondo, el sol naciente. Holanda, a su vez nos da una lindísima serie de 8 valores; Portugal un sello para servicio de correos y otros de tasas postales. Suman 13 estampillas.

X Olimpiada.- Año de 1932, en St. Luis, Estados Unidos de Norteamérica. El único país que la conmemora con sellos postales es Estados Unidos, con dos motivos: un corredor en actitud de partir y el Discóbolo.

XI Olimpiada.- En el año de 1936, sede Berlín, Alemania. Recordemos que Loues, el pastor griego, apareció por última vez en su vida, en esta Olimpiada. El Reich la celebra con una serie de ocho sellos, incluyendo dos hojitas recuerdo y con la inscripción en marca de agua "XI Olympische Spielen, 1936".

XII Olimpiada.- En 1940, sede Helsinki, Finlandia. Cancelada por la Guerra Mundial

XIII Olimpiada.- Año 1944, sede Londres, Inglaterra, cancelada por igual razón que la anterior. En esta época Suiza nos da una bonita serie postal de 3 valores, impresa por Courvoisier: representa el busto de Apolo, bajo el cual están los aros olímpicos. Conmemora esta serie el Jubileo de Oro de la Primera Olimpiada moderna.

XIV Olimpiada.- Tiene lugar en el verano de 1948, siendo la sede Londres. La concurrencia es numerosa, muchas naciones están representadas con selectos grupos de atletas. Jorge VI abre los juegos en Wilbeldon. Se mejoran muchas marcas anteriores, lo cual es comprensible, por la suspensión anterior a causa de la guerra. Los Atletas tuvieron suficiente descanso y tiempo para el debido entrenamiento. Aparecen nuevos astros del deporte: el checo Emil Zatopek; Fanny Blankers Koeh de Holanda, ganadora de las carreras de 100 y 200 metros, inclusive vallas; el americano Mathias, gana su primer Decatlon, rompiendo su propio record de 1952. Entre las emisiones conmemorativas, contamos: Inglaterra, con 4 sellos, estos son a la vez, sobrecargados para uso en Tánger, Marruecos (Zona Española) y las Agencias Inglesas de Bahrain, Kuwait y Mascate en el Golfo Pérsico; además tenemos emisiones en el Principado del Mónaco, Perú con cuatro estampillas impresas separadamente y en hojita recuerdo con sobretaza para la construcción del Hospital de Niño.

XV Olimpiada.- Helsinki, Finlandia. Por primera vez desde 1912, concurren atletas de la U.R.S.S., 69 Naciones están representadas. Zatopek mejora su record anterior de la Maraton y en los 10.000 mts., mientras que su esposa, por otro lado, ganaba en el lanzamiento de jabalina para damas.

El 1ro de junio de 1951 Finlandia hace propaganda de los juegos con una emisión de dos sellos y en febrero de 1952 circulan otros dos conmemorativos. Contamos con emisiones de Alemania, Austria, Hungría, Luxemburgo, Mónaco, Territorio del Saire y Yugoslavia. En suma, una cuarentena de sellos.

XVI Olimpiada.- La última hasta aquí de los actuales años. Sede, Melbourne, capital de Australia, nación que hace

la propaganda con emisión previa de dos valores, circulados en octubre de 1955. La serie definitiva constante de 4 valores, se entrega posteriormente al tiempo de la Olimpiada. El año 1956 es un año prolífero en imisiones. Contamos con sellos franceses, búlgaros, checos, coreanos del sur, alemanes de las zonas occidental y oriental, monagascos, del Sarre, de Holanda, Suecia, Yugoslavia, Liberia, sin contar la doble emisión de la República Dominicana, incluyendo sus respectivas hojitas y las hojitas de Liberia.

Todo lo relatado, constituye el conjunto de sellos llamados olímpicos. En 1957 nuevamente la República Dominicana, emite otra serie conmemorativa, naturalmente con las hojitas de recuerdo, sobrecargándolas posteriormente para conmemorar el cincuentenario del Scoutismo, en limitadísimo número de 1500 ejemplares.

Hemos terminado pues, con la historia de las Olimpiadas, tomando como partida las de la antigüedad y mencionando hasta la última. Recordemos una vez más al Barón de Coubertin. La República de Haití, fue la primera nación en honrar su memoria, con la emisión de tres sellos de formato "jumbo" en los que se destaca la figura del Padre de las Olimpiadas actuales. A un costado, se ven los anillos olímpicos en sus colores respectivos, representando los cinco continentes, así: azul para Europa, amarillo para Asia, negro para Africa, verde para América y rojo para Oceanía. Francia hace algo más de un año, emite un sello de 30 francos, formato horizontal; al lado derecho, el retrato; al fondo, un estadio; al lado izquierdo, la bandera olímpica ondulante y bajo ésta una atleta saludando deportivamente.

Menciones, a la ligera otras Olimpiadas que pudiéramos llamarlas Continentales, Regionales, etc., tales como los mítines atléticos asiáticos, los del Caribe y Centro Americanos, del Mediterráneo, Spartakiadas Rusas etc., para los que se ha emitido sellos. En el Continente Sudamericano hemos contado con las Bolivarianas, en las que han tomado parte las Naciones fundadas por el genio de las Libertades, Simón Bolívar. Ecuador tuvo sus participaciones en la de 1938. Nuestros equipos trajeron muchos trofeos y el Gobierno de entonces, emite una serie de 10 sellos: 5 para correo ordinario y 5 para el aéreo, cuya descripción es:

ordinario: 5 centavos, carmín: Parada Olímpica en Bogotá, a la cabeza de nuestros equipos representativos iba don Galo Plaza Lasso;

10 centavos, azul: Un corredor, es la figura de Calderón Gallardo;

50 centavos, verde Oliva, el equipo ecuatoriano, campeón olímpico;

S/. 1,00 violeta, un encuentro de box y S/. 2,00 verde oliva, un nadador, el guayaquileño Alcibar Elizalde;

Aéreos: 5 centavos, verde, un jinete en lucidísimo salto de vallas, el Capitán Maldonado del Yaguachi, vencedor en muchas pruebas hípicas;

10 centavos: rosa carmin: corredora Carola Castro, la Flechita de Oro

50 centavos: un tenista, Francisco Segura Cano, marrón, encuentro de lucha libre y S/. 2,00 la Tea Olímpica.

Muchos países tienen sus deportes autóctonos. Así Francia, la Lucha Bretona; Japón, el Judo; Irlanda, el Hurley; (especie de Hockey sobre Hielo); los Estados Federados de Malaya el Bersilat, algo así como Pujilat; España, la Pelota Vasca, extendida en algunos países sudamericanos. Todos, a excepción de la Nación Íbera, los hacen resaltar por medio de los sellos de correo. Nosotros, los ecuatorianos, tenemos un juego muy nuestro, la "Pelota Nacional". Decíamos, una vez, en un grupo de amigos, refiriéndonos a este deporte, por qué los ecuatorianos no hacemos conocer fuera de nuestra patria lo que es muy nuestro? Ya veremos la realidad, pues se halla en proyecto una emisión que desde ya, le llamamos de la "Pelota Nacional".

Finalmente mencionaremos que en el Ecuador, a más de la serie olímpica, antes citada, tenemos la conmemorativa del VI Campeonato Femenino de Baloncesto, constante de 2 valores; anunciemos también la próxima emisión de un valor, que será entregada en Agosto próximo, con ocasión del Torneo Sudamericano de Campeones Sudamericanos de Baloncesto, evento que tendrá lugar en esta ciudad, sede que fue del último campeonato Sudamericano Femenino de Baloncesto y será en nuestro Coliseo cerrado.

Terminemos manifestando que, una colección de sellos deportivos sería incompleta, sino incluimos en ella, toda pieza postal que honre el movimiento mundial del Scoutismo, que en Agosto pasado acaba de cumplir el cincuentenario de su fundación, y el centenario del nacimiento de su iniciador, Sir Baden Powell de Gilwell, ocurrido el mismo mes; adjuntemos también los de las Girl Scouts, cuya fundadora fue la americana Juliette Low Gordon; también las series de Aerodelismo, o sea aquel simpático entretenimiento consistente en la construcción a escala de modelos de aviones voladores o planeadores, los primeros impulsados con motorcitos de tiras de jebe o enanos de combustión a gasolina y gobernados algunos por radio y los segundos, a base de corrientes de aire.

=====

OTORGASE PREMIO A LOS EXPOSITORES DE COLECCIONES

EN LA EXHIBICION FILATELICA

En la ciudad de Quito, en el Salón de Actos del Centro Ecuatoriano-Norteamericano, se constituye en esta fecha, 27 de junio de 1958, el Jurado Calificador de la Exhibición Filatélica Local, con el fin de discernir los premios a los concursantes expositores.

El Jurado está integrado por los siguientes miembros: el señor Ing. Miguel Andrade Marín, delegado representante del señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, el señor Ing. Hernán Valdés B., Director General de Correos, el señor Samuel Valarezo, Presidente de la Asociación Filatélica Ecuatoriana, el señor José F. Chemali, Miembro de la Asociación Filatélica Ecuatoriana, el señor Comandante Vicente Rivadeneira, Director del Museo Postal. Actúa el infrascrito Secretario ad-hoc, que certifica.

De acuerdo con la clasificación del Art. 18 del Reglamento de la Exhibición, se procede a examinar en primer lugar las piezas prefilatélicas del Ecuador. En esta clasificación, se juzgaron dos colecciones: la del señor Alberto Cevallos y la del señor Walter Rosenthal, esta última está involucrada en la colección especializada de "Primeros Sellos Ecuatorianos". El Juzgado decide conceder la medalla de oro, premio del señor Ministro de Educación, al señor Alberto Cevallos.

A continuación el Juzgado entró a conocer las colecciones de la clasificación de Sellos Postales.

Unánimemente se concede la medalla de oro, premio del señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, al señor Walter Rosenthal por su valiosa colección de Primeros sellos ecuatorianos. La decisión del Jurado, respecto a la clasificación de "Tarjetas Postales y Sobres en General", es la siguiente: "Medalla de oro, premio del señor Director de Radio Internacional, se concede al señor César Fuentes, por su colección de sobres. Para esta clasificación no se han exhibido tarjetas postales sino tan solo sobres, se aclara que a pesar de ser la colección del señor Fuentes la única exhibida, se le confiere el premio y no se declara desierta la concesión del mismo, por ser piezas de un gran valor y que aún concursando con otras colecciones hubiera merecido el premio.

Respecto al numeral II de la clasificación "Colecciones Universales", se toma la decisión siguiente: Al mejor conjunto, medalla de oro, premio Alcaldía, al señor Comandante Vicente

Rivadeneira, por su colección de Venezuela. En este grupo se juzgaron a más de la premiada, colecciones de Hungría y de Finlandia. Por ser parte interesada para discernir el premio se retira el Comandante Rivadeneira, se abstuvieron de votar los señores Ingenieros Miguel Andrade Marín y Hernán Valdez.

Para los numerales 1, 3 y 5 literal a, sección II, Africa, Asia y Oceanía, se declaran desiertas por no haber concursantes. No es tomada en cuenta la magnífica colección de matasellos de Africa, por no encontrarse encasillada en ninguna clasificación de la Exhibición.

Para el numeral IV "Europa", la decisión es la siguiente: Premio Air-France para la colección "Antiguos Estalos Alemanes" del señor L. E. Norrie. Con respecto al resto de clasificaciones, se resuelve lo siguiente:

Premio Centro Ecuatoriano-Norteamericano al señor Carlos Chevasco, por la colección Antiguos Estados Alemanes.

Metropolitan Touring, para la colección Sobres de las Ultimas Emisiones de los Estados Unidos de Norte América, perteneciente al señor José F. Chemall.

Medalla "Panagra" para el estudio de cancelaciones del señor Clifford Adams.

Medalla, Premio de "Aviación Civil" para la colección aéreofilatélica del señor César Fuentes.

Para temática, se confiere los siguientes premios: Medalla de oro, Director General de Correos a la colección de Deportes del señor Carlos Miranda.

Medalla de plata de "Aerea" para la colección de fauna del Comandante Vicente Rivadeneira.

Para la categoría "Juniors", se concede el premio "Medalla Ecuatoriana de Aviación" a la señorita Susana García.

El Jurado decide, no otorgar a ninguna colección el premio de la Asociación Filatélica Ecuatoriana, reservando para una próxima exhibición. En lo que se refiere allote de libros, donado por la Casa de la Cultura, como premio se resuelve que los citados libros incrementen la Biblioteca de la Asociación Filatélica Ecuatoriana.

=====