



Número 6
Vol. II – Núm. 2
Abril-junio / 2018



El valor más alto (25 sucres) de la serie definitiva emitida por la SCADTA para sus operaciones en el Ecuador

90 AÑOS DE LA SCADTA (número monográfico)

MESSAGE OF THE COORDINATOR / MENSAJE DEL COORDINADOR /	pág. 2
90 AÑOS DE LA SCADTA /	pág. 3
EL PRIMER VUELO DE LA SCADTA EN EL ECUADOR (Juan Pablo Aguilar Andrade) /	pág. 4
DIARIO EL COMERCIO ANUNCIA LA LLEGADA DE LA SCADTA /	pág. 7
LOS VUELOS DE LA SCADTA EN 1928 /	pág. 8
DESCUBRIENDO PIEZAS FORJADAS Y FRANQUEOS DE FAVOR /	pág. 10
LAS ESTAMPILLAS DE LA SCADTA /	pág. 11
LAS AGENCIAS DE LA SCADTA EN EL ECUADOR /	pág. 16
LOS AVIONES DE LA SCADTA /	pág. 17
27 DE DICIEMBRE DE 1930: ÚLTIMO VIAJE DESDE GUAYAQUIL /	pág. 19
LA PRIMERA MARCA PREFILATÉLICA DE GUAYAQUIL. NUEVO DESCUBRIMIENTO DE MANUEL ARANGO /	pág. 20
NOTICIAS /	pág. 23
INTEGRANTES DEL GRUPO DE ESTUDIO /	pág. 24
PIEZAS SELECCIONADAS /	pág. 25

MEDIO REAL

ÓRGANO OFICIAL DEL GRUPO DE ESTUDIO FILATÉLICO ECUADOR

Número 6

Vol. II – Núm. 2

Abril-junio / 2018

Leo John Harris (+), Presidente Honorario

Georg Maier, Coordinador

Juan Pablo Aguilar Andrade, Editor

En 1976, Leo John Harris se unió a un grupo de filatelistas nacionales y extranjeros, interesados en la filatelia ecuatoriana, para conformar el Ecuador Study Group, de cuya actividad queda constancia en cuatro boletines publicados entre 1976 y 1977. El Grupo de Estudio Filatélico Ecuador reactiva esa propuesta para conformar una red de estudio de la filatelia ecuatoriana. El objetivo es intercambiar información, así como materiales útiles, para lo cual se establecerán líneas de contacto y difusión.

La incorporación al grupo no tiene costo alguno, pero se hace necesariamente previa invitación. Los miembros se comprometen a brindar su aporte planteando inquietudes sobre temas que puedan ser tratados, compartiendo y analizando la información disponible. Se reconocerá, en todos los casos, los aportes de cada persona cuando éstos se utilicen para incorporarlos en colecciones, estudios, publicaciones, etc.

Los artículos publicados en esta revista son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no expresan, necesariamente, la opinión del Grupo ni de sus demás integrantes.

Sus inquietudes, colaboraciones, sugerencias e informaciones serán bien recibidas.

Se autoriza la reproducción de textos e imágenes, siempre que se cite la fuente y se nos haga conocer la publicación.

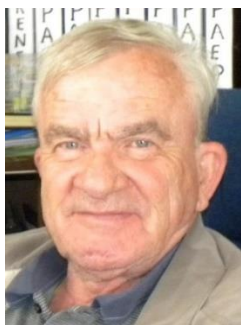
Web www.ecuadorpsg.simplesite.com

Correo electrónico ecuadorstudygroup@gmail.com

Casilla Postal 17-22-20330, Quito, Ecuador



Medalla de oro
EXFUPAEP 2017
Quito



MESSAGE OF THE COORDINATOR MENSAJE DEL COORDINADOR

Our sixth issue (Vol. II, No. 2) is dedicated to *SCADTA*, the German airline which operated in Ecuador for thirty months (1928-1930) and is celebrating its 90th anniversary this year. *SCADTA*, or Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, introduced the first airmail postal service to our country on a regular basis and, under government sanction, it introduced the first valid postage stamps for this purpose in the form of three issues in 1928 and 1929. The sets were valid during the time the Company operated in Ecuador.

We have dedicated this issue almost exclusively to articles dealing with *SCADTA*, and hope, that this information provided some more light on the Company, its operation in Ecuador, and the philatelic material it issued, sometimes with premeditation but always with the philatelists in mind. No other Ecuadorean philatelic issues are plagued with such a great number of varieties, overprints, forgeries, and other philatelic material. At the same time the *SCADTA* issue with all accompanying paraphernalia are the stamps and covers most avidly collected on international basis.

Again, we want all of you who can vote in the upcoming FIP election, to vote for our member Bernie Beston. He is not only supremely qualified to be the next President but also a likeable fellow. Please cast your ballot for Bernie, early and often.

Nuestra sexta entrega (Vol. II, No. 2) está dedicada a la *SCADTA*, la aerolínea alemana que operó en el Ecuador por treinta meses (1928-1930) y celebra este año el 90 aniversario del inicio de sus operaciones en el país. *SCADTA*, o Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos. Introdujo en nuestro país el primer servicio aeropostal regular y, con autorización gubernamental, utilizó las primeras estampillas para ese propósito realizando tres emisiones durante los años 1928 y 1929. Estas series fueron válidas durante el tiempo en que la Compañía operó en el Ecuador.

Hemos dedicado prácticamente toda esta edición a artículos sobre la *SCADTA*, y esperamos que la información que entregamos arroje más luz sobre la Compañía, su operación en el Ecuador y el material filatélico emitido, muchas veces elaborado con fines filatélicos. Ninguna otra serie ecuatoriana está tan plagada de variedades, resellos, falsificaciones y otro tipo de materiales. Al mismo tiempo, el material de la *SCADTA*, con la parafernalia que le acompaña, es ávidamente buscado por coleccionistas a nivel internacional.

Nuevamente, hacemos un llamado a votad, en las siguientes elecciones de la FIP, por nuestro socio Berni Beston. No es solo una persona muy calificada para ser el próximo Presidente sino, también, un excelente compañero. Voten por Bernie.



GEORG MAIER

90 AÑOS DE LA SCADTA



Este año se cumplen noventa desde el inicio de las operaciones en el Ecuador de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), que estableció el primer servicio regular de transporte de pasajeros y correspondencia en nuestro país. El 12 de junio de 1928 arribó a Guayaquil el hidroavión Atlántico, que cuatro días después, el 16 de junio, emprendió el viaje de regreso a Barranquilla. El 2 de julio se celebró el contrato entre la compañía aérea y el gobierno ecuatoriano y a partir del 30 de julio se iniciaron las operaciones desde Guayaquil. La SCADTA, con autorización del gobierno ecuatoriano, emitió sellos postales destinados al servicio de transporte de correos y los empezó a usar desde el 28 de agosto de 1928. El 27 de diciembre de 1930, el último vuelo de la SCADTA salió de Guayaquil y el servicio de transporte aéreo fue asumido únicamente por la norteamericana Panamerican Grace Airways, que venía trabajando ya desde 1929.

Tanto desde el punto de vista filatélico, como desde el de la historia postal, el período SCADTA en el Ecuador abunda en problemas e interrogantes, algunos tal vez de imposible solución. El Grupo de Estudio Ecuador quiere aportar al mejor conocimiento de esa época, con una investigación documental que, lamentablemente, y pese al tiempo transcurrido, no se ha hecho en nuestro país sino de manera muy limitada. Los primeros resultados de esa investigación los presentamos en este número monográfico de nuestro boletín, dedicado al noventa aniversario del inicio de las operaciones de la SCADTA.

EL PRIMER VUELO DE LA SCADTA EN EL ECUADOR

Juan Pablo Aguilar Andrade



Sobre despachado desde Barranquilla el 10 de junio de 1928, y transportado en el primer vuelo de la SCADTA hacia Guayaquil

El martes 12 de junio de 1928, un Junker F-13, con número de registro C-29, cruza la línea equinoccial frente a la costa del Ecuador. Herbert Boy, el piloto, hace una cabriola para llamar la atención de sus dos compañeros de viaje, el mecánico F.L. Wahl y Hermann Kuehl, ejecutivo de la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), a la que pertenece la aeronave.

La SCADTA tiene su base en Barranquilla, donde se fundó el 5 de diciembre de 1919; casi una década después, cuenta con una docena de hidroaviones que transportan pasajeros y correo entre varias ciudades de Colombia. Con las rutas hacia el norte cerradas por la política norteamericana de apoyo a sus propias aerolíneas, la Colombo Alemana ha vuelto sus ojos hacia el sur. Ese es el motivo del vuelo que partió de Barranquilla el domingo 10 de junio y, tras una escala en Cartagena, despegó desde Buenaventura el martes, a las seis y cuarenta y cinco minutos de la mañana y realizó dos cortas escalas para abastecerse de combustible, en Tumaco a las nueve y veinticinco de la mañana, y en Bahía de Caráquez a la una y cinco de la tarde; Hermann Kuehl, quien llegó a Colombia en 1921 para crear la sección de aerofotografía, viaja con el encargo de negociar un contrato con el gobierno ecuatoriano, que permita extender las operaciones de la SCADTA hasta Guayaquil, eslabón indispensable en la proyectada ruta del Pacífico.



Herbert Boy, izquierda y Hermann Kuehl

Herbert Boy aprendió a volar en la Primera Guerra Mundial y llegó a Colombia en febrero de 1924, invitado por quien fue su jefe de escuadrilla, Helmuth von Krohn, uno de los primeros pilotos contratados por la SCADTA. Al mando del Atlántico, que es el nombre con el que el 12 de abril de 1928 había sido bautizado el Junker F-13, Boy recorre por primera vez una ruta que será su itinerario habitual durante los próximos meses; lleva con él una valija de correo, con cartas despachadas desde Barranquilla y Buenaventura, y marcadas

con un sello que los identifica como parte del primer correo aéreo internacional entre Colombia y el Ecuador.

A las cuatro de la tarde el Atlántico llega a Guayaquil, donde una multitud de curiosos lo ve acuatizar cerca del Muelle Fiscal. Los cónsules Spatz, de Alemania, y Navas Prada, de Colombia, acompañados por Gustavo Chanange, quien actúa como representante de la SCADTA en Ecuador, se dirigen en lanchas para recibir a los viajeros, mientras tras algunas dificultades se logra amarrar el hidroavión junto a la isla Santay.

Una visita al Gobernador de la provincia, José Darío Morál, el despacho de un telegrama de saludo al Presidente de la República, Isidro Ayora, y un homenaje organizado por el cónsul colombiano en el Club La Unión, son las primeras actividades de los visitantes alemanes en Guayaquil. Luego se retiran, el piloto y el mecánico al Hotel Europa y Kuehl a la casa de Chanange, donde se hospedan.

El Atlántico es la atracción de la semana en Guayaquil; acudir al malecón para mirar el aparato que flota en el río, se convierte en paseo obligado de los curiosos, que esperan además ser testigos de los vuelos de demostración para los que, según se sabe, se ha estado invitando a diversas personalidades. De hecho, Hermann Kuehl pasa el miércoles en visitas de relaciones públicas, para cumplir su misión y regresar a Colombia con un contrato en la mano; un almuerzo que ese día ofrece a los visitantes Pedro Aspiazú, delegado de la Liga Internacional de Aviadores en el Ecuador, es el antecedente de un vuelo sobre Guayaquil en el que Gustavo Chanange viaja como pasajero, y que sirve para ubicar un mejor sitio para el amarre de la nave, frente a la hacienda de Carlos A. Rolando.

El jueves, grupos de escolares guayaquileños visitan el Atlántico, que vuela varias veces sobre la ciudad llevando como invitados a periodistas, autoridades locales y amigos de la SCADTA; en el último vuelo viajan el Gobernador de la provincia y el Cónsul colombiano, acompañados por sus esposas y por la esposa de Gustavo Chanange. La prensa destaca la "cultura y pericia" de los tripulantes e informa que, en uno de los vuelos, se realiza un acuatizaje a motor parado, muy elogiado por los presentes. En la tarde, Herbert Boy hace un viaje hacia el sur, para sobrevolar la provincia de El Oro, limítrofe con el Perú, pasando sobre las poblaciones de Machala, Santa Rosa y Zarumilla; viajan con él el comandante José Gómezjurado, Comandante de la Zona Militar y Juan Francisco Anda, Director General de la Armada.

Al día siguiente la prensa publica las vistas aéreas de Guayaquil, tomadas en los vuelos del día anterior, y Boy conoce el campo de aviación El Cóndor, cerca de Guayaquil; el resto del día lo pasará en los preparativos del vuelo de regreso, previsto para el sábado 16 de junio.

Para completar la operación de relaciones públicas y mostrar las bondades del servicio aéreo, la SCADTA ofrece transportar una valija de correo en el viaje de regreso. Ya se ha visto que una carta despachada en Barranquilla un domingo, puede estar el martes en Guayaquil, pero es necesario que ésto se difunda y que la gente puede experimentar por sí misma la rapidez de la comunicación aérea. El interés propagandístico de la línea aérea coincide con el del correo ecuatoriano, que quiere aprovechar el viaje del Atlántico para hacer un despacho de correspondencia; el jueves, las pizarras de la administración postal de Guayaquil anuncian que se recibirá correo para Barranquilla y Buenaventura; el viernes el aviso se publica en los diarios de la ciudad y fija las seis de la tarde de ese día como la hora de cierre de la valija.

Según la prensa, el anuncio despierta entusiasmo en la ciudad y la oficina de correos se llena de personas interesadas en utilizar el novedoso servicio. En Quito, el Administrador General de Correos, quien tenía interés en hacer un despacho desde la capital, ve que el tiempo le viene corto y que la correspondencia enviada por ferrocarril no alcanzará a llegar hasta el sábado 16. Dispone, sin embargo, que las cartas que viajen en el Atlántico sean marcadas con un sello que las identifique como transportadas por el primer correo aéreo internacional; a este sello oficial se sumará otro, preparado por la SCADTA, similar al utilizado en las cartas que se transportaron hasta Guayaquil.

La correspondencia recibida en la administración de correos se empacó en tres sacas. Dos se entregaron en el Atlántico, pero la tercera llegó cuando el avión había despegado, pasadas las ocho de la mañana del sábado 16 de junio. Mientras las cartas transportadas por la SCADTA estuvieron en Buenaventura ese mismo día, y en Barranquilla el domingo, las que estaban en la tercera saca viajaron por vía marítima y llegaron a su destino en los últimos días del mes.

Herbert Boy y el mecánico Wahl son los únicos ocupantes del Atlántico en el viaje de regreso. En Guayaquil queda Hermann Kuehl, preparando su viaje a Quito, para negociar el contrato que permita a la SCADTA extender sus servicios hacia el sur.



Sobre transportado en el primer vuelo de la SCADTA desde Guayaquil, el 16 de junio de 1928. Sobre la estampilla, el sello oficial del correo ecuatoriano; en la esquina inferior izquierda el sello de la SCADTA y, sobre él, el sello OFL que identifica la correspondencia oficial de la línea aérea

DIARIO *EL COMERCIO* ANUNCIA LA LLEGADA DE LA SCADTA

Nos parece de interés reproducir íntegra la noticia que, proveniente del corresponsal de diario *El Comercio* de Quito, se publicó en la primera página del periódico el 13 de junio de 1928. Se ha conservado la ortografía del original.

ANTE LAS AVIDAS MIRADAS DE LOS ESPECTADORES, EL HIDROAVION DE LA COMPAÑÍA COLOMBO-ALEMANA DE TRANSPORTES AGUARIZO EN EL RIO GUAYAS (Especial para *EL COMERCIO*)

GUAYAQUIL, junio 12.- A las cuatro de la tarde aguarizó en la ría el avión de la compañía de Transportes Aéreos Colombo-Alemana, que viene a estos lugares en viaje de estudio y también para ver si es posible poder implantar el Correo Aéreo en el Ecuador.

La hermosísima nave de un color gris claro surcó los aires ante las miradas de los sorprendidos expectadores de la población que no tenían seguridad de su arribo.

Causó una gran novelería la llegada del correo aéreo y pocos minutos después un sinnúmero de curiosos llenaban el Malecón viendo el elegante avión C 29 descansando ya plácidamente sobre la ría.

En lanchas oficiales y particulares, las autoridades marítimas y militares y los representantes de la empresa a la cual pertenece el hidroavión fueron hasta el lugar donde estaba, muy cerca al Muelle Fiscal. Los primeros en llegar fueron los señores Gustavo Chanange, el Cónsul Alemán Sr. Spatz y el Decano del Cuerpo Consular Dr. Navas Prada.

Después de algunas dificultades se consiguió amarrar el hidroavión cerca de la isla Santay.

A bordo han venido los señores Hermann Kuehl representante y apoderado de la Casa Scadta que tiene su sede en Barranquilla, Colombia; el piloto H. Boy que tiene cuatro años y medio de servicio en la Compañía Colombiana de Navegación Aérea; el mecánico F. Walh, todos de nacionalidad alemana. El ingeniero Sr. Kuehl visitó inmediatamente al señor Gobernador de la Provincia; luego fue agasajado por el Cónsul Colombiano Sr. Dr. Navas Prada, en el Club "La Unión".

El Hidroavión es marca "Junker", tiene un motor de 350 caballos de fuerza; salió de Buenaventura a las 6 y 45 de

la mañana, llegó a Tumaco a las 9 y 25, alimentaron allí el motor con gasolina, llegando a Bahía de Caráquez a la 1 y 5 p. m.; después de un corto descanso, como en Tumaco, de diez minutos, llegaron a esta ciudad a las cuatro de la tarde. En el recorrido han empleado un total de ocho horas y quince minutos.

Por cuanto no ha encontrado alojamiento en ninguno de los hoteles, el ingeniero señor Kuehl, apoderado de la Casa Scadta se hospeda en casa particular, propiedad del señor Gustavo Chanange, mientras los otros dos se hospedan en el hotel "Europa".- RODRIGUEZ.



LOS VUELOS DE LA SCADTA EN 1928

Como parte de la investigación que el Grupo de Estudio Ecuador realiza sobre el servicio postal a cargo de la SCADTA, hemos tratado de establecer las fechas en que los vuelos de la compañía llegaron a Guayaquil y salieron de la ciudad; este trabajo, nos parece, será de gran utilidad para identificar materiales forjados u oblitteraciones de favor que circulan por ahí.

La investigación está en proceso, pero estamos en condiciones de presentar el detalle completo de los vuelos realizados durante los primeros meses de operación, entre junio y diciembre de 1928; no se han incluido los vuelos de demostración, de turismo o de reconocimiento realizados sobre Guayaquil o sus alrededores, pues despegaron y acuatizaron en la ciudad, ni otros que ocasionalmente se hicieron a diversas localidades, sea para explorar rutas dentro del Ecuador o para atender determinados servicios. Tampoco hemos encontrado datos sobre el hidroavión Nariño, que realizó vuelos en Guayaquil a inicios de diciembre, con motivo de la visita del presidente electo de los Estados Unidos.

PROXIMA SALIDA DEL HIDROAVION



de Guayaquil, Martes 23 del pto.
SE RECIBE LA CORRESPONDENCIA AEREA HASTA EL DOMINGO 21 DEL Pto. 10 Y MEDIA A. M.
En las Agencias de:

QUITO:
Oficina G. L. Chanange

Latacunga: J. A. Semanillo	Ambato: A. Rodriguez Pasaje Royal	Riobamba: E. Bonilla
--------------------------------------	--	--------------------------------

CONEXIONES DIRECTAS E INMEDIATAS: VIA BARRANQUILLA, ESTADOS UNIDOS Y EUROPA
X-19-2 v.

Avisos como éste se publicaban en el diario *El Comercio* de Quito, para anunciar el servicio de transporte de correo de la SCADTA

Los resultados inmediatos de los cuadros que aquí publicamos son los siguientes:

1. No es posible confirmar ni desmentir el despacho de correspondencia desde Quito, para el vuelo que salió de Guayaquil el 26 de agosto de 1928, mientras no se investiguen fuentes adicionales.
2. La oblitteración colocada sobre bloques de cuatro de varios sellos de la serie provisional, incluido un 50 Cts., con matasellos de Esmeraldas y fecha 7 de octubre de 1928 parece confirmarse como de favor, tal como habíamos supuesto en el análisis que hicimos en el número 3 de este boletín. Si bien la fecha de arribo del vuelo 07 (8 de octubre) es la más probable, dado que los vuelos regresaban al día siguiente de su llegada, no la hemos encontrado registrada en los documentos consultados. Parece confirmarse, sin embargo, que no hubo vuelo el 7 de octubre de 1928.
3. Eugenio Gebauer y Jairo Londoño (*Los primeros cincuenta años del correo aéreo en Colombia*, Bogotá, 1975), se refieren a un vuelo que habría llegado a Guayaquil el 13 de agosto y salido al día siguiente; hemos podido establecer que la fecha de arribo fue en realidad el 12 de agosto y la partida de Guayaquil el 15 de ese mes.

VUELOS QUE LLEGARON A GUAYAQUIL

Todos estos vuelos venían desde Barranquilla, con escala en Buenaventura, salvo dos excepciones, el vuelo 09 que llegó desde Paita y el vuelo 13 que partió de Buenaventura; el vuelo 12, del 1 de diciembre, hizo el recorrido completo desde Barranquilla pero, al parecer no trajo la valija desde Buenaventura, por lo que el hidroavión regresó desde Guayaquil el 3 de diciembre (vuelo 12 del siguiente cuadro) para hacer el transporte del correo. Aunque no hemos encontrado una explicación

clara sobre el tema, al parecer el gobierno ecuatoriano requería la presencia de los aviones de la SCADTA en Guayaquil con motivo de la visita del recientemente electo presidente de los Estados Unidos, Herbert Hoover. Hasta lo que se conoce, todos los vuelos transportaron correo, si bien hay que tomar en cuenta lo dicho en relación con los vuelos 12 y 13 que hicieron, al parecer, un único transporte de correspondencia. No hemos podido encontrar referencias a la fecha exacta de arribo del vuelo 07, pero lo más probable es que fuera el 8 de octubre, dado que los viajes partían de Guayaquil al día siguiente de su arribo desde Colombia.

No.	Fecha de llegada
01	12 de junio
02	29 de julio
03	12 de agosto
04	26 de agosto
05	9 de septiembre
06	24 de septiembre
07	8 de octubre
08	21 de octubre
09	22 de octubre
10	5 de noviembre
11	18 de noviembre
12	1 de diciembre
13	5 de diciembre
14	16 de diciembre
15	30 de diciembre

VUELOS QUE SALIERON A GUAYAQUIL

Todos estos vuelos hicieron la ruta hasta Barranquilla, con escala en Buenaventura, salvo el vuelo 08, que salió hacia Paíta y el vuelo 12, que conforme lo indicado en la nota del cuadro anterior, fue a Buenaventura para retirar la correspondencia que no transportó en el vuelo anterior. Las fechas de cierre de la valija en Quito son las anunciadas en los avisos publicados en diario *El Comercio*, de Quito. No hubo despacho desde la capital en los tres primeros vuelos; no hemos encontrado información sobre el cuarto vuelo; existen cartas fechadas en Quito el 24 de agosto, aunque algunos sostienen que son piezas forjadas. No se encontraron anuncios para los vuelos 08 y 11; el vuelo 12, como se indicó ya, viajó a Buenaventura, sin correspondencia, para traer la valija que se encontraba en esa ciudad.

No.	Fecha de salida	Cierre de valija en Quito
01	16 de junio	
02	30 de julio	
03	15 de agosto	
04	28 de agosto	
05	12 de septiembre	7 de septiembre
06	25 de septiembre	23 de septiembre
07	9 de octubre	7 de octubre
08	22 de octubre	
09	23 de octubre	21 de octubre
10	6 de noviembre	4 de noviembre
11	20 de noviembre	
12	3 de diciembre	
13	8 de diciembre	2 de diciembre
14	19 de diciembre	16 de diciembre

DESCUBRIENDO PIEZAS FORJADAS Y FRANQUEOS DE FAVOR

La demanda que el material de la SCADTA tiene entre los coleccionistas, y los importantes precios que llegan a pagarse por determinadas piezas, nos pone ante el peligro materiales forjados y franqueos de favor que circulan en el mercado, en algunos casos con el claro afán de hacer dinero a costa de los filatelistas y, en otros, sobre todo cuando se trata de franqueos de favor, simplemente por fabricar ejemplares bonitos o que reúnan estampillas que difícilmente aparecen juntas, o a series completa, en un mismo sobre; esto último es una realidad cotidiana en todas las épocas de la filatelia y, aunque en algunos casos se trata de piezas que con franqueo distinto realizaron el viaje, en otros no recorrieron sino el camino entre el escritorio del fabricante y la oficina de correos, para recibir la cancelación, lo que les quita cualquier valor filatélico.

El uso de estampillas y matasellos auténticos, permite que pasen por buenas piezas forjadas que nunca fueron transportadas por el servicio postal. Cuadros de vuelos como el que presentamos en la nota anterior de este boletín, y que esperamos completar pronto, son a nuestro juicio un muy buen auxiliar para la identificación de ejemplares falsos o franqueos de favor.

Sirva como ejemplo la siguiente pieza, que se identifica como enviada a Nueva York, en la que aparece la serie completa de sellos provisionales de la SCADTA, cancelados con un matasellos aplicado supuestamente en Quito, el 23 de noviembre de 1928.



Los canceladores, cuyo uso generalizado empezó en abril de 1929, y los sellos de cincuenta centavos y un sucre, que pertenecen a la segunda emisión (conocida como 41° por la inclinación de la palabra PROVISIONAL) hecha en marzo de 1929, son ya claros indicativos de que algo no anda bien; no falta, sin embargo, quien sorprende a los coleccionistas con el argumento de usos tempranos o una prueba en los hechos de que la historia hasta ahora contada no era real. El cuadro de vuelos nos permite, sin duda alguna, calificar esta pieza como forjada, fruto de una cancelación de favor. En el mes de noviembre de 1928, la correspondencia se despachó en Quito, con seguridad, el 4 de noviembre, y probablemente el 18 de ese mes; no hubo ningún despacho el 23 de noviembre, ni pudo haberlo: el vuelo más cercano es el que salió de Guayaquil tres días antes, el 20 de noviembre de 1928.

LAS ESTAMPILLAS DE LA SCADTA

Conforme la cláusula octava del contrato que la SCADTA celebró con el gobierno ecuatoriano el 2 de julio de 1928, la compañía podía emitir estampillas para el cobro del servicio de transporte de correspondencia, estampillas que debían usarse, según la cláusula novena, junto con las ecuatorianas, que servían para el pago de la tarifa ordinaria.

Durante los dos años y medio de su operación en el Ecuador, la SCADTA hizo tres emisiones de sellos, dos provisionales y una definitiva. Adicionalmente, existe una serie, conocida como *la rechazada*, que se afirma fue impresa en Guayaquil al inicio de las operaciones, pero no fue aceptada por los responsables de la compañía aérea.

Las estampillas de la SCADTA se usaron en la correspondencia transportada desde el Ecuador, a partir del vuelo del 28 de agosto de 1928. En los tres primeros vuelos se usaron únicamente estampillas ecuatorianas y, al parecer, en unos pocos casos, se las combinó con sellos SCADTA colombianos.

LA RECHAZADA (agosto de 1928)

Es comúnmente aceptado que, en primera instancia, la SCADTA contrató la impresión de una serie de cinco estampillas a la imprenta guayaquileña *Artes Gráficas Senefelder S.A.*, que habría actuado representada por Wilfrido Moreno, litógrafo formado en Alemania. El resultado, según esta versión, fueron sellos que circulan en el mercado y que muestran la columna a los próceres, en el parque Centenario de Guayaquil, con un avión de la SCADTA al fondo. Todas llevan un resello horizontal con la palabra PROVISIONAL, en rojo en la de 50 centavos y en negro en las demás. Los sellos tienen dentado 11 ½.



Los valores faciales de las estampillas, sus colores y tiraje, habrían sido los siguientes:

No.	Valor	Color	Tiraje
I	50 cents.	Azul	3.140
II	75 cents.	Violeta	3.040
III	1 sucre	Verde limón	10.200
IV	1,50 sucres	Rojo	10.200
V	3 sucres	Amarillo	5.000

Presentada la serie a los directivos de la SCADTA, éstos la rechazaron, según algunos, mientras que otros sostienen que fue el gobierno ecuatoriano el que no la aceptó porque sus colores no correspondían a los exigidos por la Unión Postal Universal y porque no tenía características adecuadas para prevenir falsificaciones, concretamente, papel con filigrana. Como resultado, las planchas de impresión y las estampillas habrían sido destruidas, y solo se conservarían unas pocas que fueron enviadas a los archivos de la SCADTA en Barranquilla.

Hay, sin embargo, quienes cuestionan la historia y sostienen que *la rechazada* no es otra cosa que una serie forjada para sorprender a los filatelistas, ávidos de rarezas. Hay varios motivos para sostener ésto: se duda que la imprenta guayaquileña hubiera tenido, para ese entonces, una perforadora para producir sellos dentados; las piezas que circulan en el mercado no son tan pocas, como pretende la historia; no se ve fundamento alguno en eso de los colores de las estampillas, pues la versión no cuadra con lo que establecía la Convención Postal entonces vigente ni con los usos de la época, si se analizan otras series similares; las estampillas ecuatorianas de ese entonces no llevaban filigrana y no se ve por qué se podía exigir este requisito a las de la SCADTA; no queda clara la calificación de esta serie como provisional; falta el sello para correo certificado, usual en las emisiones SCADTA. La falta de relación entre el tiraje de la serie supuestamente rechazada, y la primera provisional, es a nuestro juicio otra pista en contra de la autenticidad de estos sellos.

Esperemos que una investigación en los archivos permita esclarecer este tema.

La serie que supuestamente se imprimió y no llegó a emitirse, existe también imperforada.



PRIMERA SERIE PROVISIONAL
(28 de agosto de 1928)

La primera serie que se utilizó efectivamente en el servicio de correo aéreo fue la conocida como primera provisional, resultado de resellar estampillas SCADTA colombianas, con las palabras ECUADOR (horizontal en la parte superior) y PROVISIONAL (diagonal al centro), además de los nuevos valores faciales en la parte inferior.

Las estampillas reselladas fueron las de la serie emitida el 4 de junio de 1923 y el resello fue hecho por *Artes Gráficas Senefelder S.A.* Las estampillas, impresas en offset Berlín, en la *Reichsdruckerei*, sobre papel con una filigrana que muestra múltiples cruces floreadas, tienen dentado 14; están ilustradas con un hidroavión que vuela sobre un paisaje en el que aparecen el río Magdalena y el Nevado del Tolima. Las estampillas fueron diseñadas por Richard Klein (1890-1967), artista muniqués a quien se debe el diseño de varias estampillas alemanas.

En el caso de la estampilla de 10 centavos verde, con resello cincuenta centavos, existen dos tipos distintos, uno con la abreviatura Cts. entre las cifras de la parte inferior y otra sin la abreviatura. La historia es suficientemente conocida: las primeras estampillas fueron entregadas por la imprenta a la compañía aérea y se vendieron





algunos ejemplares, pero antes de que su uso se generalizara, se reparó en lo innecesario de la abreviatura Cts., pues la palabra centavos constaba ya en el sello original. Se optó por eliminar la abreviatura, pero el primer día de uso (28 de agosto de 1928), varios sobres fueron franqueados con la que desde entonces se conocería como la 50 Cts., que pasó a ser una de las rarezas de la filatelia ecuatoriana. Aunque no hay confirmación documental sobre el hecho, se acepta que los ejemplares impresos con la abreviatura fueron 250.

Tomando en cuenta las dos versiones de la estampilla de cincuenta centavos, la primera serie provisional estuvo compuesta por siete sellos, conforme el siguiente detalles:

No.	Valor	Color	Tiraje
1	50 cents. sobre 10 cents.	Verde (con Cts.)	250
2	50 cents. sobre 10 cents.	Verde (sin Cts.)	2.250
3	75 cents. sobre 15 cents.	Rojo	2.500
4	1 sucre sobre 20 cents.	Gris	5.000
5	1 sucre sobre 20 cents.	Gris con R roja	1.000
6	1,50 sucses sobre 30 cents.	Azul	10.000
7	3 sucses sobre 60 cents	Café	5.000

En el caso de la estampilla de cincuenta centavos, existen resellos con la E de Ecuador, o completamente desaparecida (CUADOR), o sin las tres líneas horizontales (ICUADOR). Hay también una variedad en la estampilla sobre la cual se puso el resello: al pie de la imagen, donde el río toca al marco, está inscrita la frase *PER ASPERA AD ASTRA* (Por el esfuerzo al triunfo) que, en algunos sellos, no tiene la línea horizontal sobre la T, por lo que se lee ASIRA en lugar de ASTRA.

En el caso de los sellos de un sucre, tanto en los de tarifa ordinaria como en los que se usaban para correo certificado, con la R en rojo, hay variedades que derivan de los diversos tipos usados en los números, en algunos casos gruesos y en otros delgados, o altos y bajos. En la estampilla para correo certificado, el catálogo de Olivier Bertossa registra una variedad “ASIRA”, como la reseñada en el caso del sello de 50 centavos.

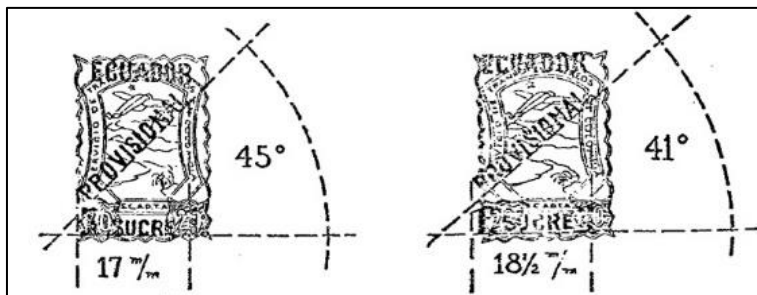


Existe también un sello de 75 centavos, con la abreviatura Cts. entre las cifras. Hay datos suficientes como para poder afirmar, sin lugar a dudas, que se trata de una estampilla forjada.

SEGUNDA SERIE PROVISIONAL (12 de marzo de 1929)

Antes de que llegaran al Ecuador las estampillas definitivas para el servicio de la SCADTA, se necesitaron sellos de 50 y 75 centavos y las dos clases de estampillas de un sucre. Se procedió, para atender esta necesidad, a un nuevo resello, que se diferencia del anterior por la inclinación de la palabra PROVISIONAL: mientras en la primera provisional es de 45°, en la segunda es de 41°.

No cabe duda sobre la autenticidad de esta emisión, pues la propia SCADTA certificó, en su momento, que se había ordenado imprimir el resello de 41°.



Olivier Bertossa registra una sola variedad en esta serie: la letra E de ECUADOR más alta en sellos de 1 sucre sobre 20 centavos, sin la letra R.



El detalle de esta segunda emisión provisional es el siguiente:

No.	Valor	Color	Tiraje
8	50 cents. sobre 10 cents.	Verde (sin Cts.)	500
9	75 cents. sobre 15 cents.	Rojo	500
10	1 sucre sobre 20 cents.	Gris	500
11	1 sucre sobre 20 cents.	Gris con R roja	500

SERIE DEFINITIVA (31 de marzo de 1929)

Desde el 31 de marzo de 1929, y hasta el 27 de diciembre de 1930, se utilizó la serie definitiva, diseñada por Dorothea Suffrian, nacida en Hannover en 1894, quien trabajó también estampillas para Bolivia, Brasil y Colombia. La serie incluye once estampillas, siete en formato pequeño, ilustradas con la fachada de la iglesia de La Compañía, en Quito, y las otras en formato grande, con la imagen del monte Chimborazo.

Las estampillas tienen dentado 14 y fueron impresas en offset, en Berlín, en la *Reichsdruckerei*, sobre papel con una filigrana que muestra múltiples cruces floreadas. No se conocen errores ni variedades, pero sí ejemplares resellados con la palabra SPECIMEN.

Se ha tenido como fecha de circulación de esta serie el 2 de abril de 1929. Efectivamente, ese día salió de Guayaquil el primer vuelo con correspondencia en la que se utilizaron estos sellos, pero en el caso

de Quito el despacho se hizo el 31 de marzo y en él se incluyeron ya las nuevas estampillas. La serie provisional no se retiró de circulación y existen sobres con franqueos mixtos.



El detalle de esta emisión es el siguiente:

No.	Valor	Color	Tiraje
12	50 cents.	Sepia lila	20.000
13	75 cents.	Verde	20.000
14	1 sucre	Rosa	50.000
15	1 sucre	Rosa con R negra	8.972
16	1,50 sucres	Azul gris	75.000
17	2 sucres	Violeta	25.000
18	3 sucres	Café rojizo	25.000
19	5 sucres	Ultramarino	12.000
20	10 sucres	Rojo	4.278
21	15 sucres	Lila	3.000
22	25 sucres	Oliva	2.000

LAS AGENCIAS DE LA SCADTA EN EL ECUADOR

Si bien los vuelos de la SCADTA partían desde Guayaquil, con escalas en Bahía y Esmeraldas y, en algunos casos, en Manta y la Libertad, la empresa tenía en el Ecuador una red de agencias que permitía recoger correo en varias ciudades y transportarlo por tierra hasta los puertos de salida.

Reproducimos aquí el anuncio que apareció en la primera página de *El Comercio* de Quito, el 20 de septiembre de 1929, donde consta la lista completa de agentes de la SCADTA en varias ciudades del Ecuador.

SCADTA

Al Público y a nuestros Favorecedores

Nos es grato advertirles que no hay alteración alguna en nuestro servicio aéreo, y seguimos recibiendo la

VALIJA AEREA PARA EL NORTE

Colombia, Zona del Canal, Estados Unidos, Europa, etc., etc.

EN NUESTRAS OFICINAS

para ser conducida por el hidroavión que sale el día martes de cada semana a las 7 a. m.

La valija se cierra todos los Lunes a las 5 p. m.

Nuestras tarifas conocidas no tienen alteración. Para mayores informes, pasajes, etc., dirigirse:

SCADTA—Agencia General—Guayaquil—Calle P. Icaza 111.	
Scadta—Agencia	Quito Pasaje Royal.
Scadta—Agencia	Riobamba Enrique Bonilla M.
Scadta—Agencia	Ambato Alberto M. Rodríguez.
Scadta—Agencia	Latacunga J. A. Semanate.
Scadta—Agencia	Ibarra Ivan Endara.
Scadta—Agencia	Cuenca N. Crespo O.
Scadta—Agencia	Loja Dr. M. R. Jaramilla A.
Scadta—Agencia	Bahía de C. Casa Tagua S. A.
Scadta—Agencia	Manta Casa Tagua S. A.
Scadta—Agencia	Esmeraldas Casa Tagua S. A.
Scadta—Agencia	Pto. Bolívar Romeo Murillo.

G. L. GHANANCE

Agente General para el Ecuador.

LOS AVIONES DE LA SCADTA

Hasta lo que hemos podido establecer, cuatro aviones de la SCADTA estuvieron en el Ecuador durante el tiempo en el que la compañía prestó sus servicios de transporte de pasajeros y correo, desde el primer vuelo del 12 de junio de 1928 hasta el último, realizado el 27 de diciembre de 1930.

Tres de esos aviones (Atlántico, Boyacá y Pacífico), hicieron el servicio ordinario en la ruta entre Barranquilla y Guayaquil, mientras que el cuarto estuvo en el puerto ecuatoriano en diciembre de 1928, con motivo de la visita al país del presidente electo de los Estados Unidos, Herbert Hoover.

ATLÁNTICO



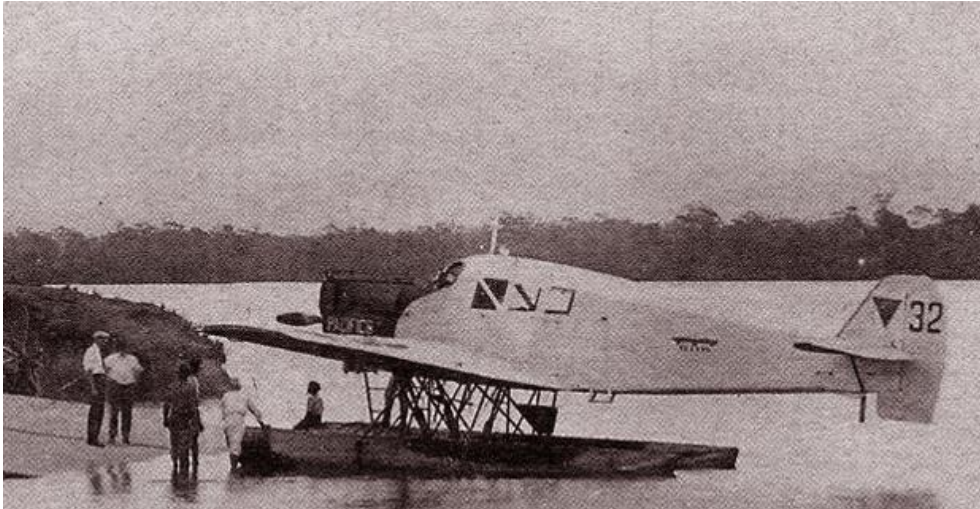
Junkers F-13, con matrícula C-29, se incorporó al servicio de la SCADTA el 12 de abril de 1928. El 10 de junio de 1928 partió de Barranquilla en el primer viaje hacia Guayaquil, ciudad a la que arribó el 12 de ese mes y de la que partió el día 16.

BOYACÁ



Junkers F-13, con matrícula C-25, se incorporó al servicio de la SCADTA en 1927. Llegó a Guayaquil por primera vez el 29 de julio de 1928 y a partir de entonces realizó los vuelos regulares entre esa ciudad y Barranquilla, hasta marzo de 1929. En 1932 empezó a prestar servicio en la Patrulla de Fronteras de Colombia.

PACÍFICO



Junkers F-13, con matrícula C-32, se incorporó al servicio de la SCADTA en 1928. A partir de abril de 1929, y hasta el vuelo final del 27 de diciembre de 1930, prestó el servicio regular en la ruta Barranquilla-Guayaquil. Se accidentó en 1934.

NARIÑO



Junkers F-13, con matrícula C-26, se incorporó al servicio de la SCADTA en 1928. No hizo el servicio regular en la ruta hasta Guayaquil, pero la prensa reportó su presencia en la ciudad con motivo de la visita del presidente electo de los Estados Unidos, Herbert Hoover, los primeros días de diciembre de 1928. Se accidentó en 1935.

Información tomada de la investigación
que realiza el Grupo de Estudio Ecuador
y de <http://scadta.co/aircraft-list/>

27 DE DICIEMBRE DE 1930: ÚLTIMO VIAJE DESDE GUAYAQUIL



El 27 de diciembre de 1930, la SCADTA hizo su último viaje desde Guayaquil. A fin de destacar la importancia del hecho, se preparó una marca especial, que se aplicó en color violeta, en la que aparece un avión sobre la cordillera.

Dos días antes, el 25 de diciembre, *El Comercio* de Quito publicó las

declaraciones de Gustavo Chanange, representante de la compañía en el Ecuador, quien anunció que el vuelo del sábado 27 sería el último del hidroavión Pacífico desde el puerto principal del Ecuador, pues la SCADTA se veía obligada a suspender “temporalmente el servicio, debido a la depresión económica general”. Se informaba, sin embargo, que se tenía la esperanza de adquirir nuevos aeroplanos y restablecer el servicio, cosa que, como sabemos, nunca llegó a darse.

Sobre los efectos negativos de esta suspensión editorializó diario *El Comercio* en un artículo publicado el 28 de diciembre, cuyo contenido reproducimos a continuación:

LA SUSPENSIÓN DE LOS SERVICIOS DE LA “SCADTA”

La Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, “SCADTA” anuncia, por la prensa, que suspenderá, desde hoy, el servicio que venía prestando y el cual se extendía hasta Bogotá. No hace mucho estableció conexiones con la PANAGRA a fin de que la correspondencia que transportaba del Ecuador, hasta Panamá, fuera llevada, desde allí, a los Estados Unidos y Europa en aviones de la Compañía norteamericana.

Una carta de Bogotá a Quito o viceversa, demoraba cinco días en llegar a su destino, haciendo uso de los aviones de la SCADTA Compañía que con todo éxito tiene establecido el servicio de transporte de pasajeros y correo entre la Capital de Colombia y la costa.

Ahora, con la suspensión anunciada, no podrán el Ecuador y Colombia, comunicarse con la rapidez que lo hacían utilizando el importante servicio que venía prestando la SCADTA pues que los aviones de la PANAGRA tienen distinta ruta que los de aquella. Sería de desearse que la última de las Compañías nombradas, en vista de la suspensión de los servicios de la SCADTA, arreglase el nuevo estado de cosas de modo satisfactorio para los intereses sociales y comerciales del Ecuador y de los demás países que usaban los servicios de la Compañía Colombo-alemana de transporte de correos.

Mientras mayor sea el número de servicios con que cuente un país —en cualquier orden de actividades— mayor es la competencia que se establece entre las Compañías o sociedades que prestan dichos servicios, y esa competencia es necesaria para mejorar los mismos, rebajar sus precios, etc., etc. De ahí que es de sentirse, también, por este aspecto, la suspensión de los servicios de la SCADTA.

Y ya hemos tratado de la PANAGRA. Compañía que cada vez ensancha el radio de sus servicios, en los anuncios que publica por la prensa dice que una carta del Ecuador a los Estados Unidos demora en llegar tres días y medio. Pero la realidad es muy distinta; esa demora es de 10 a 15 días. Cabe, pues, preguntar, ¿por qué esta notable diferencia de días entre los anunciados y los que prácticamente transcurren para que la Correspondencia enviado del Ecuador llegue a los Estados Unidos o viceversa?

LA PRIMERA MARCA PREFILATÉLICA DE GUAYAQUIL

Nuevo descubrimiento de Manuel Arango



Imagen 1

Hasta hoy, la marca prefilatélica más antigua que conocíamos de la ciudad de Guayaquil era una cuyo primer uso reportado correspondía al 17 de noviembre de 1774; se había calculado que la marca debió usarse entre 1772 y 1779, pues el 9 de enero de 1772 se fundó la Administración de Correos de Guayaquil (Ver Maier, “Las marcas prefilatélicas en la historia postal de Guayaquil”, en *El Coleccionista Ecuatoriano*, número 71, octubre de 1995, pp. 6-33).

La hasta hoy primera marca conocida se había encontrado en color negro, y era una abreviatura con una G redonda, la U y la A unidas, la primera en forma de V y la Y y la A también juntas en un solo signo; la marca termina con una Q en forma de P con la barra vertical a la derecha y unida por medio de una barra diagonal con una I confundida con la L (ver imagen 2).

En sus investigaciones en los archivos colombianos, Manuel Arango, miembro del Grupo Ecuador, ha dado con una marca hasta ahora no registrada, en la que también el nombre de la ciudad aparece abreviado, pero con caracteres redondos y en color rojo (imagen 1).



Imagen 2

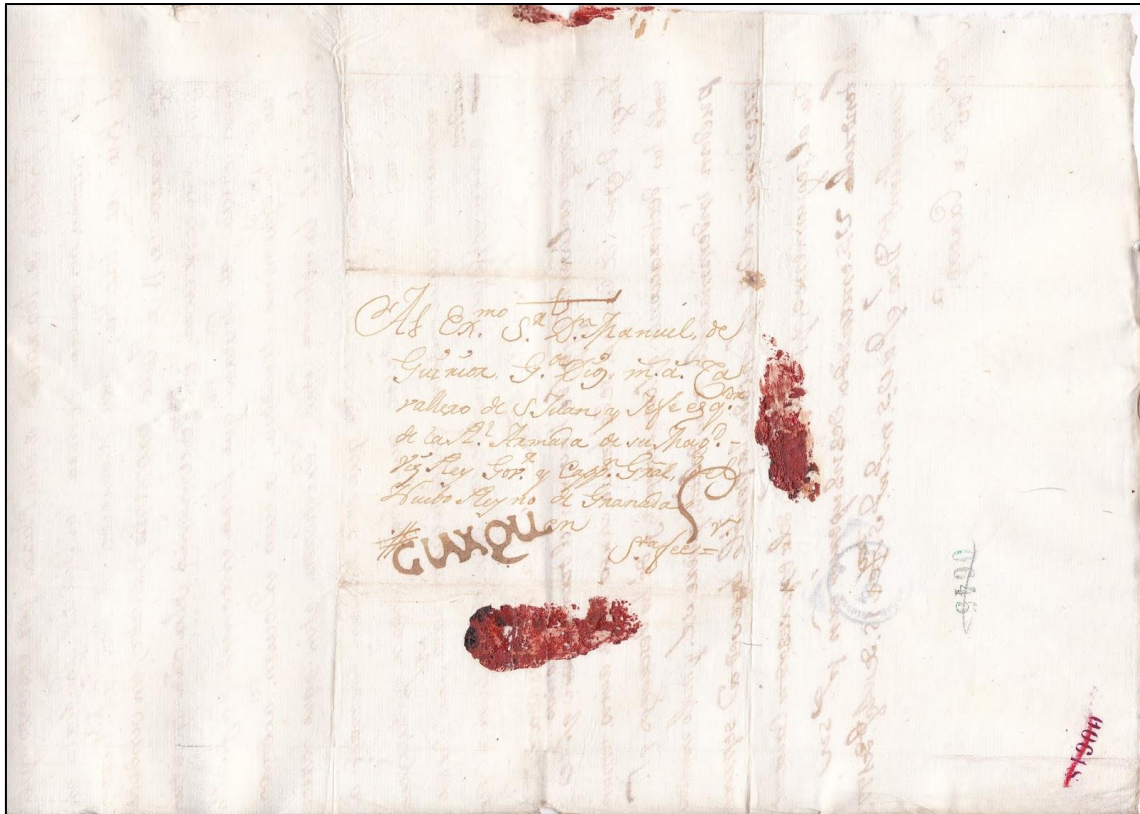


Imagen 3

La marca está en un documento encontrado en el Archivo Nacional de Bogotá. Se trata de una cubierta dirigida a Santafé de Bogotá, siendo su destinatario Manuel Guirior, a quien se identifica como Caballero de San Juan, Jefe de la Armada de Su Majestad, Gobernador y Capitán General del Nuevo Reino de Granada (imagen 3).

La cubierta fue utilizada para, en su reverso, hacer una anotación que está fechada el 15 de agosto de 1773 (imagen 4). El envío, entonces, debe ser anterior a esa fecha y posterior a la llegada de Manuel Guirior al Nuevo Reino de Granada. Guirior desembarcó en Cartagena de Indias el 8 de julio de 1772 y entró en Santafé de Bogotá el 22 de abril de 1773.

Este nuevo hallazgo permite establecer que la marca encontrada por Manuel Arango sería, en realidad, la primera utilizada en Guayaquil, a partir del establecimiento de la administración postal en esa ciudad, el 9 de enero de 1772. Se la debió usar por aproximadamente dos años, pues en 1774 aparece ya la marca que hasta ahora se tenía como la primera.

Gracias a Manuel por este nuevo y fundamental aporte a la historia postal ecuatoriana.

D.^o Ant.^o Juan. Timicenta preso en el ~~el~~ Castillo
 de S. Felipe de Barajas de va Plaza, por excusos que
 se le acumulan ~~contra~~ contra los Indios Pasivos en
 el Rio de Hacha; ha remitido al Ex.^{mo} Sr. Virey
 con Carta de N. de Tulio proximo pasado, en vindica-
 cion de su conducta, un Testimonio de la oñ. que tuvo
 para obviar al Govern.^{or} que hera entonces de aquella
 Cui.^{da} D.^o Jeronimo Mendosa, e vino el Docum.^{to} acompa-
 ñado a V.S. la asunta Copia Certificada, afin que haviendo
 sola ~~afixar~~ a los autos que se le hayan formado a
 Timicenta, juxta el efecto que ~~haya~~ lugar oportuna
 y mediante aque expone en su ~~Carta~~ ^{Carta} no como
~~siendo~~ en su conducta mas delito que el que pueda origi-
 narse por el cumplimiento que ~~se~~ ^{se} la expresada oñ.
 se le ponga en libertad, y q.^o de haver en el oñ. ^{motivo} ~~causa~~ q.^o le
 haga dño & castigo, se de breve curso asus autos tomando
 de las declaraciones q.^o combengan, y de los descargos q.^o
 puedan indemnizarlo de su ~~delito~~ ^{delito}; quiere V.S. y me lo manda
 prevenir a V.S. q.^o toda la posible brevedad se proce-
 da al seguimiento, y finalizacion de la expresada causa.
 Lo tendral V.S. emendado de su superior en 17.^o de
 cumplimiento Dios q.^o a V.S. m. n. 15 de Mayo de 1773
 por Gov.^{or} de Cartag.^a

Imagen 4



NOTICIAS

MANUEL ARANGO PUBLICA UN ESTUDIO COMPLETO SOBRE LA PREFILATELIA COLOMBIANA.-

Luego de años de paciente investigación en los archivos colombianos, Manuel Arango, miembro del Grupo Ecuador, nos entrega un completo estudio sobre la prefilatelia colombiana en un libro de casi setecientas páginas, profusamente ilustrado y con una excelente presentación.

Historia pre-filatélica y catálogo de marcas postales de Colombia 1770-1859, es el nombre de este trabajo que, como afirma en el prólogo Darío Díez, "cubre unos 189 años y .. nos recrea con las minucias e intrínquilis de las diferentes etapas por las que atravesó la institucionalidad del correo" en Colombia "hasta la implantación del uso de estampillas para



Manuel Arango y la portada de su libro

prepagar el porte de la correspondencia". Dos partes componen el libro, en la primera, se detalla la historia del servicio de correo en el Nuevo Reino de Granada y, luego, en los primeros años de la República; la segunda parte contiene un catálogo de las marcas postales que se ha conseguido identificar. No solo hay que felicitar a Manuel Arango por este nuevo logro, sino sobre todo agradecerle por esta importante contribución a la historia postal de Sudamérica. En el caso ecuatoriano, el trabajo de Manuel incluye datos de gran importancia para la historia postal, tanto de la Audiencia de Quito, como del período en que nuestro país integró la República de Colombia. Los interesados en obtener un ejemplar pueden escribir a Manuel Arango al correo arango.manuel@gmail.com.



LI HONG. MEDALLA DE ORO EN HONG KONG CON PREFILATELIA ECUATORIANA.-

STAMPEX 2018, exposición realizada en Hong Kong entre el 6 y el 8 de abril últimos, incluyó entre las colecciones exhibidas una de prefilatelia ecuatoriana: *Pre-stamp Period of Ecuador*, presentada por Li Hong, miembro activo del Grupo de Estudio Filatélico Ecuador. El Jurado, presidido por Stephen Chan, anunció los premios otorgados a las 19 colecciones y 4 publicaciones de literatura filatélica participantes en la exposición. Li Hong obtuvo 89 puntos y medalla de oro en la clase Historia Postal. Felicitaciones a nuestro amigo por este importante galardón, que premia el trabajo que viene haciendo desde hace algún tiempo con empeño y dedicación; esperamos poder ver pronto esta colección exhibida en Sudamérica. También participó en la exposición de Hong Kong otro miembro del Grupo de Estudio Ecuador, el australiano Bernard Beston, quien en esta oportunidad presentó una colección de enteros postales de la Guayana Británica (*British Guiana Postal Stationery, 1879-1966*). El jurado decidió otorgarle 91 puntos y medalla de oro, nuevo triunfo para un filatelista que viene acumulando preseas con los diversos trabajos que ha

realizado, entre los cuales se encuentra una importante colección de enteros postales del Ecuador. El Gran Premio de STAMPEX 2018 fue para Francis Au, por su colección *Mail from Shanghai Foreign Offices*, que obtuvo 90 puntos y medalla de oro.



Li Hong, a la derecha, con la medalla de oro que obtuvo en STAMPEX 2018 por su colección de prefilatelia ecuatoriana. Le acompañan, de izquierda a derecha, Charles Chan, medalla de oro por *Treaty Ports Cancellations of British P.O. in China and Japan on Hong Kong Stamps (1862-1930)* y Francis Au, medalla de oro y Gran Premio de la Exposición



CONFERENCIA DE JAMES MAZEPA EN EL COLLECTORS CLUB DE NUEVA YORK.-

Como anunciamos hace algún tiempo en este espacio, James Mazepa, quien fuera Presidente de la Federación Interamericana de Filatelia y es un destacado integrante del Grupo de Estudio Ecuador, fue galardonado el 5 de agosto de 2017 como Campeón

de Campeones en la Exposición de la American Philatelic Society, realizada en Richmond (Virginia), por su colección de historia postal *Colonial Central America* que estudia, en ocho marcos, las tarifas, rutas y marcas postales de Guatemala, desde el siglo XVI hasta el establecimiento de la Federación, en 1823. Esta colección se exhibió en Quito, como invitada especial y fuera de concurso, durante la

Exposición Internacional EXPOAFE 150 AÑOS. El pasado 18 de abril, James Mazepa presentó su colección en el *Collectors Club* de Nueva York, con una conferencia que aporta muy importante información sobre la prefilatelia y la historia postal centroamericana. Los interesados en esta conferencia, pueden verla en el enlace <https://www.collectorsclub.org/colonial-central-america-2017-c-of-c-winner-james-mazepa/>.



GRAN PREMIO PARA SANTIAGO CRUZ EN WESTPEX Y MEDALLAS DE ORO PARA ALFREDO FROHLICH Y LI HONG.- Entre el 27 y el 29 de abril de 2018, la ciudad de San Francisco fue sede de WESTPEX 2018, la tradicional exposición norteamericana que exhibió cerca de sesenta colecciones en un total de 282 marcos. Tres integrantes del Grupo de Estudio



De izquierda a derecha, Santiago Cruz, Alfredo Frohlich y Li Hong

Ecuador tuvieron participación destacada en esta exposición. Santiago Cruz Arboleda recibió el gran premio del certamen por su colección *SCADTA'S First Issues - A Traditional Approach to Airmail Stamps*, a más de varios premios especiales otorgados por diversas organizaciones filatélicas. *The Last Classic Colombia Issue 1866 - 1869*, de Alfredo Frohlich, recibió medalla de oro grande y los premios especiales a la excelencia de la *American Philatelic Society* y Donald Dretzke. Li Hong recibió una nueva medalla de oro por su colección de prefilatelia ecuatoriana *Pre-Stamp Period of Ecuador*; recibió, además, el premio especial al mérito otorgado por el *Collectors Club*. Felicitaciones a nuestros colegas.



MIEMBROS DEL GRUPO ECUADOR PREMIADOS EN ISRAEL 2018.- En Israel 2018, exposición internacional realizada en Jerusalén entre el 27 y el 31 de mayo de 2018, participaron y obtuvieron importantes premios tres destacados integrantes del Grupo Ecuador. Santiago Cruz obtuvo 96 puntos, y medalla de oro grande, con *SCADTA's First Issues- A Traditional Approach to Airmail Stamps*, mientras que Alfredo Frohlich participó en la Clase Campeones con *United States of Colombia 1868-1881* y fue escogido por el jurado como candidato al gran premio en esa categoría.

INTEGRANTES DEL GRUPO DE ESTUDIO

PRESIDENTE HONORARIO

Leo John Harris (1934-2017)

COORDINADOR

Georg Maier (Quito-Ecuador)
ecuadorstudygroup@gmail.com

MIEMBRO HONORARIO

I – Guillermo Peña (1925-2017)

MIEMBROS

002-Teddy Suárez Montenegro (Quito-Ecuador):
Enteros postales, historia postal, timbres telegráficos
(aquacorp@hotmail.com)

003-Juan Pablo Aguilar Andrade (Quito-Ecuador):
Historia postal, enteros postales, timbres telegráficos,
filatelia fiscal (actualidadfilatelica@gmail.com)

004-Alfonso Carrillo Benítez (Quito-Ecuador): Historia
postal, filatelia tradicional (xcarrillo1972@yahoo.com)

005-Eivind Lund (Noruega): Correo desde Guayaquil en
el período prefilatélico, segunda emisión, sobretasas
postales primer período 1920-1924 (eiv-lun2@online.no)

006-Manuel Arango (Colombia): Filatelia fiscal
(arango.manuel@gmail.com)

007-Pablo Rosales (Cuenca-Ecuador): Historia postal,
filatelia tradicional (prosales@uazuay.edu.ec)

008-Fabián Celín (Quito-Ecuador): Historia postal,
filatelia tradicional (hfcpemoo@hotmail.com)

009-Bernard Beston (Australia): Enteros postales
(bernardbeston@gmail.com)

010-William Walton (Estados Unidos): Enteros postales,
filatelia fiscal (waltonwmc@aol.com)

011-Alfredo Frohlich (Colombia): SCADTA
(alfredofrohlich77@gmail.com)

012-Arturo Ferrer Zavala (España): Enteros postales
(a.ferrerz@outlook.es)

013-Santiago Cruz Arboleda (Colombia): SCADTA
(santiagocruzarboleda@yahoo.com)

014-Freddy Moreno Caicedo (Quito-Ecuador): Historia
postal, filatelia tradicional
(freddyorenocaicedo@gmail.com)

015-Pablo Pérez Narváez (Quito-Ecuador): Historia
postal, primera emisión, timbres telegráficos
(pabloperez@panchonet.net)

016-Luis León Chiriboga (Quito-Ecuador): Historia
postal, filatelia tradicional (luis.leon@servipagos.com)

017-Sebastián Dueñas Oviedo (Quito-Ecuador): filatelia
clásica (sduenasoviedo@gmail.com)

018-Luis Carló Paredes (Guayaquil-Ecuador): Historia
postal, emisiones Waterlow (lfcarlo@telconet.net)

019-Brian Moorhouse (Reino Unido): Historia postal
(1949-2017)

020-Fernando Arturo Báez Guerrero (República
Dominicana): Historia postal
(baez.fernando@yahoo.com)

021-Javier Abad Coronel (Quito-Ecuador): Tarifas
postales (javiabad@uio.satnet.net)

022-Li Hong (Hong Kong): Prefilatelia
(lihong315@foxmail.com)

023-Melvin Hoyos Galarza (Guayaquil-Ecuador):
Historia postal, filatelia clásica
(melvinhoyos@yahoo.com)

024 – Ross Towle (Estados Unidos): Enteros postales,
historia postal (rosstowle@yahoo.com)

025 - César Domínguez (Quito-Ecuador)

026 – Hernán del Alcázar (Quito-Ecuador)

027 - Jesús Sitjà Prats (España): Historia postal de
América Colonial y Republicana, España y Francia,
fiscals de España y Cuba, tradicional de España y Perú
(jtsitja100@gmail.com)

028 – James Mazepa (Estados Unidos): Prefilatelia de
Centro y Sud América, México, Polonia, Estados
Unidos (jpmazepa@gmail.com)

029 - Olmedo Álvarez (Cuenca-Ecuador): Ecuador,
material filatélico relacionado con Cuenca
(oalvarezjim@hotmail.com)

030 - Karel Zwart (Holanda): Ecuador hasta la
dolarización (k1zwart@home.nl)

PIEZAS SELECCIONADAS



28 de agosto de 1928.- Solo contamos con la foto en blanco y negro de esta pieza, que se publicó en el primer número de *El Filatelista Guayaquileño* en noviembre de 1937. Se trata de la única conocida, franqueada con todas las estampillas de la primera serie provisional de la SCADTA, y transportada en el primer vuelo en que éstas fueron utilizadas. Consta, en la esquina inferior derecha, la “50 Cts.”, utilizada únicamente ese día y, sin duda, es una buena prueba en contra de la existencia de la “75 Cts.”. Reproducimos el pie de foto de *El Filatelista Guayaquileño*: “Estamos ilustrando esta página con el *único sobre existente*, que ha volado el primer día de venta Agosto, 28, 1928, con la serie completa de la emisión Scadta semi-oficial del Ecuador. Es interesante anotar que allí no figura el ‘75 Cts 75’ que ahora está circulando en los EE.UU. y Europa como genuina, y estampilla cuya existencia no ha sido certificada jamás por el impresor, que ha hecho una testificación ante juez competente de no haberla impreso jamás. Esta fina cubierta cuyo propietario es el Sr. Dn. Kurt C. Ferber, miembro activo del C.F.G. [Centro Filatélico de Guayaquil] bajo No. 42, lleva eso sí el famoso sellos ‘50 Cts 50’, del que se emplearon en el vuelo de la fecha citada 82 ejemplares”.