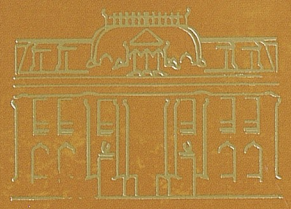


260 Años del Correo en Chile

1747 - 2007

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE
Sección Chilena
Ubicación: 11(255-33)/1
Año: C:
SYS: 915733
Biblioteca Nacional
1561759



Durante siglos, las personas han necesitado comunicarse. Justamente, de esa necesidad vital, nació el correo en el mundo.

En Chile, don Ignacio de los Olivos representó el primer correo formal, al ser designado Teniente Mayor del Correo en 1747.

Han pasado 260 años.

He aquí un intento de recuperar la memoria de esos años, desde una de las muchas miradas que es dable dar al pasado.

He aquí la historia del correo en Chile.

Santiago, octubre de 2007

260 Años del Correo en Chile

1747 - 2007

CORREOS CHILE

DOSCIENTOS SESENTA AÑOS DEL CORREO EN CHILE.

Primera edición
Octubre de 2007

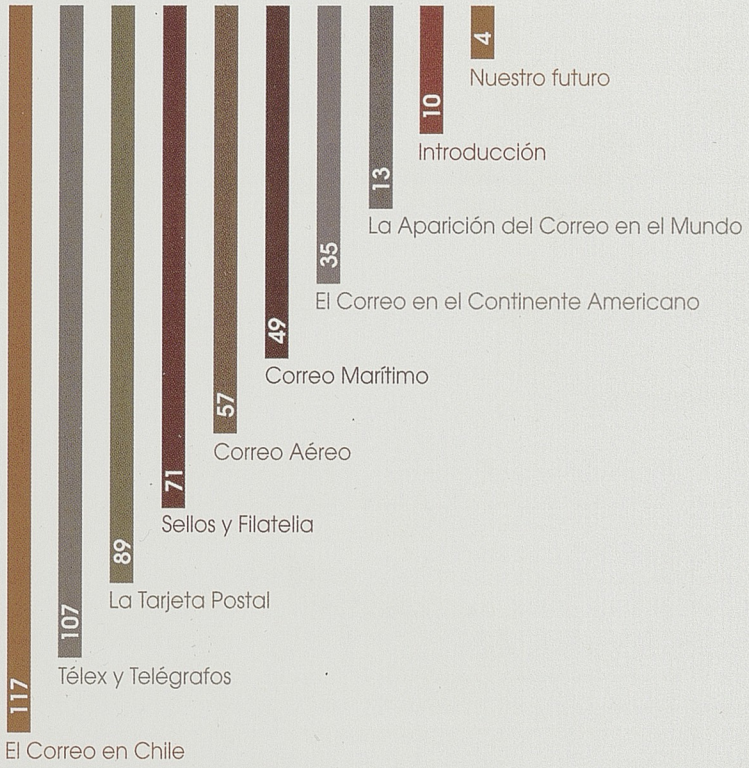
I.S.B.N.
978-956-8682-00-2
Registro de Propiedad Intelectual N° 166136

Editor responsable
CorreosChile

Esta publicación no puede ser reproducida, en todo o en parte, ni registrada ni transmitida por sistema alguno de recuperación de información en ninguna forma o medio, sea mecánico, fotoquímico, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin permiso previo por escrito de CorreosChile.

CorreosChile. Gerencia de Comunicaciones.
Plaza de Armas s/n, piso 2. Santiago de Chile.
Teléfono: (56-2) 956 5030.
www.correoschile.cl

Índice


4
Nuestro futuro
10
Introducción
13
La Aparición del Correo en el Mundo
35
El Correo en el Continente Americano
49
Correo Marítimo
57
Correo Aéreo
71
Sellos y Filatelia
89
La Tarjeta Postal
107
Télex y Telégrafos
117
El Correo en Chile

Una historia cargada de futuro

Patricio Tapia Santibáñez
Gerente General de CorreosChile

Al conmemorar los 260 años del correo en Chile, no sólo recordamos y rendimos homenaje a la larga historia de servicio de la que somos parte. También hacemos propio el desafío de re-pensarnos y construir el futuro de la empresa de cara a los mercados y necesidades sociales emergentes de Chile en el siglo XXI. Nuestra historia es una historia en movimiento.

La globalización y el vertiginoso desarrollo de las tecnologías de la información están transformando la manera en que las personas, las empresas y las instituciones viven y se relacionan. Estos cambios no sólo afectan a la industria postal, sino que al conjunto de industrias del mercado; al transporte, al retail, al sector financiero, a la relación entre gobierno y ciudadanía. Para todos, o al menos

para los que quieren sobrevivir, el desafío está en saber interpretar estos cambios y actuar en consecuencia.

La tecnología ha generado en las personas la expectativa de inmediatez y simplificación de una vida que parece, en la cotidianidad, cada vez más compleja y difícil de manejar. Así, como lo señalan algunos expertos, el concepto de calidad de vida (o de vivir mejor) es cada vez más intangible. Cantidad es reemplazada por calidad. Tiempo, tranquilidad, bienestar físico y mental, comunidad, familia, amistad y auto-expresión son beneficios cada vez más buscados y valorados por las personas. Al mismo tiempo, para las empresas, el imperativo de rentabilidad no puede ser a cualquier costo. Al menos no, a expensas de la calidad.

Los consumidores y ciudadanos, con menos tiempo y más responsabilidades, más fragmentados por la cantidad y densidad de la oferta, son más exigentes y críticos; dispuestos a reclamar sus derechos y a demandar productos y servicios con mayor valor agregado. Esta realidad marca un giro desde una economía simplemente centrada en el consumo y la orientación al cliente, a otra centrada en el valor personal y social. No es casual ver, en este contexto, la creciente demanda ciudadana por empresas social y medio-ambientalmente responsables.



Primer premio concurso anteproyecto Edificio Institucional a construirse el 2009 en el centro de Santiago.





¿Qué modelo de compra parece estar surgiendo? Uno más centralizado (todo en un solo lugar), en busca de ofertas de calidad, con una mayor profundidad en la relación empresa/cliente, así como una experiencia más conveniente y placentera. Estamos viendo entonces una tendencia hacia la compra de soluciones (ofertas integradas), más que de productos y servicios aislados.

Estas tendencias están transformando la industria postal y, lejos de hacerla desaparecer o volverla irrelevante, plantean nuevos desafíos y realidades. Entre tanto movimiento, lo que sí parece claro es que la creación de valor no podrá surgir desde compartimentos estancos y la industria postal, desde una posición de cómoda autosuficiencia, tendrá que buscar nuevas formas de colaboración, asociarse a ideas e iniciativas, incluso con otras industrias, para resolver las necesidades emergentes.

En síntesis, surgen nuevas formas de conectividad y colaboración, nuevas formas de producir y acceder a la información, nuevas maneras de movilizar envíos físicos. En este escenario, CorreosChile tiene un rol vital: así como las neuronas hacen posible el pensamiento y la sangre alimenta nuestros órganos y tejidos, el correo hace posible y nutre la relación entre dos puntos, sean éstos personas, organizaciones o coordenadas geográficas. Es aquí donde buscamos aumentar nuestra competitividad, relevancia y lealtad. Este camino nos plantea un conjunto de desafíos estratégicos.

Crear el círculo virtuoso entre flexibilidad e intimidad con el cliente.
Sabemos que la adaptabilidad, no la fuerza, será una de las claves de competitividad de la empresa del futuro. En un tiempo marcado por el cambio y la inestabilidad, nuestra función es entregar certeza y confianza. Sin embargo, este trabajo requiere que pensemos la empresa como un organismo que interactúa con un entorno en movimiento, incorporando en sus procesos capacidades adaptativas y de aprendizaje continuo. El desafío de la calidad está

ligado a nuestra capacidad de respuesta. Por ello, día a día, nos orientamos a crear una estructura estable y al mismo tiempo dinámica. Requerimos manejar esta ecuación para llegar a tiempo, "estar ahí" siempre.

La otra mitad de este círculo se relaciona con la capacidad de cultivar intimidad con el cliente. Nuestro desafío y esfuerzo están orientados hoy a comprender las necesidades emergentes en el mercado, entregando soluciones integrales. Éstas van a impactar de manera positiva en la efectividad y rentabilidad de los clientes, así como en la calidad de vida de los ciudadanos en su conjunto. Es aquí donde la flexibilidad operativa adquiere dirección y sentido.

Las personas son nuestra fuente de valor.

CorreosChile es la única empresa del país que recorre todo el territorio nacional, de norte a sur y de cordillera a mar. Esto es posible gracias a la dedicación diaria de hombres y mujeres que sienten suyo el compromiso de conectar al país, y a éste con el mundo. Estamos invirtiendo en las personas, profesionalizando y estandarizando nuestros procesos. Por otro lado, cultivamos capacidades de aprendizaje e innovación. Son las personas, no sólo la tecnología, las que hoy se están transformando en un factor clave de competitividad.



Gentileza Fuerza Aérea de Chile



Aspiramos a ser una marca de confianza.

En los exigentes mercados actuales la creación de valor no sólo depende de una saludable plataforma financiera y operativa. Depende también –y de manera creciente– de la capacidad de las empresas de cultivar una relación significativa con sus clientes, trabajadores y socios estratégicos. Para CorreosChile, esta relación se construye en todo lo que hace, en la entrega de una experiencia coherente y consistente en los diversos puntos de contacto con personas, empresas e instituciones. Como empresa de fe pública, manejar adecuadamente nuestros activos intangibles (de cercanía, confiabilidad, estima y relevancia) es un compromiso que aumenta de manera sostenida su valor económico, social y cultural.

El futuro de CorreosChile está ligado al desarrollo sustentable del país.

A través del Servicio Postal Universal, nuestro correo ha cumplido desde sus inicios un importante rol social, aportando a la equidad de acceso y conectividad para todos los chilenos. Sin embargo, la mayor competitividad y, con ella, la creciente presión por la rentabilidad, la optimización de procesos y la reducción de costos de operación, demandan hoy más creatividad para combinar las necesidades comerciales con aquellas de carácter social. Trabajamos en diseñar un camino de oportunidad para conectar los beneficios de la equidad social al desarrollo de las capacidades de innovación que el país necesita. En nuestra visión, el desarrollo requiere tanto de efectividad económica como social. Es éste el desafío para una empresa estatal moderna.

Introducción

Los orígenes del correo chileno no difieren en lo fundamental del resto del mundo. Éste nace de la necesidad natural de las personas de comunicarse –por razones afectivas o comerciales–, y de los Estados, para mantener una esencial cohesión y organización del aparato gubernamental, indispensable para la unidad política y administrativa.

El antecedente precursor del servicio postal se encuentra en la América prehispana, con chasquis recorriendo el imperio inca a pie, con un sistema de postas bastante eficiente, desde Ecuador hasta el río Maule. La carta en aquellos tiempos era el "quipo" o "quipu", sistema de cuerdas anudadas y de diferentes colores que conformaban un código aún sin descifrar.

Con la llegada de los españoles, léase Pedro de Valdivia, sin considerar la odisea de Diego de Almagro, comienza a organizarse un sistema de correos o mensajeros. Eran soldados enviados desde la capital, Santiago de la Nueva Extremadura, hacia los fuertes fundados en el norte y el sur. Así, se les mantenía informados e instruidos respecto de los avances de la conquista y la oposición que presentaban las tribus indígenas.

Si bien es cierto no se trataba de un correo formal, fue el símil del que se organizó con posterioridad, a cargo de Ignacio de los Olivos, ya con carácter de servicio oficial del Estado, a partir del año 1747. Todo lo obrado anterior a esa fecha, sirvió de experiencia inapreciable a la hora de estructurar el servicio postal. A las dificultades de la geografía, había que considerar las del clima y los ataques de bandoleros que solían asaltar los correos para arrebatarles los valores que transportaban.

La aparición en escena de don Ambrosio O'Higgins, que había conocido en Europa un sistema postal bastante eficiente, fue fundamental para aplicar dicha experiencia en nuestro país. Ello, unido a la visión de Bernardo O'Higgins y Manuel Montt, permitieron que tempranamente tuviéramos un servicio que ayudó a establecer soberanía territorial, junto a otros organismos del Estado.

En Chile, don Ignacio de los Olivos representó el primer correo formal, al ser designado Teniente Mayor del Correo en 1747.

Han pasado 260 años.

He aquí un intento de recuperar la memoria de esos años, desde una de las muchas miradas que es dable dar al pasado.







La aparición del correo en el mundo

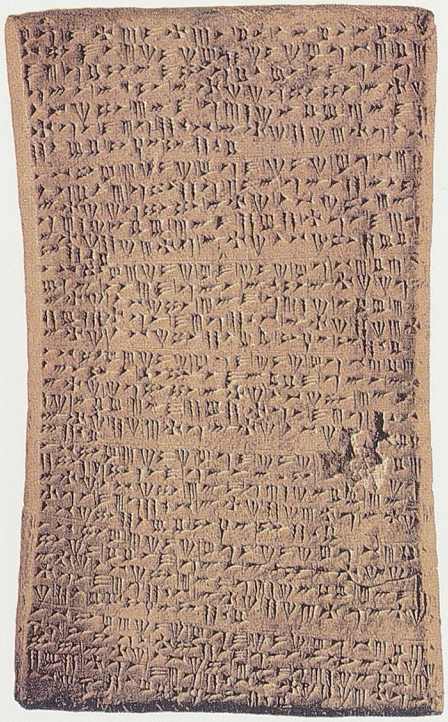
La aparición del correo en el mundo



La aparición del **correo en el mundo**

Desde los albores de la humanidad, la necesidad de comunicación entre los seres humanos hizo que se crearan variados métodos para contactarse, no sólo entre sí, sino también con las fuerzas de la naturaleza, o los dioses y sus misteriosos mundos, mucho antes de la invención de la escritura. También las señales de humo y el batir de tambores eran un sistema común para transmitir con mayor rapidez entre las tribus, el anuncio de un peligro sorpresivo. Los antiguos griegos se enviaban sus mensajes a través de un sistema de hogueras que les permitía generar señales de humo. La épica cuenta que mediante esta fórmula se le avisó a Esparta la noticia sobre la ocupación de Troya.


MENSIS
I IANVAR
II FEBRAR
III MARTIVS
IV APRILIS
V MAIVS
VI IVNIVS
MENSIS
VII IVLIVS
VIII AVGVSTVS
IX SEPTEMBER
X OCTOBER
XI NOBEMBER
XII DECEMBER



Grabado con escritura cuneiforme.

Los descubrimientos arqueológicos indican que los sumerios fueron capaces, cuatro milenios antes de Cristo, de ser los precursores de la cultura entre las antiguas civilizaciones. Se habla también de su importancia en la generación de un proceso de escritura, a partir de un conjunto de signos dibujados sobre tablas de arcilla y que hoy se conoce como "cuneiforme". Los sumerios idearon además un procedimiento postal o Correo, que incluía el uso de un sello para certificar la autoridad de un escrito.

La aparición de la escritura implicó que con ella surgiese la producción de las primeras cartas, hecho ocurrido 3.000 años antes de Cristo y que se le atribuye también a los sumerios, quienes vivieron en Mesopotamia, lugar situado entre el Golfo Pérsico y Babilonia; aunque, cabe hacer notar que fue en Egipto donde se instauró el primer sistema oficial de correos.

En el antiguo Egipto, en el "Libro de los Muertos" estaban inscritas las cartas de presentación y protección, con las cuales los difuntos podían iniciar su viaje hacia el más allá, acompañados por el dios Anubis, quien los orientaba en ese complejo trance oficiando como guía. El "Libro de los Muertos" era una colección de textos y hechizos escritos para ayudar a los difuntos en la vida futura. Los egipcios narraron profusamente su vida cotidiana mediante jeroglíficos, que durante milenios constituyeron un gran enigma para la humanidad, y que posteriormente fueron descifrados por Jean Francois Champollion.

En el 2.200 antes de Cristo, el faraón Pepi II tomó posesión del trono del antiguo Egipto, y estableció un servicio permanente de mensajeros en canoas, cuyos informes iban y venían por el afluente del río Nilo. Hoy en día, sólo se conserva uno de estos papiros, y es conocido como la

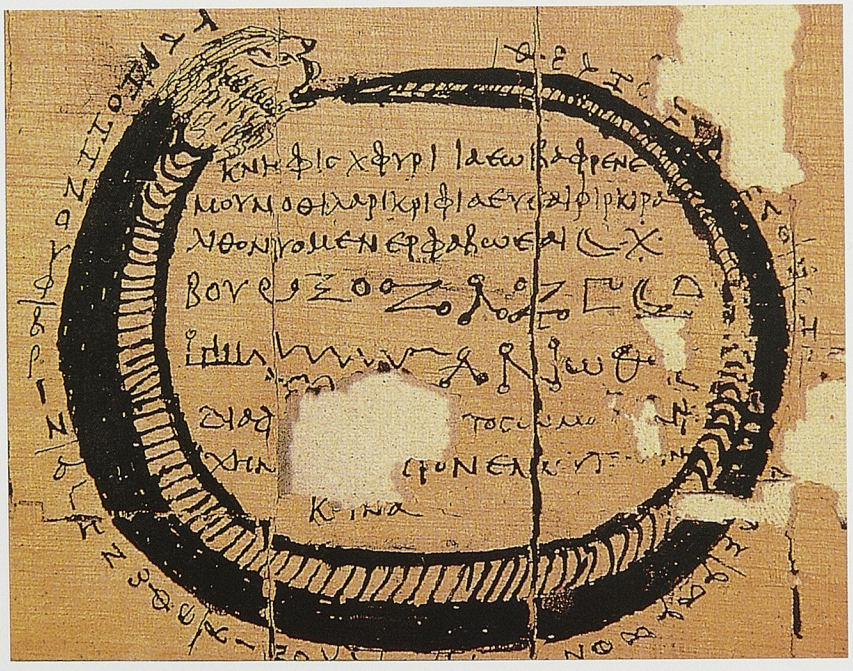


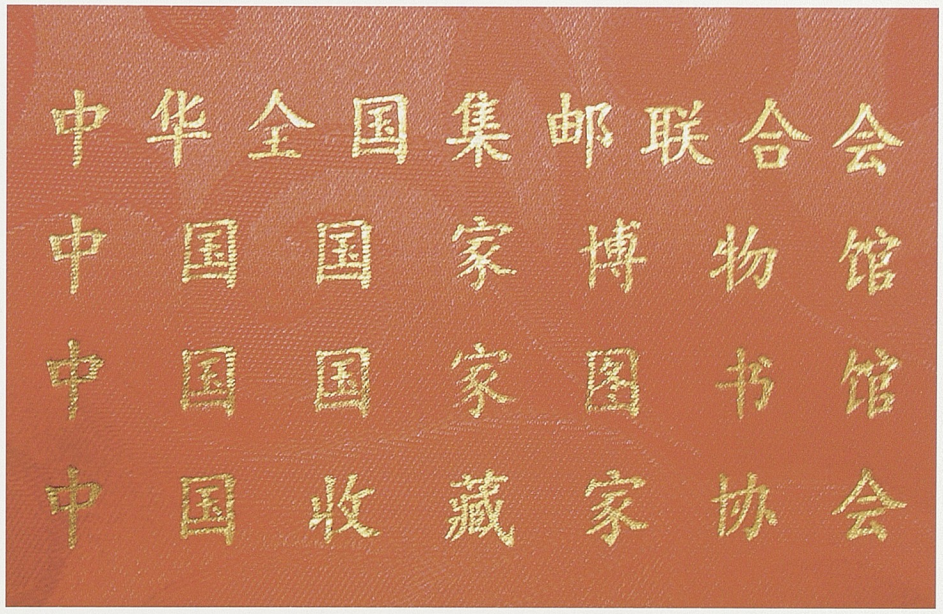
“Otras civilizaciones continuaron desarrollando su propio sistema de correos, ya que se podía tener control sobre lo que sucedía en todo el territorio.

carta más antigua del mundo. Las cartas o mensajes eran escritos primero sobre cortezas de papiro y luego el pergamino, que tuvo un uso generalizado hasta que el papel llegó a Occidente, en la Edad Media.

Más tarde, otras civilizaciones continuaron desarrollando su propio sistema de correos, ya que se podía tener control sobre lo que sucedía en todo el territorio, desde el centro mismo del poder hasta las fronteras del imperio.

Hamurabi, rey de un imperio que se extendía desde el Mediterráneo hasta el Golfo Pérsico, es recordado hasta hoy por su legado escrito. Entre 1730 y 1685 A.C. vivió el autor del primer Código

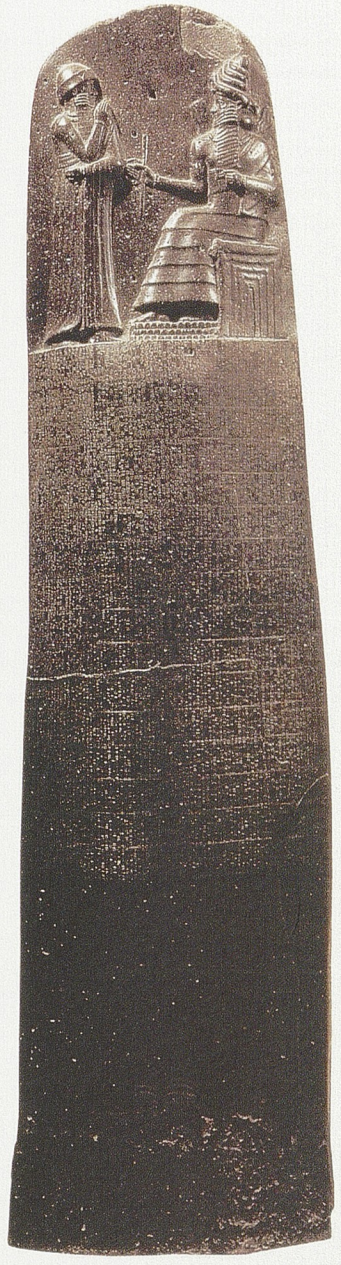




Legal conocido, que demuestra una visión sorprendente del concepto de justicia. Lo impresionante en la aplicación y cuidado del cumplimiento de las leyes radica en la labor de los correos de Hamurabi, quienes recorrían a pie los distintos pueblos llevando las disposiciones del Código e incluso oficiando de jueces en algunas situaciones.

Entre los años 1800 y 1500 A.C. los fenicios, pueblo de gran espíritu práctico, tuvieron la necesidad de simplificar el sistema de escritura para poder escribir la correspondencia relativa a sus finanzas, comercio o agricultura. Fue tal el éxito del alfabeto fenicio, que en el año 1800 A.C., en la ciudad de Biblos, los hebreos y arameos adoptaron también este código de escritura y esta lengua pasó a convertirse en la lengua utilizada en toda Asia Menor. La usaron luego los griegos y más tarde los romanos, aunque los griegos dieron a algunos signos el valor de vocales y escribieron de izquierda a derecha, mientras que los arameos lo hacían de derecha a izquierda.

Más tarde, en la época de la dinastía Tchou, en el Imperio Chino, durante los años 1255 a 1122 A.C., existió un sistema de correos que poseía cinco rutas, 16.000 estaciones postales, las cuales eran controladas por 70.000 mensajeros



El Código de Hamurabi es uno de los primeros conjuntos de leyes en el mundo.

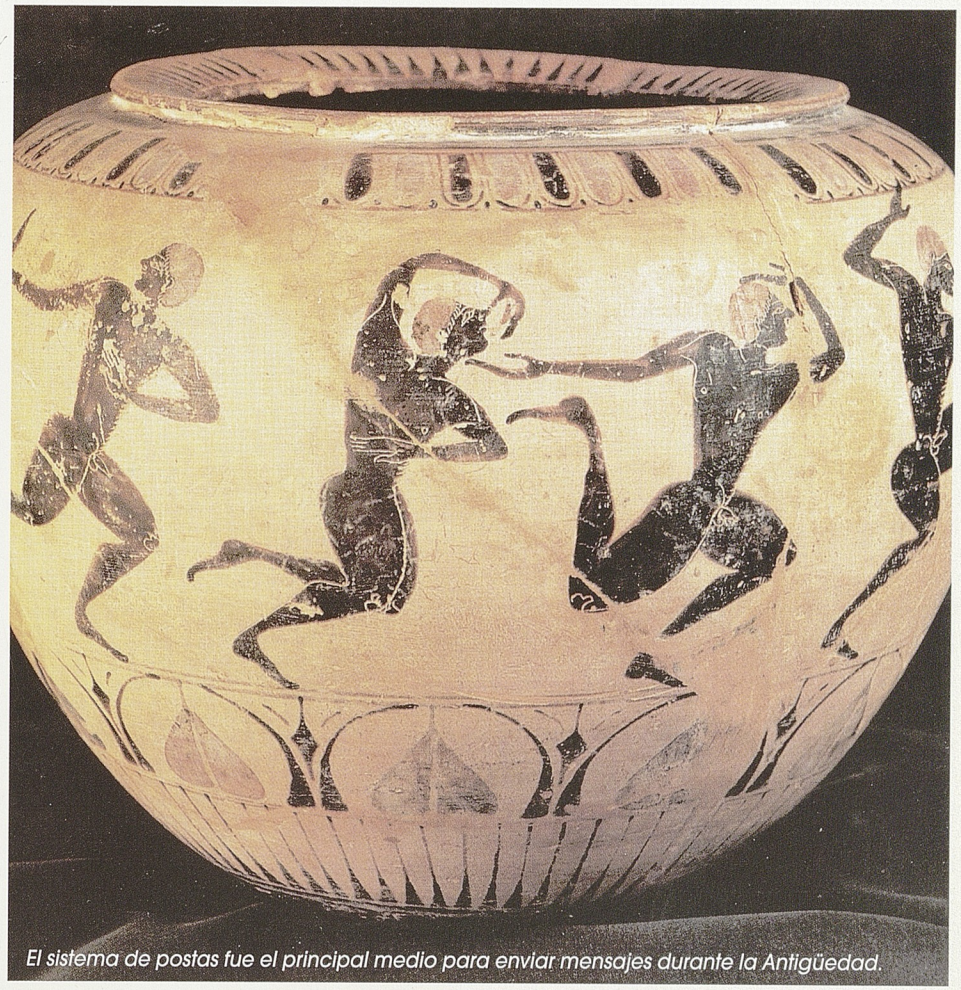


que recorrían hasta 230 kilómetros diarios para llevar las cartas. Otro gran aporte del imperio chino, y que favoreció el desarrollo del correo, fue la invención del papel, suceso ocurrido en 105 D.C.

El historiador griego Diodorus Cronus cuenta que el rey persa Darío I (522 a 486 A.C.) enviaba mensajes desde la capital a las provincias del imperio, utilizando una línea de hombres ubicados estratégicamente sobre colinas o diversos puestos en alturas, los cuales transmitían sus noticias a viva voz. Cabe destacar también el uso del fuego durante la noche, y humo, espejos o superficies bruñidas durante el día para emitir sus mensajes.

En el siglo VI antes de Cristo, durante el reinado de Ciro, los persas contaban con un circuito de mensajería donde los pobladores facilitaban sus caballos y estaciones de correos, denominadas "Angarrias". Su fama fue tal, que incluso Herodoto, el gran historiador griego, testimonió sobre los persas: "Ni la nieve, ni la lluvia, ni la oscuridad, ni la noche, impedirán que estos correos cumplan con su deber".

A propósito del sistema de postas, Montaigne dice en sus "Ensayos": "Hace un momento leía que el rey Ciro, para recibir con mayor facilidad nuevas de todos los lugares de su imperio, se informó del camino que podía recorrer un caballo en un día, sin detenerse, y estableció hombres que los tuvieran prestos y se los entregaran a los que a él se dirigían."



El sistema de postas fue el principal medio para enviar mensajes durante la Antigüedad.

Para los griegos, la importancia de los mensajes era tal, que así lo consigna el memorable hecho ocurrido el año 490 A.C., donde el corredor de la batalla de Maratón recorrió 42 kilómetros hasta la ciudad de Atenas, donde después de dar su mensaje al anunciar el triunfo de los griegos, cayó muerto en el mismo lugar. Los griegos llamaban "hemerodromo" a sus mensajeros y su servicio dependía de una administración postal estatal, que podía ser usada también por los particulares para agilizar sus negocios o portar misivas personales.

Los romanos escribían sobre tablillas que llamaban "tabellas", donde cada letra era grabada con un punzón llamado "stylus". Tenían una delgada capa de cera o yeso blanco (album). La tabellaria era la nave que transportaba las tabellas.

En Roma, en el siglo III antes de Cristo, Appius Claudio encargó la construcción de gran número de vías y caminos (Vía Appia), entre los cuales se cuentan incluso rutas por España, Italia, Bretaña y Asia, las que en total sumaban más de 15.000 kilómetros. Con posterioridad, Augusto creó el Cursus Publicus, un conjunto de carreteras consulares, que poseía una red de estaciones denominadas "posiciones", las que tenían como inicio y fin de recorrido grandes edificaciones, donde los mensajeros cambiaban de caballería para continuar con su misión. El servicio de correos del gobierno clasificó los envíos en dos categorías: "Tardo" para las mercancías, y "Celere" para todo tipo de correspondencia.


Carlomagno

"Los griegos llamaban "hemerodromo" a sus mensajeros y su servicio dependía de una administración postal estatal, que podía ser usada también por los particulares para agilizar sus negocios o portar misivas personales.

Durante el Gobierno de Carlomagno, (768 a 814) surgió el servicio público de correos, y a finales del siglo XI, el Servicio de los Gobernantes en el cual trabajaban emisarios de confianza. Al cartero que llevaba la correspondencia entre los pueblos de un mismo Reino se le llamaba "interurbano". Estos poseían un uniforme donde se podía identificar el blasón y el escudo de armas de la casa a la que servían.



La construcción de la Vía Appia fue encargada por Appius Claudio en el siglo III antes de Cristo.

Enviar una carta o un paquete era casi un lujo que no todos los habitantes podían permitirse. Felipe el Hermoso, a petición de los estudiantes universitarios, dictó una orden en 1315 que les permitía a estos últimos mantener una comunicación, a través del correo, con sus respectivas familias en las distintas ciudades del Reino. Así, durante la Edad Media, en la vieja Europa, a no ser por esta excepción, el correo fue un sistema prácticamente privado y sólo al servicio de las altas esferas y de la aristocracia: los reyes y el alto mando eclesiástico usaban su propio servicio de correo para asegurar la confidencialidad de sus mensajes. Y a medida que el poder real fue creciendo, estableció un control oficial para el servicio de mensajería.

Durante esta época, los mensajes empezaron a tener un inusitado número de variantes para esconder su contenido o procedencia, y es así como a través de palomas mensajeras o escondidos en tacones de zapatos, empuñaduras de armas o en falsas tapas de libros, las misivas, cartas de amor o declaraciones de guerra viajaban a salvo hasta llegar a su destino.



El primer correo montado surgió en Francia alrededor del año 1476, en el reinado de Luis XI y eran llamados "estafetas", palabra que deriva del italiano staffa, que quiere decir estribo. Estafeta es, entonces, el que va sobre los estribos. Del mismo modo, el término "postal" tiene su origen en "despostar", que es dividir el animal carneado en muchas partes y el lugar donde se detenían los correos, estaba dividido en muchos corrales para las cabalgaduras, alimentarlas, descansar, reponerse y recambiarlas.



Con el incremento del servicio de correos y de su alta demanda por parte de un público cada vez más numeroso, además de las postas se fueron creando mesones donde era posible comer y pasar la noche a resguardo, pero también podían usarse para despachar o recibir nueva correspondencia, es así como surgen los títulos de "Correo Mayor de Hostales y Postas" para denominar a las personas que cumplían esta función.

En 1520 apareció el primer monopolio en un sistema de correos, cuando Carlos V de Alemania y I de España contrató el servicio de una misma empresa para organizar el transporte de todos los envíos de particulares entre los dos reinos. Este personaje, fue Francisco de Tassis y dio origen a un sistema que se mantuvo vigente por más de tres siglos en Europa.

El primer país en el mundo en poner sobre la mesa el tema del secreto de la correspondencia como un asunto de gran importancia, fue España, a principios del siglo XV, cuando se legisló en


Adler



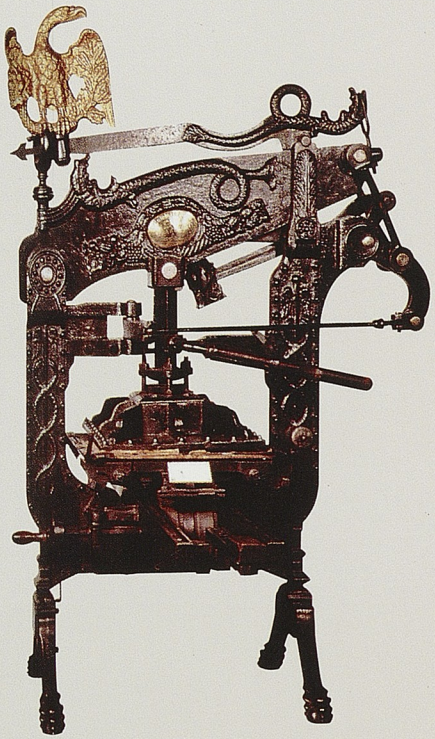
El correo montado surgió en Francia, en el año 1476, durante el reinado de Luis XI. Los mensajeros fueron llamados "estafetas".



relación a ello para dejar en evidencia el problema ético y poder castigar su infracción.

El uso de la escritura como medio de comunicación cobró gran auge durante el Renacimiento con la aparición y desarrollo de la imprenta, de 1400 a 1468, gracias al orfebre alemán Johannes Gutenberg. Ésta se difundió rápidamente por toda Europa popularizando la impresión de libros, la lectura y, en consecuencia, el envío de cartas a través de toda la población sin limitarse solamente a los personeros de la nobleza. El correo se convierte entonces en un sistema útil, seguro y confiable para el despacho de mensajes por su efectividad y rapidez. Se cuenta con una red de postas unidas entre sí por "corredores", personajes capaces de cubrir amplias zonas geográficas.

En 1652, un reglamento francés señala: "Se hace saber a todos los que quieran escribir desde un barrio a otro de París, que sus cartas, billetes o memorias, serán fielmente llevados a su dirección, y que tendrán una pronta respuesta con tal de que, cuando se escriban, se ponga con las cartas un billete que llevará porte pago, porque no se recibirá dinero. Ese billete será atado a la dicha carta, o de otra manera que encuentre a propósito, de modo, sin embargo, que el empleado pueda verlo y quitarlo fácilmente".



"El uso de la escritura como medio de comunicación cobró gran auge durante el Renacimiento con la aparición y desarrollo de la imprenta, de 1400 a 1468, gracias al orfebre alemán Johannes Gutenberg.

Las diligencias cubrieron también la entrega de cartas durante mucho tiempo, pero con frecuencia eran presa de asaltantes y bandoleros que las interceptaban en algún intrincado punto del camino, lo que aportaba a la misión una inseguridad permanente. Por esta razón, gran impacto fue el que produjo la aparición del ferrocarril como medio de transporte, ya que en 1750 surge como una alternativa para el servicio de correos, con seguridad y una mayor velocidad en los despachos.

En el siglo XVIII ya se cuenta con una poderosa red de carreteras. En Francia, Napoleón, bajo el Imperio, mantiene una política de obras públicas que incide en el buen desarrollo del sistema de correos. Aparecen oficios como el postillón, que denomina al conductor de diligencias, o el maestro de postas, que garantiza la operatividad del sistema. Se contaba entonces con 4.000 postillones, quienes debían oficiar como guías de 16.000 veloces caballos. El maestro de postas, a su vez, debía garantizar la comodidad de los viajeros y el buen fin de la información que se le encomendaba. Napoleón se

esmeró en mantener un buen servicio de correos; suponía que la unidad de su imperio dependía de la seguridad y rapidez en la comunicación. A pesar de las continuas experimentaciones, había quienes preferían todavía la correspondencia alternativa. Gracias a las palomas mensajeras, los financistas, entre ellos los Rothschild, como otros grandes burgueses, se enteraron mucho antes de las noticias de la derrota de Napoleón en Waterloo (1815) y pudieron llevar a cabo favorables operaciones financieras. Nathan Rothschild sabía de los acontecimientos horas antes que el gobierno, que usaba el correo ordinario.

En su libro "La Historia de la Galantería", el escritor A. S. Turner cuenta que cuando aparecieron las tarjetas para enviar saludos y felicitaciones, con hermosas mujeres, adornos, flores u objetos delicadamente femeninos, sonriendo entre frases románticas, el público masculino se sintió gratamente atraído a comprarlas y enviarlas. Del mismo modo, las mujeres reaccionaban conmovidas ante las demostraciones de amor impreso, y "parecieron preferir en seguida a los dibujos originales de sus novios (un proceso parecido se produjo con las cajas de flores preparadas por hábiles floristas, que desplazaron a los capullos de rosa cortados en el jardín de los enamorados). En un almanaque de 1820 se afirma que el correo londinense transmitía, el día de San Valentín, doscientas mil cartas por encima de la cifra habitual".

El crecimiento permanente de la red postal en el mundo se hacía notar en nuevas esferas, fortalecida por la revolución industrial,



que obligaba a reformular constantemente los sistemas de administración. Surge así la "Reforma Postal" de Rowland Hill, que se basó en las siguientes medidas:

a) pago previo del porte de la correspondencia según tarifas (única forma de aceptación de los envíos);
b) emisión de sellos postales adhesivos para abonar las tarifas (de acuerdo con su proyecto que proponía el uso de "un pequeño trozo de papel del tamaño suficiente para imprimir el sello y recubierto al dorso de un baño de goma");
c) tarifas uniformes dentro del país, teniendo en cuenta el peso, sin considerar las distancias, con el fin de lograr tasas económicas y accesibles a las más modestas posibilidades;
d) rebaja efectiva de las tarifas a un penique por cada media onza de peso (14 gramos).

El sistema impuesto por el inglés Rowland Hill fue tremendamente exitoso y con ello el público aumentó a cifras desconcertantes. El uso del sello postal obligó a imprimir enormes cantidades de la primera emisión, que superó los sesenta millones de ejemplares. Puede verse así, como se lee en el capítulo I de "El sello postal y la historia del Correo": "El principio fundamental de que la tasa total corresponde a la administración de origen del envío y la adopción de la reforma postal por los demás países



Sir Rowland Hill, creador del Primer Sello Postal, el penique negro.

europeos, primero, y luego del resto del mundo, abolió de hecho las fronteras por medio de la comunicación postal".

De esta manera se instauró la medida en la cual se debe pagar un franqueo, para solventar de forma adelantada una tarifa única basada en el peso de la carta o envío. La tarifa se fijó en un penique, conocido como el "penny black" (sic), valor utilizado para aplicar a cada carta de media onza enviada a cualquier sitio de la Gran Bretaña. Así fue como en mayo de 1840,



Penique negro, primer sello postal, 1840.

y a pedido de Rowland Hill, se inició la circulación de un sello de correos, hecho que ocurría por primera vez en el mundo, y que llevaba la imagen del perfil juvenil de la Reina Victoria, nacía así la filatelia.

Luego del penique negro inglés, los diversos países se fueron sumando a la adopción del nuevo sistema y comenzaron a emitir sus primeros valores, como puede verse, en orden cronológico:

1840 Reino Unido
1843 Brasil, Suiza (cantones de Zurcí y Ginebra)
1845 Suiza (cantón de Basilea)
1847 Estados Unidos, Mauricio, Trinidad
1848 Bermuda
1849 Alemania (Baviera), Bélgica, Francia
1850 Australia (Nueva Gales del Sur, Victoria), Austria, España
1851 Alemania (Baden), Canadá (Canadá, Nueva Brunswick, Nueva Escocia), Dinamarca, Italia (Toscana)
1852 Barbados, Vaticano (Estados Pontificios), Luxemburgo, Países Bajos
1853 Chile, Sudáfrica (Cabo de Buena Esperanza), Portugal, Australia (Vandiemensland, hoy Tasmania)
1854 Australia (Australia occ.), Filipinas, India
1855 Cuba, Nueva Zelandia, Puerto Rico, Suecia
1856 Guayana Británica, Finlandia, México, Uruguay
1857 Canadá(Terranova), Perú, Sudáfrica (Natal)
1858 Argentina, Rumania (Moldavia), Unión Soviética (Rusia)
1859 Bahamas, Colombia, Venezuela
1860 Polonia
1861 Grecia
1862 Nicaragua
1863 Bolivia, Costa Rica, Turquía
1865 Ecuador, República Dominicana
1866 Egipto, Honduras, Yugoslavia (Serbia)
1867 El Salvador
1868 Irán (Persia), Sudáfrica (Estado Libre de Orange)
1870 Paraguay
1871 Afganistán, Guatemala, Hungría
1872 Japón
1873 Surinam
1874 Yugoslavia (Montenegro)
1878 China, Panamá
1879 Bulgaria
1881 Haití
1883 Tailandia (Siam)
1885 Mónaco, Noruega
1890 Zimbabwe (Rodhesia)
1894 Etiopía (Abisinia)
1895 Uganda


1881 CENTENARIO 1981
INGRESO DE CHILE
A LA UPU
CHILE $ 350
CASA DE MONEDA DE CHILE 1981


CORREOS DE CHILE
E° 500
1° Centenario de la
UPU 1874-1974
NUEVA SEDE UNION POSTAL UNIVERSAL
CASA DE MONEDA DE CHILE 1971

upae


E° 2 35
UPAE
CORREOS DE
CHILE
X° CONGRESO DE LA UNION POSTAL DE LAS
AMERICAS Y ESPAÑA SANTIAGO 1971
CASA DE MONEDA DE CHILE 1971

En Alemania, en el año 1868, el funcionario de correos Heinrich von Stephan propuso a su gobierno un proyecto de unión postal entre las naciones. Esta iniciativa tuvo el apoyo del Gobierno Suizo, y en conjunto decidieron reunirse en Berna, el 15 de septiembre de 1874, lugar donde asistieron 22 países, los que cerraron el Congreso con la firma del Tratado de Berna de 1874, inaugurando así el primer convenio colectivo y la fundación de la "Unión General de Correos".

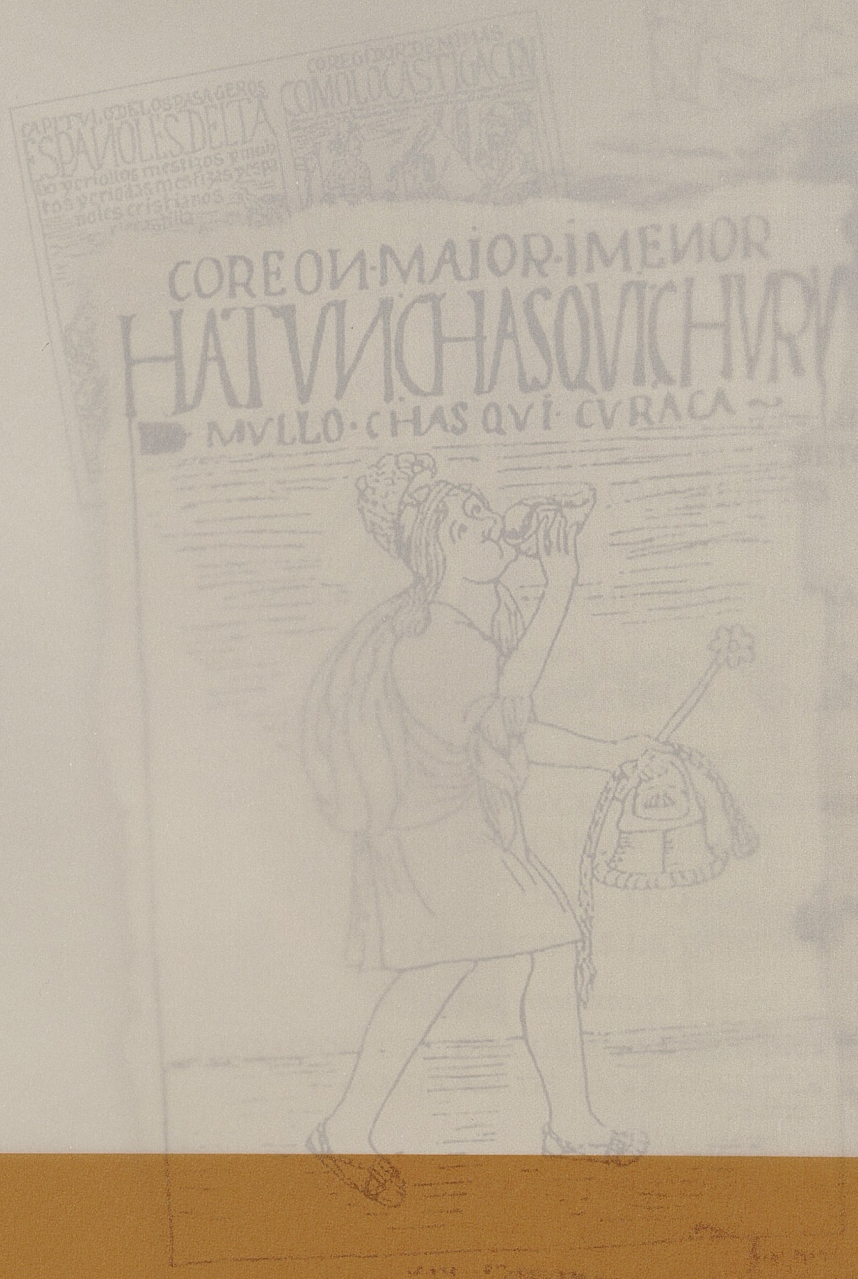
El Convenio de Berna de 1874, vigente aún en la Constitución de la Unión Postal Universal, firmada en Viena en 1964, y en el Convenio de Seúl, en 1994, señala en su ordenanza la necesidad de:

1. Formar un solo territorio postal entre todos los países miembros para el intercambio recíproco de envíos de correspondencia.
2. Garantizar, dentro del territorio de la Unión, la libertad de tránsito.
3. Uniformar las tasas que cobra cada país por los envíos de correspondencia destinados al conjunto del territorio de la Unión.
4. En lo que respecta a los envíos de correspondencia, suprimir la partición de las tasas entre el país expedidor y el país destinatario, conservando cada administración, por completo, las tasas que cobra para retribuir, según las normas establecidas, a las administraciones intermediarias que aseguran el tránsito de sus envíos. Desde el Congreso de Tokio, en 1969, la UPU admitió que las administraciones de destino pueden exigir a las administraciones expedidoras una remuneración a título de compensación por el correo recibido en mayor cantidad que el correo enviado.
5. Crear un procedimiento de arbitraje para solucionar los conflictos entre administraciones.
6. Crear, con el nombre de Oficina Internacional, una oficina central, cuyos gastos corren por cuenta de todos los países contratantes.
7. Reunir periódicamente un Congreso de Plenipotenciarios de los países miembros para revisar las actas básicas de la Unión y debatir los problemas comunes.

Chile se incorporó a la UPU en el año 1881.

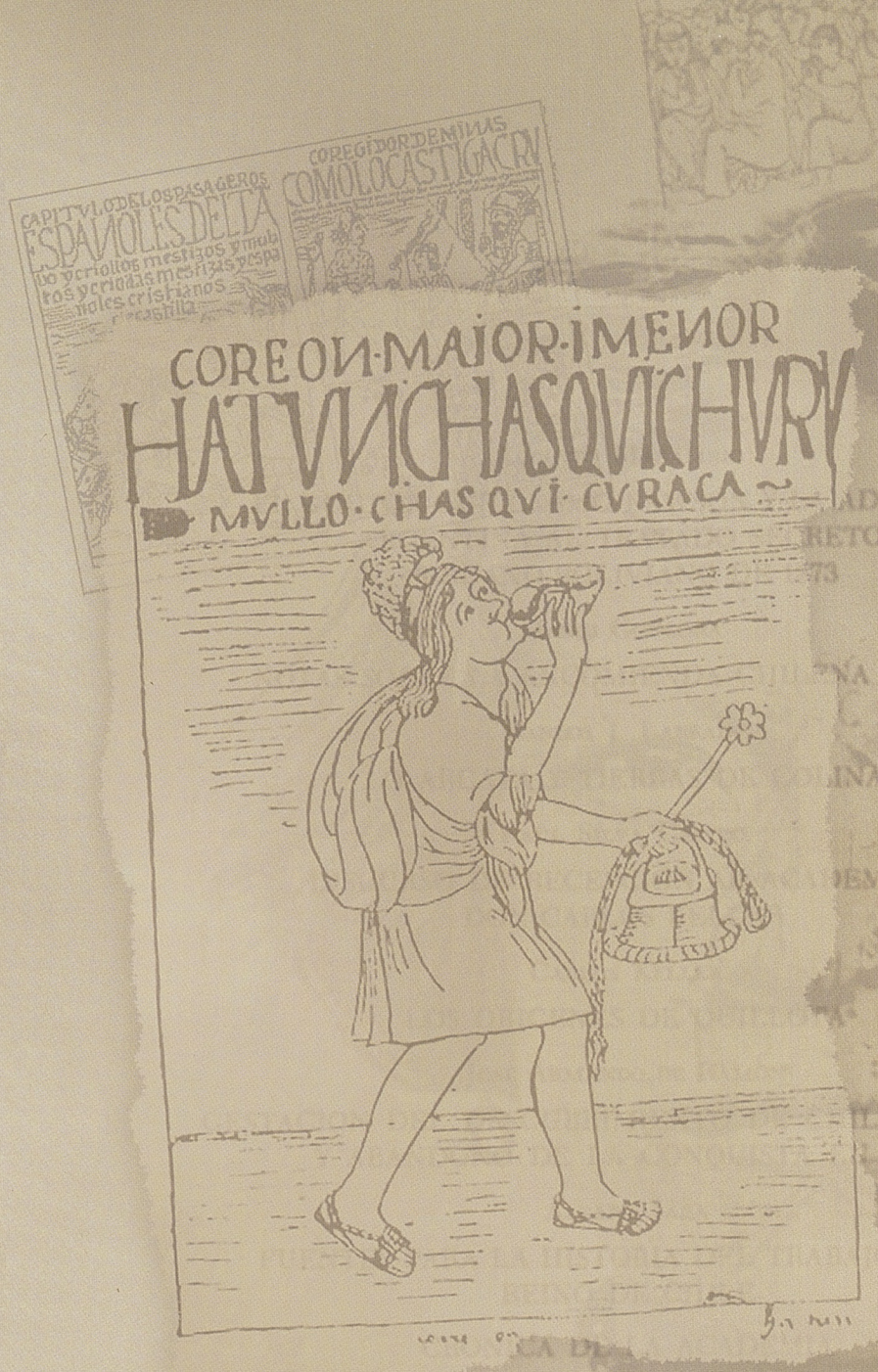


Heinrich von Stephan propuso proyecto de unión postal entre las naciones.

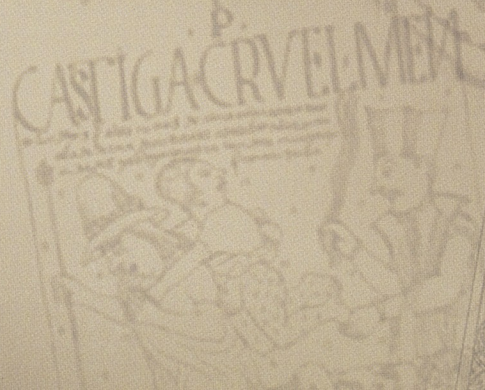


El correo en el continente americano

El correo en el continente americano



NOTAS BIBLIOGRAFICAS





El correo en el continente americano



NOTAS BIBLIOGRAFICAS



"Es un viaje de viajes, silencioso, que ahonda la quietud en que reposo, y siento, como un río que se expande, henchido frente al mar que se adivina, que un misterio profundo se avecina, azul y bello, doloroso y grande".

Pedro Prado.

El correo en el continente americano

Tras el desembarco de los españoles en América, una de sus primeras sorpresas fue constatar que el imperio azteca contaba con una organización de mensajeros o emisarios que cubrían distintas categorías, según las necesidades o urgencias del mensaje. Los emisarios del dios Painal eran conocidos como painanis, que en la mitología azteca quería decir "el de los pies ligeros". Su función era marcadamente religiosa, pero también debían transmitir diversas informaciones; ellos eran los encargados de movilizar a los ejércitos con sus noticias. Los yciucatitlantis, en cambio, eran los emisarios de lo urgente, y quienes a la llegada de los españoles corrieron a comunicar los hechos a Tenochtitlán. Por otra parte, todo lo concerniente al desarrollo de las batallas correspondía a los tequihuatitlantlis.

El imperio contaba con un servicio especial de emisarios llamados tamemes para el transporte de artículos en paquetes, tales como alimentos, alfarería, textiles y orfebrería. Todos estos mensajeros se encontraban siempre alertas, en sus puestos de vigilancia, generalmente situados en las fronteras territoriales. Cada 10 kilómetros, en los caminos del reino existían torres especialmente construidas para hacer relevos, y que las mercancías circulasen con gran rapidez.

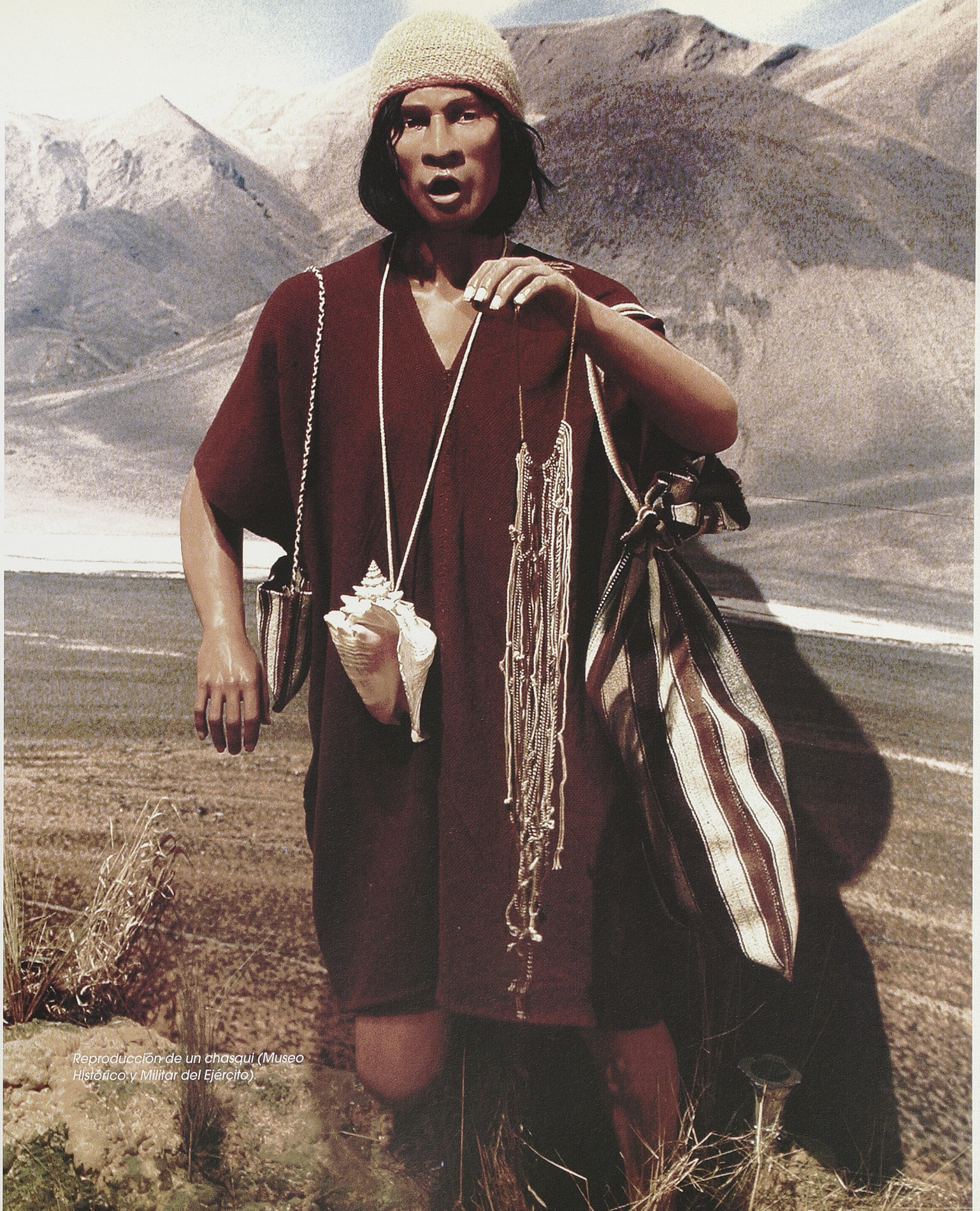
El imperio Inca, en Perú, había logrado desarrollar un avanzado sistema de comunicación. Era impresionante observar que sin caballos —ya que éstos aún no llegaban al continente—, hubiesen sido capaces de unir las ciudades de Quito y El Cuzco atravesando el macizo de los Andes por un extenso territorio que abarcaba más de 2.000 kilómetros. A los mensajeros se les conocía como chasquis, y se encargaban de propagar los mensajes haciendo relevos cada 20 km, utilizaban los quipus, un complejo sistema de cuerdas anudadas, aún sin descifrar completamente.

El camino o carretera real del Inca era la columna central de una importante red de conexiones que iban por la costa atravesando montañas y extensos valles desde Ecuador hasta el Maule, en Chile,



y desde Potosí a Buenos Aires, ramificando sus caminos principales en rutas alternativas hacia el interior.

Poma de Ayala, en su libro "Primer nueva crónica y buen gobierno", del año 1588, describe esta sorprendente trama de calzadas, coherentemente comunicadas, con sus postas o "tambos" cada 15 ó 20 kilómetros de camino. Su obra era una carta dirigida al Rey, provista de dibujos que describían las malas condiciones en que vivían los indígenas y las duras situaciones que debían padecer. Esta carta se perdió, pero fue hallada



Reproducción de un chasqui (Museo Histórico y Militar del Ejército).


$150
CHILE
CULTURAS AUSTRALES
(SELK'NAM - ONAS)
Diseño: Edgardo Contreras D.
Upaep
AMERICA
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989
AMERICA
Upaep
Empresa de Correos de Chile
$100
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
AMERICA
Upaep
Empresa de Correos de Chile
$100
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
Upaep
Empresa de Correos de Chile
AMERICA
$250
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
$30
CHILE
CULTURA ATACAMEÑA
Diseño: Edgardo Contreras D.
Upaep
AMERICA
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989



Primer sello del correo chileno.



“En 1521, luego de la caída de Tenochtitlán, en el Virreinato de la Nueva España no volvió a funcionar un sistema de mensajería por casi 60 años y los despachos se resolvían de manera individual y a través de servidores del ejército.

300 años más tarde y posteriormente se convirtió en uno de los libros más importantes de la historiografía mundial; está compuesto por 1.200 páginas y 400 dibujos alusivos a la situación que se vivía.

Es interesante señalar que los mensajeros o chasquis, antes de llegar a cada posta, anunciaban su arribo con el sonido de su caracol o pututu, para que su relevo se dispusiese a continuar la travesía sin pérdida de tiempo. Ese sonido se convertía así en una alerta capaz de estremecer y poner en movimiento a todo un pueblo. Los chasquis eran personas seleccionadas entre los indios de mayor lealtad y confianza. Eran hijos de curacas, con condiciones físicas adecuadas para un trabajo que requería esfuerzo y disciplina, ya que la misión otorgada era permanente.

En el año 1521, luego de la caída de Tenochtitlán, en el Virreinato de la Nueva España no volvió a funcionar un sistema de mensajería por casi 60 años y los despachos se resolvían de manera individual y a través de servidores del ejército. Ante la necesidad de organizar y dar cuerpo con urgencia a los sistemas de correos y afrontar así la inmensa tarea que demandaba la conquista, en cuanto al intercambio de información entre América y la Corona, Juana I de Castilla y Aragón nombra en 1514 a su consejero, Don Lorenzo Galíndez de



Carvajal, como el encargado oficial de "Correo Mayor de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano Descubiertas y por Descubrir". El nombramiento era a perpetuidad para él y sus descendientes y fue ejercido hasta 1768. El Servicio Postal Mexicano surge así como uno de los más antiguos de América, y, durante la Colonia, con la fundación de ciudades, puertos, minas y territorios agrícolas, se fue extendiendo a través del nuevo mundo con sus primeras vías postales.

En 1580 ya se había dictado la Real Ordenanza para el traslado de la correspondencia marítima entre España y las Indias, y en 1600, el primer Correo Mayor de las Indias, con sede en la ciudad de Lima, tenía una labor que consistía en realizar la recepción y entrega de la correspondencia proveniente de las colonias. Casi dos siglos más tarde, el servicio de correos pasó a formar parte de la colonia española. Luego, Don Domingo Basavilbaso instaló en Buenos Aires un sistema de correos a cargo de un teniente del Correo Mayor. Fue tal el éxito de su empresa, que logró extender el sistema de postas hasta unir las ciudades de Buenos Aires y Potosí, y posteriormente con la ciudad de Santiago de Chile. También designó el cargo de cartero en 1771, cuando eligió a Bruno Ramírez para ejercer la labor de distribuidor de correspondencia.





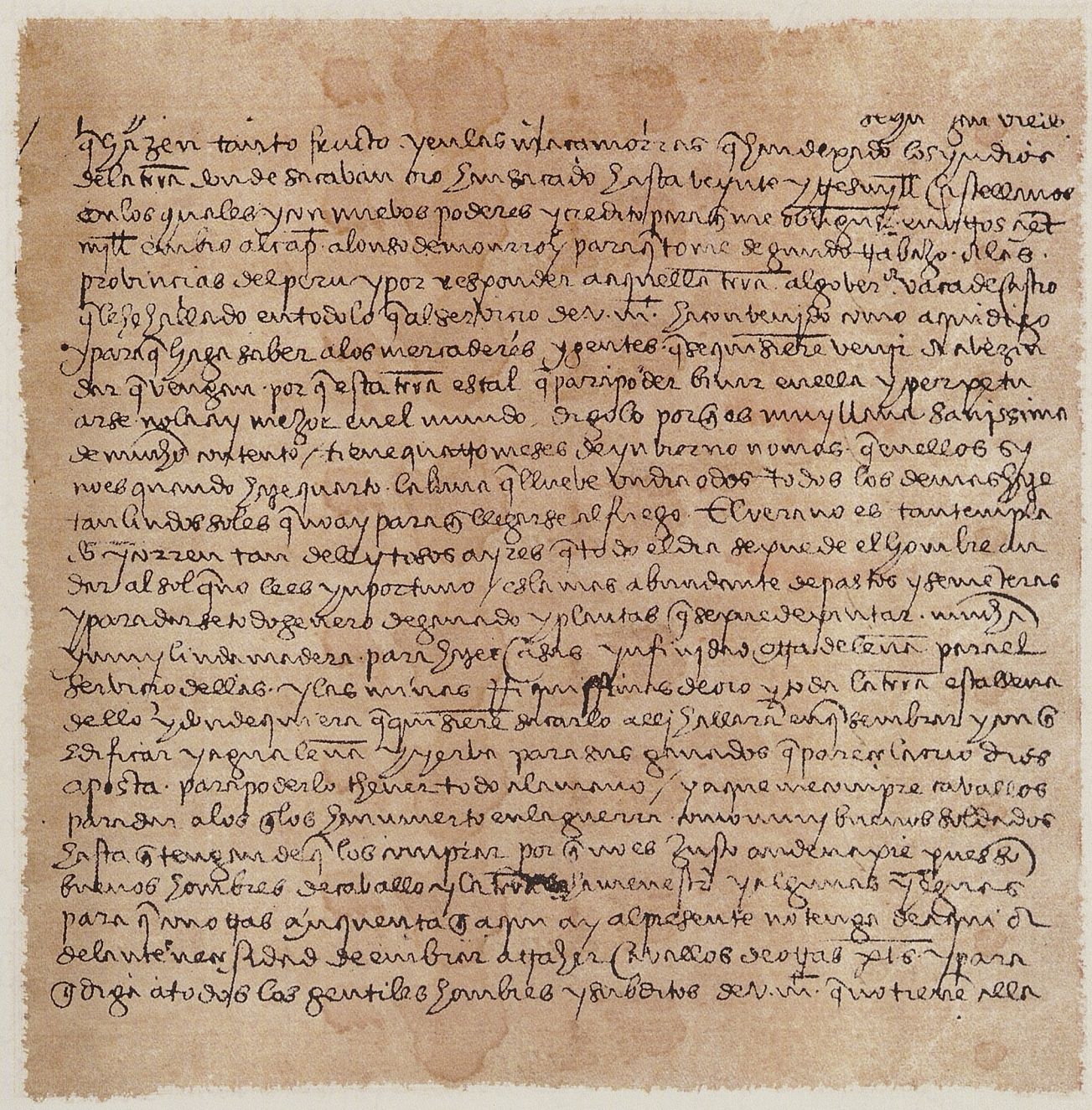


“ Durante el periodo de la Colonia, el sistema de correos se organiza a medida que crecen los centros ciudadanos mineros, portuarios y agrícolas.

Los navíos de la época transportaban cajones de correspondencia, exclusivamente, y tenían prohibido llevar otro tipo de carga para no despertar el interés de los piratas, que permanecían atentos a la espera de interceptar cargueros de oro y plata. Los puertos designados para el desembarque eran La Habana, Veracruz, Puerto Bello o Cartagena. Desde allí retornaban a la metrópoli una vez cargada la correspondencia de las Indias. Cabe señalar que hubo Correos Mayores en México (1580) y Guatemala (1602), desde donde funcionaba un servicio hacia Yucatán y Honduras, Nicaragua y de Costa Rica hasta Panamá.

Más tarde, con el proceso de la independencia que se inicia entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, los países americanos controlan los servicios de correos, y los encauzan hacia el apoyo de la causa patriótica.

En 1747 se designó a Don Ignacio de los Olivos Teniente del Correo Mayor, con sede en Santiago de Chile, y en el año 1748 se estableció un Teniente de Correo Mayor en el Río de la Plata, que tenía su sede en la ciudad de Buenos Aires, y, finalmente, en 1755, fue designado un Correo Mayor para la Isla de Cuba. Durante el periodo de la Colonia, el sistema de correos se organiza a medida que crecen los centros ciudadanos mineros, portuarios y agrícolas, que desarrollan en América las primeras rutas postales a la Nueva Galicia, al Nuevo Reino de León, a la provincia de Antequera, al Real de Zacatecas, a la Nueva Vizcaya y a las lejanas Californias, continuando las rutas originarias de los caminos reales y de herradura.



Carta de Pedro de Valdivia al rey Carlos V.

Un interesante hecho ocurre cuando aparece en la ciudad el uso de los "buzones", cuando las Ordenanzas de Correos de 1762 definieron que se instalasen puestos en todas las veredas de las rutas postales. Aparece por primera vez en América la presencia del cartero, ya que, como consignan las Ordenanzas: "No pudiendo despacharse las cartas al público enteramente por la reja de los oficios (buzones) a causa de no acudir sus dueños a sacarlas, se ha hecho preciso destinar sujetos determinados que las lleven a las casas, los cuales se llaman carteros". Era obligación de ellos dar cuenta de los cambios de domicilio, investigar las nuevas direcciones hasta dejar las cartas en manos del destinatario correspondiente. En caso de que la carta fuese certificada, la devolvía al administrador, en un plazo máximo de doce horas, ya que de no cumplir esta regla sería despedido. En ese entonces el cartero recibía un cuarto de real como pago por cada carta despachada.



En los inicios del siglo XIX, la red postal de América era capaz de poner en marcha más de un millón de cartas al año. La red poseía una extensión cercana a los 25.000 kilómetros y contaba con 401 oficinas, atendidas por 901 empleados. Tanta efectividad había alcanzado el sistema de correos, que durante la Guerra de Independencia cobró un rol preponderante, ya que fue a través de este medio que viajaron por todo el territorio –a través de cartas encomendadas para su distribución–, las conspiraciones que dieron origen a la independencia de México.



Próceres de América: José Miguel Carrera, Manuel Rodríguez, José de San Martín, Simón Bolivar, José Artigas y Pedro I de Brasil.



Correo marítimo

Correo
marítimo



"Cartas, relaciones, cartas: tarjetas postales, sueños, fragmentos de la ternura, proyectados en el cielo, lanzados de sangre a sangre y de deseo a deseo".

Miguel Hernández.

Correo **marítimo**

El correo marítimo surgió como una manera de solucionar los problemas geográficos que enfrentaban el corredor de postas o los correos establecidos a la hora de cubrir rutas que se veían abruptamente cortadas por el paso de las aguas. Es así como en el antiguo Egipto los mensajeros del Faraón recorrían el Nilo con sus mensajes, los griegos transportaban junto con sus mercancías las cartas en pequeños barcos que iban de isla en isla recorriendo el mar Mediterráneo. También en Japón coloridas balsas y sampanes llevaban las cartas entre las frutas y las especias hasta sus destinatarios en las islas más alejadas o en los antiguos puertos de la China. En la Europa central los grandes ríos navegables como el Danubio o el Rhin sirvieron de ruta fluvial para el correo, que lograba así comunicar a los distintos países.



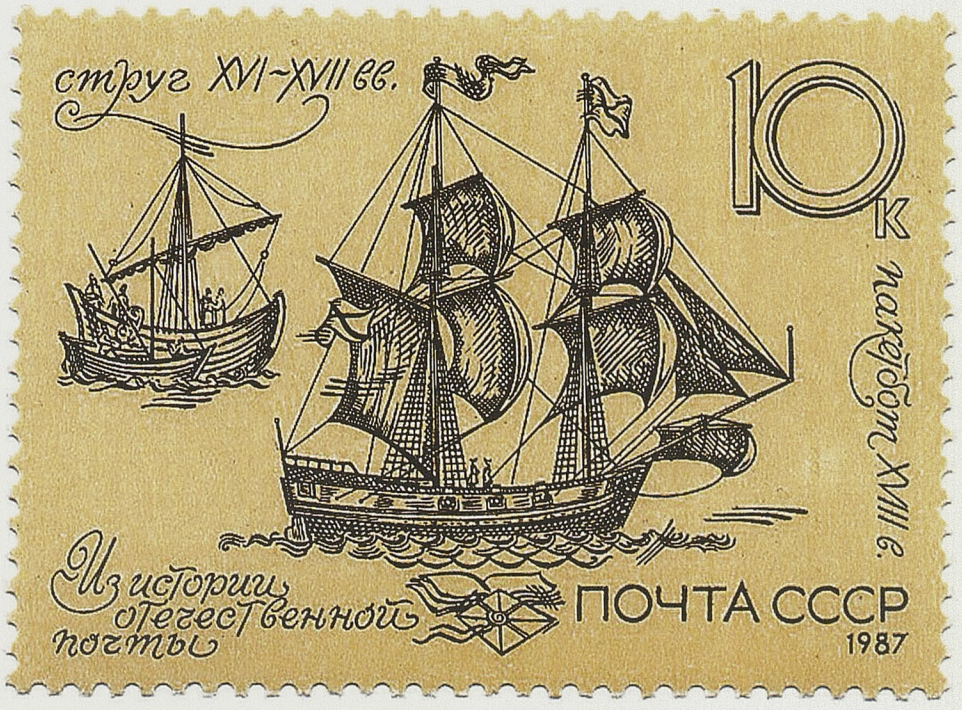




“ No fue sino hasta la llegada de los conquistadores españoles que el correo por mar cobraría importancia, cuando cartas, crónicas y relaciones iban y venían atravesando el océano para informar acerca de cuanto acontecía en el nuevo mundo.

No hay que olvidar que también el Estrecho de Gibraltar, el Canal de la Mancha y el Canal de Suez debían ser cruzados por mar para unir los continentes o llevar las órdenes de la Corona a sus colonias.

En América precolombina el uso de un sistema de correo marítimo no era una práctica habitual, ya que el funcionamiento de la red postal estaba diseñado para realizarse por tierra. No fue sino hasta la llegada de los conquistadores españoles que el correo por mar cobraría importancia, cuando cartas, crónicas y relaciones iban y venían atravesando el océano para informar acerca de cuanto acontecía en el nuevo mundo. El intercambio regular entre la Corona y sus servidores en América, motivó la implementación de un siste-





Muestra de sellos marítimos.

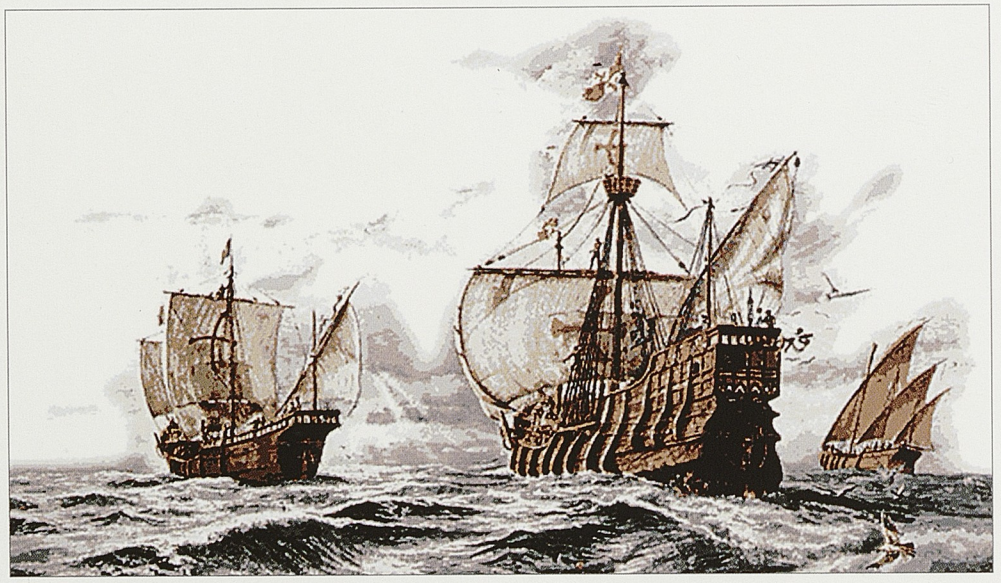
ma de mensajería confiable y eficaz, para llevar el control acerca de las necesidades y obligaciones que surgían de la empresa de la conquista.

Una Recopilación de las Leyes de Indias, firmada por Carlos II el 18 de mayo de 1680, contiene las Pragmáticas y Cédulas Reales, los autos acordados, las Ordenanzas, y otras fuentes, que constituyeron un cuerpo legal. Este conjunto de disposiciones legislativas fueron reunidas en 9 libros con casi 6.400 leyes, algunas de las cuales son:

"Ley primera: Que el Correo Mayor de la Casa de Sevilla resida en aquella ciudad, y reciba los despachos de Indias".

"Ley XXIII: Que en los partes de correos que traigan nuevas de llegada de galeones o flotas, se ponga que vengan al secretario a quien tocare".

Durante largo tiempo el servicio marítimo de correos se guió por estas leyes, atravesando así los continentes bajo el mando de la Corona española.




Upae
XIV Congreso
UPAE
Buenos Aires
3.000
REPUBLICA ARGENTINA
CASA DE MONEDA - 1990
RIO CARCARAÑA - E.L.M.A.
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS DECADE
FOR ASIA AND PACIFIC (1985-1994)
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN
20 RLS.
2
CTS
ESPAÑA CORREOS
Sir Rowland Hill
CENTENARY OF DEATH 1879–1979
EARLY
MAILBOAT
BAHAMAS
INTERINSULAR POSTAGE
ONE PENNY
BAHAMAS
ONE PENNY
OF 1859
40c



Correo aéreo

Correo
aéreo



Correo aéreo

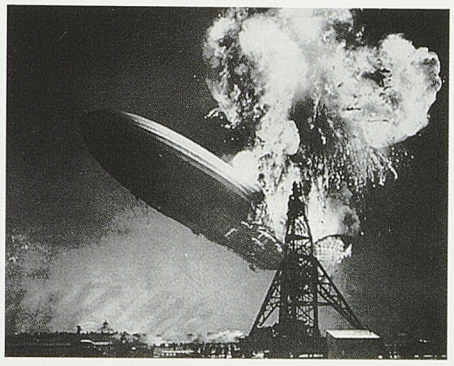
Durante mucho tiempo, la gran tarea de distribuir cartas por el aire fue asumida por las palomas mensajeras, las que cumplieron esa misión con la discreta dignidad acostumbrada, a pesar de la importancia de las misivas, que hablaban de amor, de guerra, de fórmulas crípticas o de secretos reales. Fue recién el 7 de enero del año 1785 cuando por primera vez un correo aéreo llegó hasta su destinatario, gracias a un vuelo que se realizó en globo desde Dover a Francia, en las cercanías de Calais.

El globo fue reemplazado con posterioridad por un sistema que permitía tener mayor control sobre él, aun en condiciones atmosféricas adversas, y se le denominó "dirigible". Desde el 1 de julio del año 1908, el dirigible L.Z. 4, que fue diseñado


Finland
Norway
Sweden
Estonia
Latvia
Denmark
Lithuania
Ireland
United
Kingdom
Russia
Belarus
Neth.
Poland
Belgium
Germany
Lux.
Ukraine
Slovakia
Moldova
Spain
Yugoslavia
Macedonia
Albania
Greece

y fabricado por el conde Von Zeppelin, entró en funciones con un servicio de correo aéreo, luego hubo otros dirigibles más sofisticados y aerodinámicos. El R 34, por ejemplo, en 1919 sobrevoló por primera vez el Atlántico, y el Hindenburg realizó travesías en el Océano Atlántico en cerca de 61 horas, cruzando a 650 pies y a 80 millas por hora. Esta nave era capaz de soportar un peso total de 235 toneladas. Podía llevar 50 pasajeros y una tripulación de 60 personas con el equipaje de rigor, el transporte del correo y la carga de combustible. Durante años, este tipo de vuelos parecía ser la gran solución para cubrir grandes distancias y soportar los cambios climáticos. Pero, lamentablemente, el gran invento del conde Von Zeppelin habría de destruirse en apenas 32 segundos sobre el aeródromo de Lakehurst de Nueva Jersey, en el año 1937, mientras intentaba realizar el aterrizaje. Treinta y cinco personas murieron del total de 97 que iban a bordo del dirigible, en medio de un incendio de proporción y rapidez expansiva tal, que fue imposible controlar.

El transporte del primer correo por avión fue otro gran hito de la historia postal. El suceso, que ocurrió en la India el 11

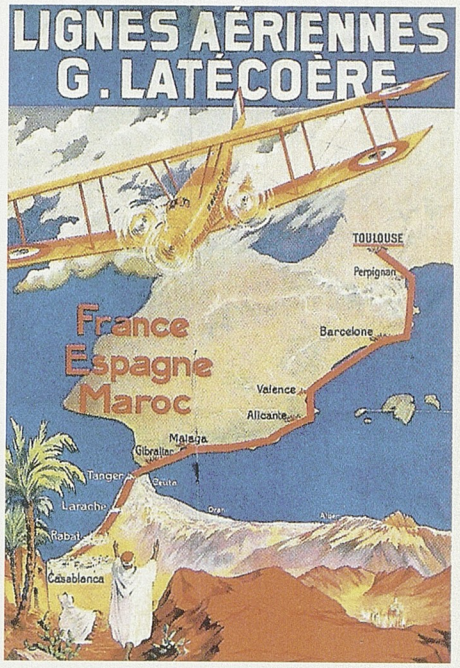


El Hindenburg sorportaba un peso de 235 toneladas.

de febrero de 1911, fue el primero en el mundo, cuando el piloto, Henri Péquet, voló un Sonimer propulsado por un motor de 50 H.P., para viajar entre Allahabad, (ciudad fundada en 1583 por el emperador mongol Akbar), y la fortaleza de Naini, a una distancia de 13 kilómetros, con la correspondencia encomendada, consistente en una valija con 6.500 cartas.

En América, el primer vuelo internacional lo realizó el aviador argentino Pablo Teodoro Fels, el 2 de septiembre de 1917. Él logró unir las ciudades de Buenos Aires (Argentina) y Montevideo (Uruguay), con la correspondencia aérea que constaba de 96 tarjetas postales y 75 cartas corrientes. Pero fue Estados Unidos de América

“El gran invento del conde Von Zeppelin habría de destruirse en apenas 32 segundos sobre el aeródromo de Lakehurst de Nueva Jersey, en el año 1937, mientras intentaba realizar el aterrizaje.



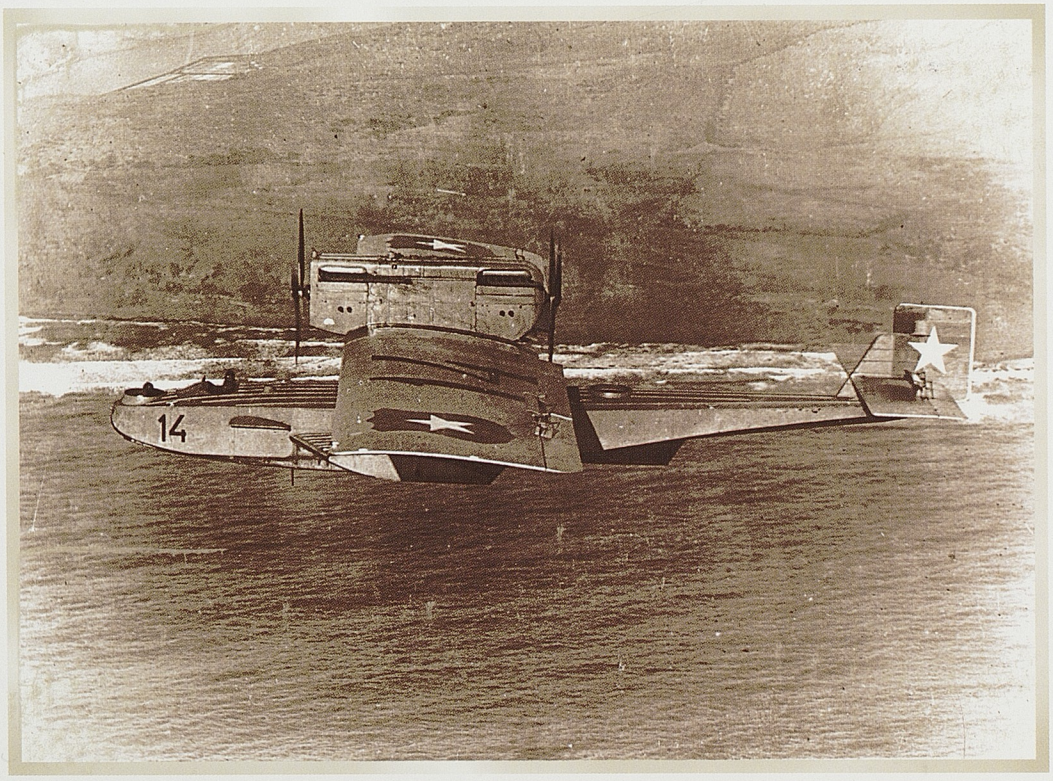
el primer país en crear y mantener una ruta regular de correo aéreo, entre Nueva York, Filadelfia y Washington DC. El servicio fue inaugurado el 15 de mayo de 1918. El primer vuelo nocturno de correo aéreo en América lo registró el aviador James Knight. El hecho ocurrió en 1921 y cubrió desde Omaha, Nebraska, hasta Chicago.

En septiembre de 1918 se creó la compañía aérea llamada Lignes Aériennes Latécoère, cuya meta era unir Francia con América del Sur. Y así, pronto la línea inició su servicio transportando correo a Barcelona sobre los Pirineos, sorprendiendo gratamente a la comunidad, ávida de contar con un servicio regular de esta naturaleza.

La expectación se mantenía acerca de todo aquello que podía ser transportado por los aires, y surgieron situaciones curiosas como la del avión de la KLM que transportó un toro, según cuenta una noticia del 21 agosto de 1924, en Künigsberg: "¡La compañía holandesa KLM se cree el arca de Noé de los aires! Los Fokker F.VII parecen, en cualquier caso, predestinados al transporte de animales: estos monoplanos de ala alta y gran autonomía han acogido el pasado 9 de julio al toro Nico V. El animal pareció apreciar el trayecto Rotterdam-París. Como el oso del Zoo de Berlín que se ha transportado sin



Primer vuelo de correo en 1911, realizado por Henri Péquet.



Bote volador Dornier Wap de los años 20 (avión del Ejército, foto gentileza de Rino Poletti).

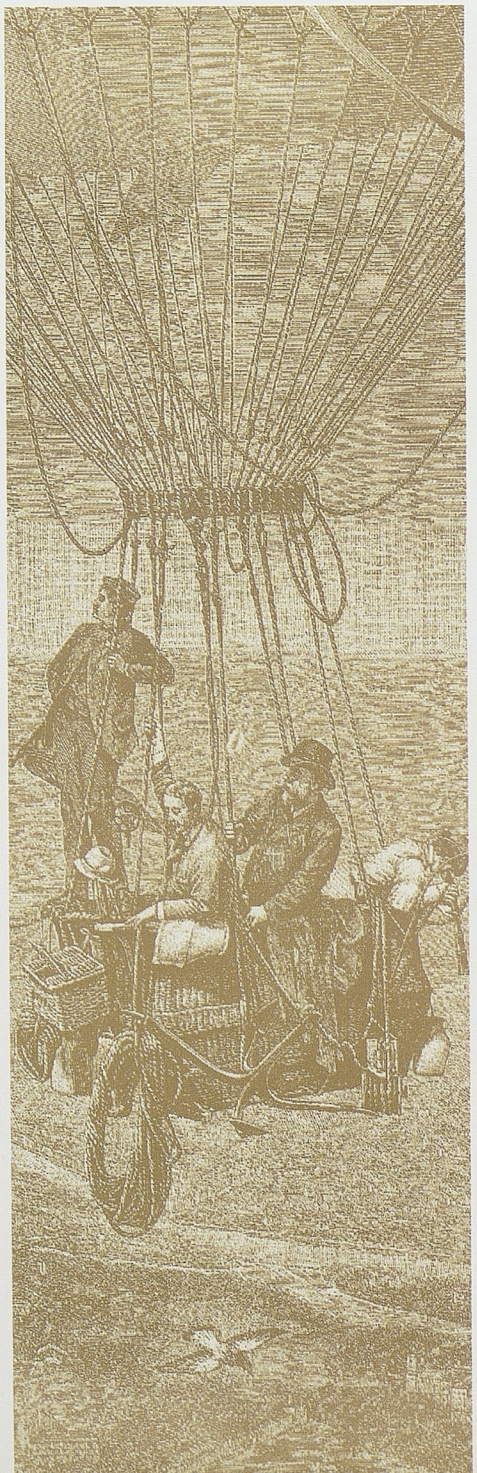

JERSEY
43
D.H.86 FIRST AIRMAIL ARRIVAL
UNIVERSAL POSTAL UNION 1874~1999
A. Theobald
1999©
BDT
ไปสะพิลาว
LONDON 90
REPUB FRANC
20 C POSTES 20 C
40 K
FRANCE 1849
POSTES LAO 1990
Db1
S. TOMÉ E PRÍNCIPE
1979

problemas desde Moscú a Nigsberg. KLM se convierte de esta forma en la primera compañía aérea del mundo que parece dedicarse al transporte de animales".

El 20 de marzo de 1920, Vicente Almandos Almonacid realizó el primer cruce nocturno de la Cordillera de los Andes. Almonacid nació en Argentina el 24 de diciembre de 1883, y a los 20 años de edad viajó a Francia para realizar estudios sobre aviación.

En octubre de 1929, el mismo año que se creaba la Línea Aeropostal de Chile, Antoine-Jean-Baptiste-Marie-Roger, conde de Saint-Exupèry, aviador francés y autor del libro "El Principito", llegó a Buenos Aires junto a los mejores pilotos de la Aéropostale. Ellos sentaron las bases para el desarrollo de las primeras compañías de aviación comercial del mundo. Dirigidos por Mermoz, los pilotos de Aéropostale atravesaron los Andes hasta Chile, y lograron extender sus líneas hacia Paraguay al norte y por Argentina al sur.

En 1928, Jean Mermoz dio inicio a los vuelos nocturnos de la línea Río-Buenos Aires de la Aéropostale y el correo llegaba a destino en tan sólo un día. Entre Toulouse y Dakar, también, los vuelos nocturnos permitían que el transporte del correo estuviese en tierra en apenas



"El 12 de mayo de 1930, Mermoz y otros tripulantes hicieron el vuelo postal de Dakar a Natal, una ruta de 3.025 kilómetros que cubrieron en 19 horas y 35 minutos, asegurando así la conexión postal entre Europa y América del Sur.

un día y medio. El 12 de mayo de 1930, Mermoz y otros tripulantes hicieron el vuelo postal de Dakar a Natal, una ruta de 3.025 kilómetros que cubrieron en 19 horas y 35 minutos, asegurando así la conexión postal entre Europa y América del Sur. Saint-Exupèry escribió en su libro "Tierra de Hombres": "Cuando se inauguró la línea de América, Mermoz, siempre en la vanguardia, fue encargado de estudiar el tramo de Buenos Aires a Santiago y, después de construir un puente sobre el Sahara, de construir un puente por encima de los Andes. Se le





La aviación fue el único medio de correspondencia durante la Segunda Guerra Mundial.

confió un avión que tenía un `plafond´ de cinco mil doscientos metros. Las crestas de la cordillera se elevan a siete mil metros. Y Mermoz decoló para buscar las brechas. Después de la arena, Mermoz afrontó la montaña, esos picos que en el viento abandonan sus chales de nieve, ese palidecer de las cosas antes de la tempestad, esos remolinos tan fuertes que soportados entre dos murallas de rocas obligan al piloto a una especie de lucha a cuchillo. Mermoz se mezclaba en esos combates sin conocer para nada al adversario, sin saber si se sale con vida de semejantes abrazos. Mermoz `ensayaba para los demás´. Finalmente un día, a fuerza de `ensayar´ se halló prisionero de Los Andes". Así expresó Saint-Exupèry la peligrosidad de la tarea que trajo grandes desafíos a los pioneros de la nueva ruta postal y que luego llevó al audaz Mermoz a encontrarse a 4.000 metros de altura, junto a su mecánico, en una meseta de la cual no podían salir, hasta que decidieron lanzarse en el avión y probar suerte, "y en la caída adquirieron velocidad suficiente para obedecer nuevamente los comandos. Mermoz lo elevó frente a una cresta, la tocó y el agua huyendo de todas las tuberías provocadas por el hielo durante la noche, ya en panne después de siete minutos de vuelo, descubrió la planicie chilena bajo él, como una tierra prometida". Según narrara Saint-Exupèry en su libro que registra la experimental aventura.

En el año 1940 comienza la segunda guerra mundial y la aviación se hace parte importante de ésta. La correspondencia se convierte en el único medio por el cual los soldados pueden mante-

Taverne Brasserie Petit Poucet

Maison fondée en 1920

RESTAURANT

Service à la Carte

Jean Brun

Propriétaire

Téléphone : 12-76

CASABLANCA

Succursale Unique :

Côte à la Grande Bourse

et Hôtel de la " Vigie Marocaine "

TÉLÉGRAMMES HAVAS

Financiers et Politiques

toutes les heures par T.S.F.

Rendez-vous des Voyageurs

OUVERT TOUTE LA NUIT

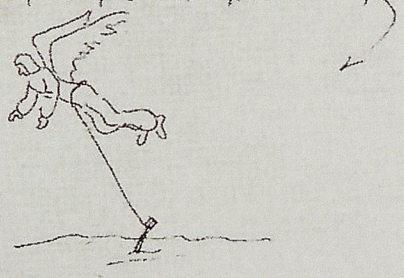
Casablanca, le ? *192*



(moi)

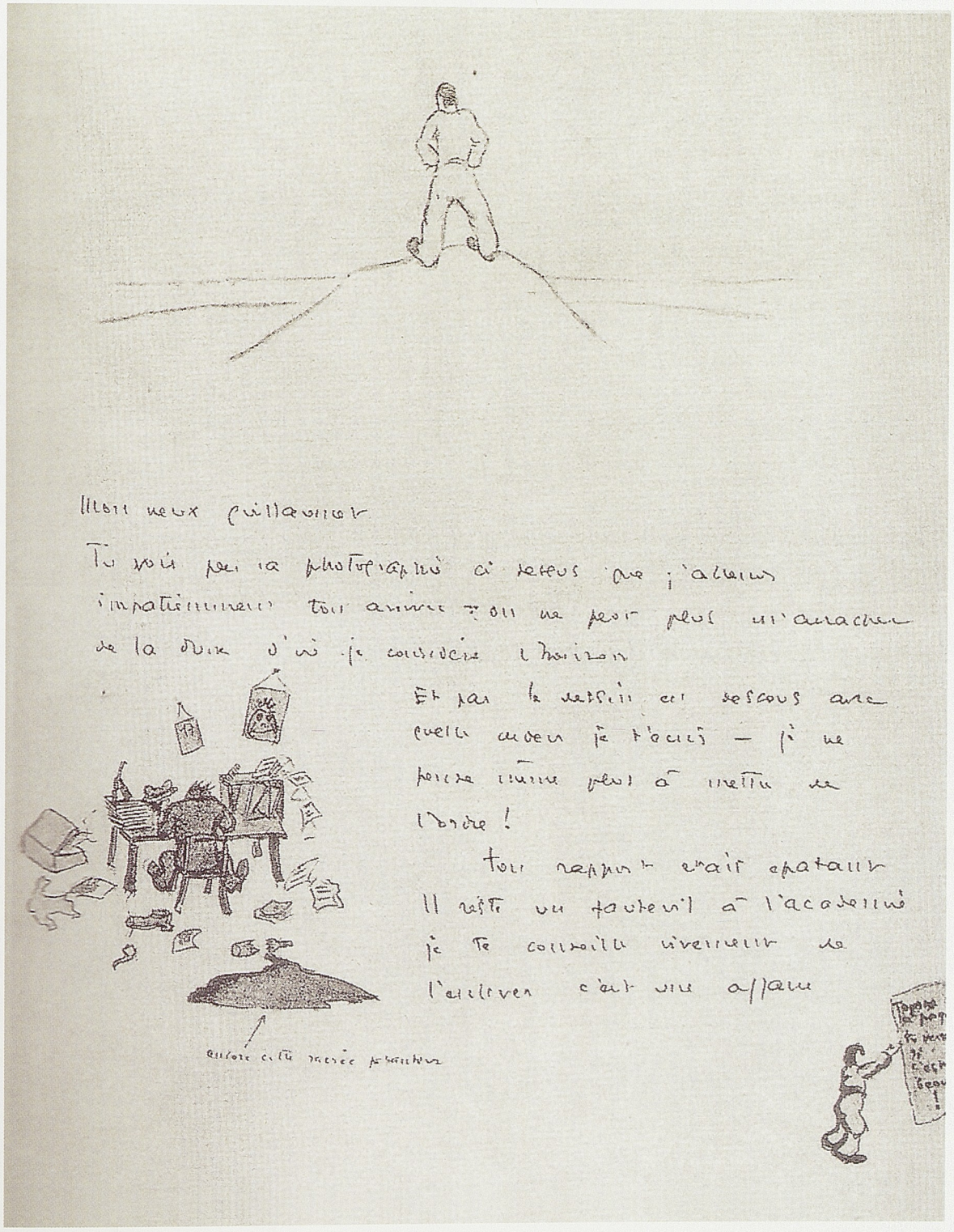
Mes chers vieux

Je suis tellement gentil que je vous écris déjà. Je suis en panne à Casa car Jeanniot malgré ses affirmations n'a demandé aucune place pour moi — ou n'pouvait mettre ma valise. Voyez pouvez lui dire amicalement que je lui revaudrai cela car je n'aime pas beaucoup que l'on se fiche de ma poule. Il ne l'emportera pas en paradis. (surtout s'il n'y a pas de paradis)



Ça me fait beaucoup de peine de vous avoir quittés, tous chez des types sympathiques que j'aime bien. D'autant

Cartas de Antoine Saint-Exupèry.



Carta a su amigo Henri Guillaumet.



El piloto Jean Mermoz, a la derecha, sentó las bases para el desarrollo del correo aéreo.

ner contacto con sus familias y países, a lo largo de los 5 años que durará esa cruenta confrontación. Tardíamente se conocieron, hacia 1955, una recopilación de las últimas cartas escritas por soldados alemanes en el helado invierno ruso. Se llama "Las últimas cartas de Stalingrado". Con el fin de conocer "el estado de ánimo" en el frente, Hitler hizo que alguien las leyera; después las confiscó. Recuerdo una en la que un pianista joven le dice a su novia que sus manos están perdidas ya desde principios de diciembre. El hielo le quitó dedos de ambas manos. Fin del oficio hermoso del pianista. La carta preserva el drama y con él trae la huella del horror.

En la actualidad los sistemas de correos, tanto privados como estatales, han alcanzado un elevado nivel de desarrollo tecnológico y una eficiencia que no sería posible sin la ayuda del transporte aéreo. Millones de cartas vuelan diariamente a través del globo y en un breve lapso unen aquellos confines con palabras que entregan mensajes en todas las lenguas del orbe.



Tercero de izquierda a derecha, Antoine de Saint Exupéry en Cabo Juby, en el antiguo Río de Oro, territorio del Sahara Español, 1928.



Sellos y filatelia

Sellos y filatelia


CORREOS PORTE FRANCO
COLON
1827
Ap.4
20 Deutsches Reich
50 10
CENTS
Señores
Carstens y Schlotfeld
Concepcion

Yo solía silbarte una balada, junto al muro de la esquina, llevando en la mano un libro que huele aún a lilas muertas, o buscaba sellos de un centavo con la efigie de Colón".

Alfonso Calderón.

Sellos y **filatelia**

La filatelia consiste en el interés por coleccionar y clasificar sellos, sobres y documentos postales de diversa naturaleza. Los sellos ilustran los avatares históricos de los pueblos a través de sus personajes célebres, de la geografía, historia, arte y especies de su flora y fauna nativas.
El primer coleccionista del que se tiene noticia fue el doctor Gray, quien trabajaba en el British Museum de Londres, y en el año 1840 era dueño de los únicos sellos que existían hasta el momento; la colección estaba conformada por el sello de un penique negro y el de variedades de plancha y color, y los distintos matasellos.

El origen del término filatelia proviene de G. Herpin, un coleccionista francés que en noviembre del año 1864 lo propuso al periódico Le collectionneur de Timbres Poste, de París. La palabra se compone de los vocablos griegos philos, que quiere





decir amante o amigo, y teles, que significa tributo o franquicia. Este término fue incorporado en 1922 en el diccionario de la Real Academia Española. La filatelia es, entonces, la afición por generar un conjunto de conocimientos en torno a los sellos de correo como piezas de colección hasta llegar a representar, con el paso del tiempo, la categoría de objeto estético, tal es el caso de pinturas y grabados especialmente realizados en estampillas con fines conmemorativos. Aunque se debe reconocer que es la singularidad de un ejemplar lo que eleva su valor comercial.

La Reina Victoria, cuyo perfil estaba en el primer sello inglés, se mantuvo desde 1840 hasta 1901. Pero, ya en 1860 se efectuaban con regularidad en las ciudades de París y Londres las reuniones filatélicas, que

“La Reina Victoria, cuyo perfil estaba en el primer sello inglés, se mantuvo durante los años 1837 hasta 1901. Pero, ya en 1860 se efectuaban con regularidad en las ciudades de París y Londres las reuniones filatélicas.




CORREOS DE CHILE
30
CENTAVOS
2
CENTAVOS
10 CORREOS PORTE FRANCO 10
CHILE
COLON
10 CENTAVOS
CHILE CORREOS
30
CENTAVOS
$100 CHILE
DISEÑO: EDGARDO CONTRERAS D.
EXFINA '89
EXPOSICION FILATELICA NACIONAL
SANTIAGO - CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989
$100 CHILE
DISEÑO: EDGARDO CONTRERAS D.
EXFINA '89
EXPOSICION FILATELICA NACIONAL
SANTIAGO - CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989
16158
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989
1 CHILE 1
CORREOS
PORTE FRANCO
COLON
1 CENTAVO 1
CORREOS PORTE FRANCO
COLON
CHILE
5 CENTAVOS
CORREOS
COLON
CENTAVO
PORTE FRANCO
CHILE CORREOS
1 CENTAVO 1


Non licet tibi habere vxorem quam petis
follens q. membra xpi faciam membra meretricis? i. cor.
Occidite Occidite
P. Martinus de Araña
10036
CHILE
$200
Empresa de Correos de Chile
SAN IGNACIO DE LOYOLA
DISEÑO: A. INOSTROZA
400 AÑOS DE LA
LLEGADA DE LOS JESUITAS
A CHILE 1593 • 1993
CASA DE MONEDA DE CHILE 1993
CASA DE MONEDA DE CHILE



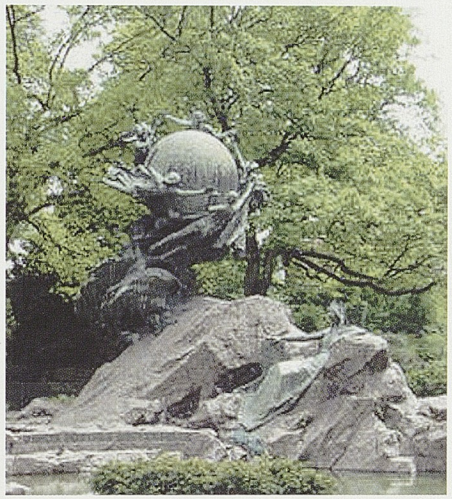
Las colecciones de sellos están relacionadas con épocas o acontecimientos históricos mundiales.

permitieron en 1861 que el señor Francisco Jorge Berger-Levrault hiciera público por primera vez un catálogo que reunía su propia colección. Las copias manuscritas que repartió entre los asistentes permitían saber qué sellos tenía y cuáles le faltaban. Curiosamente, ese año también don Alfredo Potiquet mostró su "Catálogo de sellos de correos emitidos en los diversos Estados del globo", muestrario precursor de los catálogos modernos de sellos. Pero fue en 1862 cuando el librero belga Jean Baptiste C. Moens imprimió el primer "Manual del coleccionista de sellos postales".

Con el tiempo, una serie de sucesos comenzaron a generar cada vez mayor interés en este fenómeno, lo que derivó en que ocurrieran algunos cambios, como que el número de coleccionistas aumentara considerablemente; se hiciese compleja la obtención de los primeros sellos, debido al creciente interés de los que se iban incorporando; la cantidad de valores emitidos aumentara; el coleccionismo se reglamentase y optimizara su trabajo. Del mismo modo, la filatelia se divide en Filatelia tradicional o clásica y Filatelia temática. La tradicional o clásica organiza los sellos de un país por orden cronológico y puede reunirse por épocas, emisiones y estudios específicos. La colección temática reúne sellos postales, ya sea, por la imagen o el motivo de la emisión.

Existen también colecciones que son alternativas que se han posicionado con el correr del tiempo. Así encontramos la prefilatelia, que consiste en la colección de piezas con marcas o signos postales anteriores al sello postal, tales eran los casos del estampado con timbres de metal como la plata o el bronce; la aéreo-filatelia, conformada por la colección de sellos de correos en torno al tema de la aviación y el correo aéreo; la historia postal, que investiga la historia del correo y del servicio postal, mediante sus expresiones filatélicas; la colección de enteros postales, que promueve el reunir sobres, tarjetas y fajas postales timbradas. Entre los más grandes coleccionistas de la historia se encuen-





“Un monumento a la Unión Postal Universal fue inaugurado el 4 de octubre del año 1901 para conmemorar el vigésimo quinto aniversario de la Unión Postal Universal.

tra el Barón Philippe de la Renotiere von Ferrari, que vivió entre los años 1848 y 1917. Él llegó a reunir sellos rarísimos del mundo entero y más tarde su colección se vendió, en el año 1922, en más de 20 millones de francos. Otros casos destacados son los de Maurice Burrus y Carl Lindenberg, aunque se destaca Arthur Hind, quien invirtió en los años 20 más de dos millones de dólares en sellos de primera categoría.

Entre los sellos más raros y deseados por todo filatelista están los de un centavo de Guayana Británica, actual Guyana, emitido en el año 1856, y descubierto por el estudiante L. Vernon Vaugham en 1873, y que en la actualidad está en poder de un consorcio norteamericano. El de Isla Mauricio, de uno y dos peniques, emitido en el año 1847 donde se lee Post office, en lugar de decir Post Paid, que era lo correcto. La estampilla de 1845 que lleva la paloma Basilea, el primer sello en el mundo impreso a tres colores; el sello de tres chelines sueco de 1855, único en su tipo y descubierto, treinta años después. El sello rumano, del Principado de Moldavia, conocido como “cabezas de toro”, que fue emitido en julio de 1858. El sello de Francia, del 10 de enero de 1849, un franco bermellón, con el perfil de Ceres, la diosa de la agricultura.

Un monumento a la Unión Postal Universal fue inaugurado el 4 de octubre del año 1901 para conmemorar el vigésimo quinto aniversario de la Unión Postal Universal. En él puede verse sobre una roca, una mujer que lleva en su mano el escudo de Berna. En la cima de la roca, una columna de nubes sostiene una esfera, alrededor de la


PORTUGAL
140.
CORREIO
AUTO AMBULÂNCIA "WOLKSWAGEM", DÉCADA DE 1950
L'ASSO·E·LA STORIA·P
750
CDT
ITALIA
I.P.Z.S. - ROMA - 1993
ACCADEMIA TASSIANA
ZIUA MARCII POSTALE ROMANESTI
2L
L1
VLASTO
POSTA ROMANA
1986
DIA DEL SELLO
Cuba
CORREOS 1990
50
RADILLO MURAL MIN.COMUNICACIONES·FRAGMENTO·
PORTUGAL
45.
CARRO DE CORREIO DE TRACÇÃO ANIMAL SEC. XIX









cual cinco mujeres, que representan a los cinco continentes, se entregan cartas. Este monumento se erige en uno de los más hermosos parques de Berna.

En América, fue Brasil el primer país en hacer circular sellos de correos, en 1843. Finalmente los "penny black" y "penny blue" de Gran Bretaña fueron los primeros sellos postales del mundo, aparecidos en mayo de 1840. La Federación Internacional de Filatelia, que fue fundada en París el 18 de junio de 1926, es la institución más afamada en relación al coleccionismo y cuenta con la participación de 60 países. La federación se encarga de velar que no surjan emisiones fraudulentas, estimula a los filatelistas, reglamenta la labor de los jurados internacionales y regula todas las actividades. La Sociedad Filatélica de Chile, fundada en 1889, es miembro de la FIF y de la Federación Interamericana de Filatelia (FIAF).

Debido a que la filatelia era una afición que había alcanzado bastantes seguidores en los años 20 y 30, los coleccionistas observaron la evolución del sistema de correo aéreo detenidamente, pusieron atención a los primeros vuelos y sus destinos, y se dedicaron a conseguir las cartas que viajaban entre ellos. Las autoridades usaban normalmente sellos especiales en su correspondencia, que era frecuente además hacerla firmar por el piloto. Los

dirigibles de la época también llevaban correo aéreo, y muchos países emitieron sellos postales especiales para su uso en correo por zeppelin.

En el texto "Tienda de sellos", podemos leer que: "A quien revisa atados de correspondencia vieja, un sello retirado de la circulación hace ya tiempo y pegado en algún sobre frágil, le dirá a menudo más que docenas de páginas leídas. A veces aparecen pegados en postales y uno no sabe si despegarlos o guardar tal cual la tarjeta, como la hoja de algún antiguo gran maestro que tuviera en la cara y al dorso dos dibujos distintos e igualmente valiosos. (...) Quien ande tras los matasellos deberá poseer, como detective, la filiación de las oficinas de correos más sospechosas; como arqueólogo, el arte de completar el torso de los más ignotos topónimos, y, como cabalista, el inventario de las fechas de todo un siglo".

Es importante considerar a la Aerofilatelia como parte de la filatelia y como un arte en sí. En esta área, una colección considera documentos postales transportados por el aire, y que contengan indicios de haber volado. La disposición de una colección de aerofilatelia deriva de su estructura, siguiendo una propuesta básica que los divide en cronológicos y geográficos. Y por el medio de transporte utilizado, que puede organizarse en paloma mensajera; más ligeros que el aire, como los globos y dirigibles; más pesados que el aire como el paracaídas, velero y avión, y, finalmente, cohetes. Valiosos resultan también aquellos

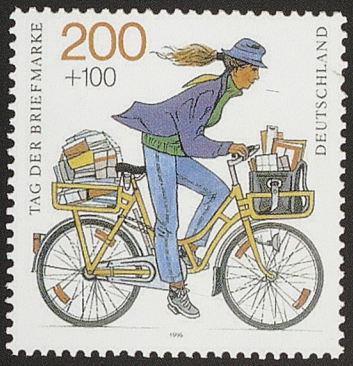





100th. Anniversary of the Universal Postal Union
BOTSWANA
UPU
7c
Bechuanaland Police Camel Post, circa 1900


PARAGUAY
AMERICA
EMS
Vehiculos Postales
¢ 1.000


кибитка XVII-XIX вв.
почтарь XVII в.
5к
Из истории отечественной почты
ПОЧТА СССР
1987


200
+100
TAG DER BRIEFMARKE
DEUTSCHLAND


100
Deutsche Bundespost
TAG DER BRIEFMARKE


60
+30
DEUTSCHE BUNDESPOST BERLIN
FÜR DIE WOHLFAHRTSPFLEGE


ໄປສະນີ ລາວ
LONDON 90
POSTAGE
ONE PENNY
15 к
GRANDE BRETAGNE 1840
POSTES LAO 1990


ST HELENA
CAPEX'96
25P
First Local Post Delivery - 1965


ALGERIE 0,30
DEUX PROCEDES DE DISTRIBUTION POSTALE
PTT
AUJOURD'HUI
HIER
JOURNEE DU TIMBRE 1970
COURVOISIER S.A.


AMERICA
Upaep
Carreta Postal
PERU
S/. 1.80

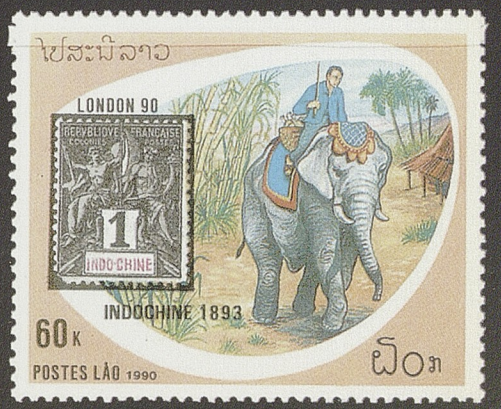

почтовый автомобиль 1905г.
35к
автомобиль АМО-Ф-15 1926г.
Из истории отечественной почты
ПОЧТА СССР
1987


AMERICA Upaep
EMS
Bs 1.-
Vehiculos de Transporte Postal
CORREOS DE BOLIVIA


BELGIQUE
BELGIË
16
1994 (15)


90
HELVETIA
© PWOU
1999
Quick DE POST


ARUBA
70c
1957-1988


ໄປສະນີ ລາວ
LONDON 90
1
INDO-CHINE
INDOCHINE 1893
60 к
POSTES LAO 1990



Los sellos representan un testimonio gráfico del patrimonio natural y cultural de la humanidad.








Tradiciones Patrias
CHILE
$290

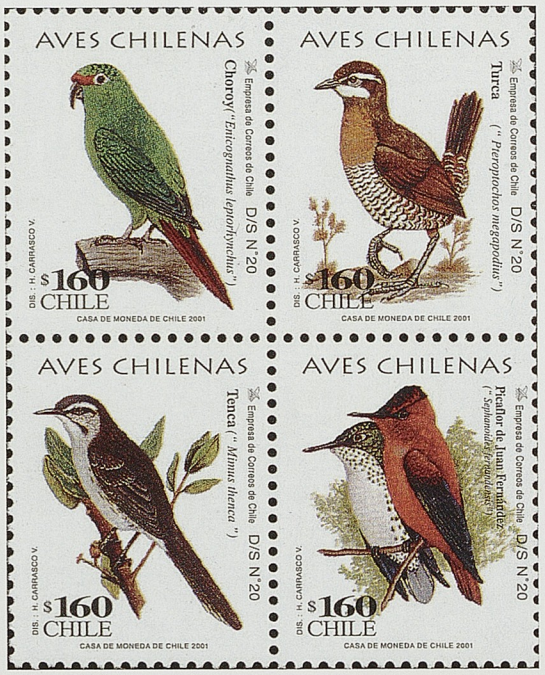

Tradiciones Patrias
$380
CHILE


DE CORREIO
PORTUGAL
175 ANOS DA DISTRIBUIÇÃO DOMICILIÁRIA
47·
1821
CORREIO VOLANTE
LISBOA


DE CORREIO
PORTUGAL
175 ANOS DA DISTRIBUIÇÃO DOMICILIÁRIA
98·
1893
DISTRIBUIDOR
DA POSTA RURAL


ANTARTICA CHILENA
Empresa de Correos de Chile
DIS. : H. CARRASCO V.
CHILE
$2000
PALOMA ANTARTICA (Chionis alba)
CASA DE MONEDA DE CHILE 2001
CASA DE MONEDA DE CHILE





Muestra de sellos chilenos relativos a patrimonios y aves de Chile.



objetos que testimonian el período de los pioneros, tal es el caso de los transportes aéreos, volados por otros medios cuando los servicios postales no eran posibles. Algunos de estos casos son los del correo volado por el ejército durante la Primera Guerra Mundial y en el período de la posguerra, como el de Przemysl. También figura el correo volado por palomas en la Isla de la Gran Barrera y Marotini.

Cuenta el escritor Max Büttner en su libro "Romanticismo de los sellos de correo", que una curiosa estampa se podía observar en un sello de avión emitido en 1938 por el Vaticano, y que se contaba sobre él una milagrosa historia. En ese sello se veía una casa pequeña suspendida en el aire, siendo transportada por seis ángeles en vuelo. Sobre la casita se podía ver a la Virgen con el Niño. Cuenta Büttner que "según una vieja leyenda, esta casita, donde vivió la joven María en Nazareth y recibió la Anunciación del arcángel Gabriel, fue arrebatada en una noche de mayo del año 1291 por los ángeles, que la trasladaron por los aires a Fiume, en Italia. De allí desapareció tres años después, y en diciembre de 1294 se le encontró de nuevo en Loreto, que se convirtió en lugar de romería de devotos peregrinos. En 1468 se construyó a su alrededor una gran iglesia que la circundaba, y aún hoy el lugar es visitado por muchos fieles". Debido a esta historia milagrosa y al vuelo aéreo de la casa, la Virgen de Loreto es considerada en el presente la patrona y protectora de los aviadores. Otra historia que sorprende en el libro de Max Büttner y que es muy recordada por los coleccionistas, es la de una misteriosa representación que se hiciera en el año 1904, en una emisión

de sellos serbios. El timbre postal, que se puso a la venta durante el centenario de la liberación del dominio turco, tenía dos imágenes; una era la del rey Pedro y la otra mostraba al príncipe Karageorgewitsch. La fama de los sellos trascendió porque en ellos podía verse, al invertirlos, una horrible máscara de muerto. Dice Büttner que "En el verano de 1903, el rey Alejandro I de Serbia y su esposa Draga fueron muertos por los oficiales amotinados y la dinastía Obrenowitsch fue eliminada, volviendo al trono serbio la familia Karageorgewitsch. Los sellos emitidos poco tiempo antes del atentado, que aún tenían la cabeza del rey asesinado, fueron estampillados con un escudo que ocultaba la cabeza del soberano. Entonces se dio al acreditado dibujante francés de sellos Eugène Mouchon, el encargo de trazar sellos nuevos que debían representar al nuevo rey Pedro I y a su antepasado Karageorg. El grabador francés ejecutó el pedido y cuando los sellos fueron vendidos en las ventanillas de correos no tardó en descubrirse invertida entre las dos cabezas, la misteriosa cara mortuoria que representaba el rostro del asesinado Alejandro". El problema surgió así nuevamente y se culpó al dibujante francés de haber reproducido intencionalmente la máscara, pero él negó la acusación, a pesar de que todos suponían que había sido sobornado por la madre del rey Alejandro para que incluyera en los sellos de su país esa imagen con la cabeza de su hijo asesinado.



Así, lleno de leyendas sorprendentes, cada sello recuerda un mundo e introduce una mirada nueva, testimonia una época, o une a los hombres en una cruzada singular: la de reconstruir a través de este pequeño trozo de papel, tanto la verdadera historia del hombre, como la imaginería propia de cada país que paralelamente recrea su historia una y otra vez.



La tarjeta postal

La tarjeta postal


VIA
AIR FRANCE
TARJETA POSTAL
CARTE POSTALE – UNION POSTALE UNIVERSELLE
CHILE
VALENTINE'S
POST CARD
FOR CORRESPONDENCE
FOR ADDRESS ONLY

"No sé a quién pedirle que abra su ventana para que entre esta carta puesta en el buzón del viento".

Juan Manuel Roca.

La tarjeta **postal**

La aparición de las tarjetas postales fue un fenómeno de gran importancia en la historia del correo. En el año 1869, se inició en Austria la emisión de postales que en sus inicios eran cartulinas de colores café claro, diseñadas solamente para escribir, aunque prontamente empezaron a llevar imágenes. Se le atribuye la invención de la tarjeta postal al austriaco Hermann, catedrático en la Academia Militar de Wiener-Neustadt. En septiembre de 1869, el barón Adolfo Maly, director de Correos austriaco, firmó el decreto que autorizaba la circulación de tarjetas postales. La idea tuvo gran éxito y para 1871 ya habían adoptado la naciente tarjeta algunos países como Alemania, Inglaterra, Suiza, Prusia, Bélgica, Holanda y Dinamarca. En España comenzó el 10 de mayo de 1871. A partir de entonces, innumerables artistas reprodujeron sus obras en postales, a pesar de que era mucho mayor la represen-

tación de paisajes, flora y fauna y artes decorativas, incluso la postal de caricatura satírica y política. Hay además gran profusión de postales eróticas que circulaban privadamente entre los varones. Y, por supuesto, las emotivas.

A partir de 1870, en Alemania, el litógrafo Miesler comienza a hacer tarjetas postales ilustradas, y en 1872, en Suiza, el artista Borich realiza hermosos dibujos sobre tarjetas postales. Más tarde, en 1892, la casa Hauser y Menet, en España, reproduce fotografías sobre postales gracias a la técnica de la fototipia. Pero es en 1900 cuando la tarjeta postal ilustrada se socializa a tal punto que surge la idea del coleccionismo.

El escritor E. S. Turner cuenta en "La historia de la galantería" que "la fotografía se hallaba en sus comienzos, pero no estaba lejano el momento en que los enamorados podrían transportar sobre su corazón la imagen del objeto amado y empañarla con sus suspiros. Entretanto, la litografía hacía sus veces. La industria de las tarjetas de felicitación habilitó una enorme cantidad de recursos para facilitar los encuentros amorosos y estimular las aspiraciones de los protegidos de San Valentín. Con la moda de los `corazones unidos y sangrantes´ se da el primer paso hacia la indolencia del enamorado, que confiaba a otras manos la tarea de adornar sus sentimientos. Hasta entonces, el amante dibujaba y decoraba el testimonio de sus amores y lo



llevaba personalmente hasta la puerta de su destinataria. A partir de la era victoriana prefirió elegir un mensaje ya confeccionado, y deslizarlo en el interior de un buzón por una suma despreciable".

El escritor Rubén Darío comentó acerca de las bondades de la tarjeta postal en un artículo publicado en "La Nación" de Buenos Aires, en marzo de 1903: "Cuando vais en viaje, por un lejano país, muchas veces no os es fácil el escribir una carta a tales o cuales personas de nuestra afección; y una o dos palabras puestas en una tarjeta postal ilustrada que echáis en el próximo buzón, llevan vuestro recuerdo con la imagen del paisaje o del lugar en que escribís. Por eso en todos los puntos de la tierra a que la Agencia Cook conduce sus caravanas encontraréis en abundancia los puestos y tiendas de tarjetas con las variadas fotografías de los monumentos, curiosidades, personajes célebres y demás particularidades de la ciudad o pueblo, desde la recóndita China hasta la clara Italia, desde las pirámides hasta el país del Sol de medianoche. Hay otra virtud en la tarjeta postal ilustrada y no la menos interesante como comprenderéis. Por ley de la moda, una señorita que no podría escribir cartas a un caballero de su simpatía sino a furto, a escondidas de sus padres, corresponde con él libremente, si se le antoja, por medio de la propaganda cartulina. Y aún la cartulina misma, con el simbolismo de sus flores, o de sus figuras, suele decir más que un largo pliego".

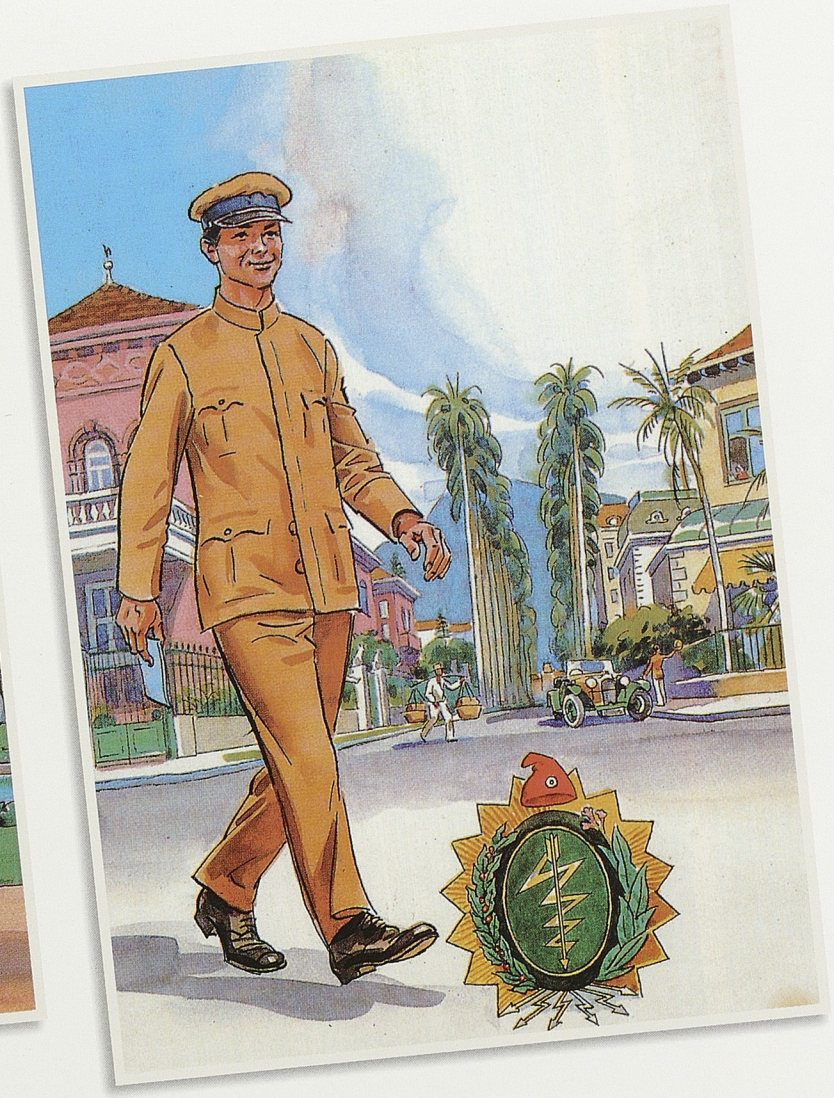


"La tarjeta postal puede llevar, como he dicho, el paisaje, la reproducción del lugar en que se encuentra la persona amada; y ahora que la fotografía también está adoptada como uso elegante, y que uno mismo se puede hacer a su gusto sus tarjetas postales.

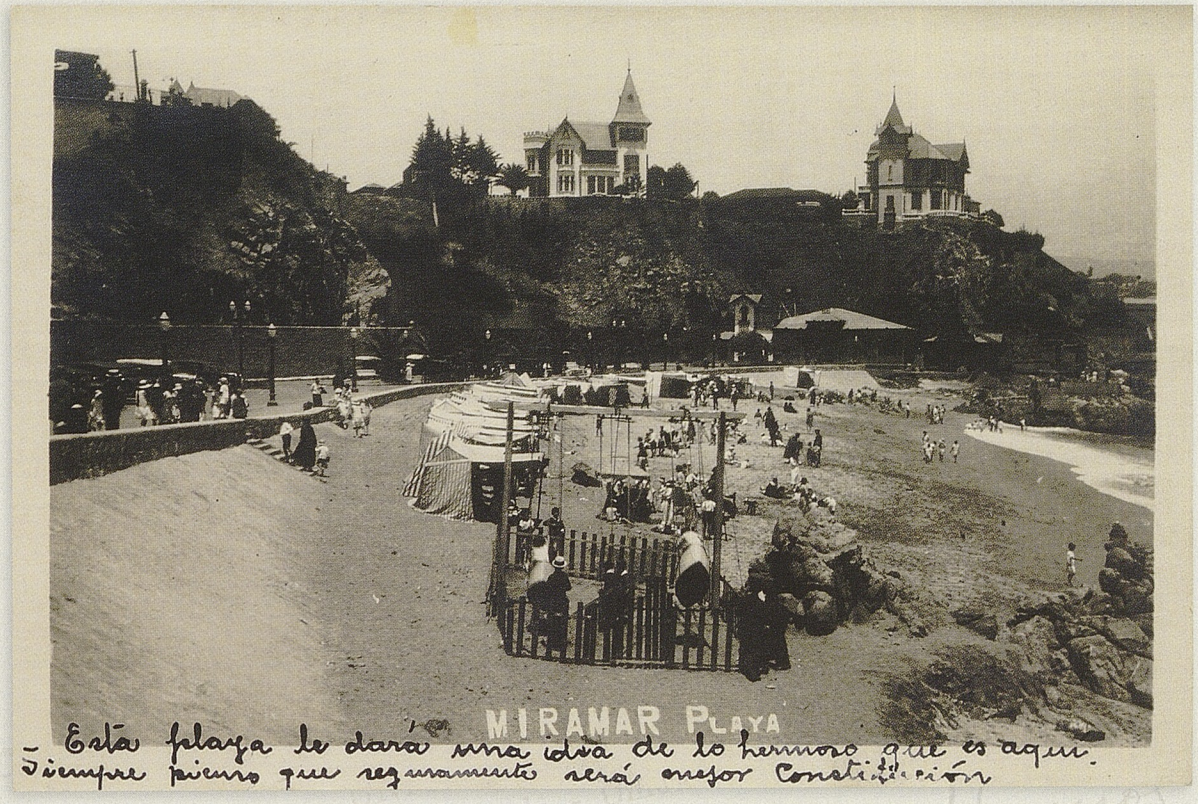
Rubén Darío

Rubén Darío, quien además fuera empleado de Correos en Buenos Aires, según él mismo ha contado, agregó también en esa oportunidad que "la vida actual, sobre todo, esta vida europea y en particular la de París, hace imposible la correspondencia epistolar. Y es lástima, porque un Voltaire o una Sévigné de la época, dejarían perdido lo que de otro modo habría sido aprovechable (...). Si antes se recibía una carta hoy se reciben 50 tarjetas postales. La emoción que produce la llegada del cartero es repetida. Además, la tarjeta postal puede llevar, como he dicho, el paisaje, la reproducción del lugar en que se encuentra la persona amada; y ahora que la fotografía también está adoptada como uso elegante, y que uno mismo se puede hacer a su gusto sus tarjetas postales, la comunicación, si escasa por la pa-



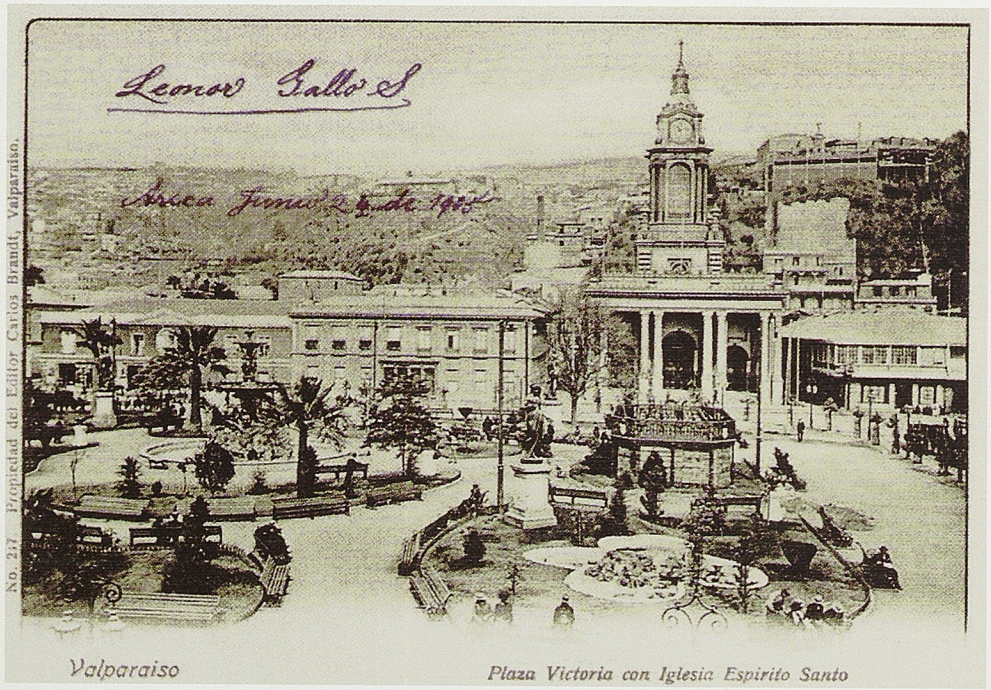


Postales de la Empresa Brasileña de Correos y Telégrafos.



– Esta playa le dará una idea de lo hermoso que es aquí siempre pienso que seguramente será mejor Constitución





labra, es más elocuente por la imagen. Es la ilusión de la presencia, y si es cierto que, según la teoría ocultista, en la reproducción de nuestra imagen por la luz queda algo de nuestro ser interior y misterioso de nuestra alma, la tarjeta postal fotográfica es el ideal de la correspondencia sentimental y amorosa".

Famosas son las cuatro postales "Rendez-vous dimanche 6 fevrier 1916 á 1h 3/4 de l´aprés-midi", que Marcel Duchamp envió a sus mecenas Mr. y Mrs. Walter C. Arenberg. Duchamp argumentó que este texto mecanografiado era la incoherencia resultante de un trabajo de varias semanas, que podría marcar uno de los inicios en el mundo del arte de la utilización del formato postal. Los artistas dadaístas recurrieron a este soporte y fue así como a Kurt Schwitters, Paul SSteegemann le editó en 1920 once postales, 8 de los Merzbilder de 1919, 2 de los Merzplastiken y una con su retrato. El arte pop también consideró sus posibilidades expresivas, y en la década del 60 crearon múltiples postales pensadas como obras autónomas". Ven Vautien hizo postales en las que anotó la dirección en las dos caras e imprimía en ellas. A través de "The postman´s choice", Yoko Ono envió postales que llevaban un agujero con la leyenda "A hole to see the sky through".

Daniel de la Vega cuenta en su libro "Confesiones Imperdonables" que en Francia, en la ciudad de Hazebrouck, de 20.500 habitantes, el cartero Maurice Croquey, en 1953, abría y leía las cartas que les llegaban a los vecinos. Confesó que habría dejado de entregar varios miles de cartas, porque "su valija le resultaba demasiado pesada". En vez de carbón usaba las cartas destinadas a las personas del pueblo. "Con los paquetes de impresos hacía un guiso de conejo que le quedaba muy bien, en la tortilla de papas, que él se preparaba todas las noches, consumía una importante cantidad de cartas de amor". En la literatura abundan los casos de mensajes sin respuestas, de cartas que no llegan a destino o mueren en el fervor del secreto, y también el enigma que enfrenta aquella en el momento de la entre-


Olympia
anciennes
MONT-AGNES RUSSE
Boulevard des Capucines


PASTILLES PONCELET
Contre
RHUMES
TOUX
BRONCHITES
1f.50
la boîte de Cent

ga cuando el lector es analfabeto. Vale la pena recordar la "misiva" que envía Don Quijote de la Mancha a la sin par Dulcinea del Toboso, por intermedio de Sancho. Al exigir la respuesta, Sancho dice: "La carta no la leyó (Dulcinea) porque dijo que no sabía leer ni escribir, antes la rasgó e hizo menudas piezas diciendo que no la quería dar a leer a nadie, porque no se supiesen en el lugar sus secretos, y que bastaba lo que yo le había dicho de palabra". La réplica del hidalgo aparece como parte de una ética del pudor: "Y avísote (Sancho) que no digas a nadie, ni a los que con nosotros vienen, de lo que aquí hemos departido y tratado; que pues Dulcinea es tan recatada que no quiere que se sepan sus pensamientos no será bien que yo, ni otro, por mí los descubra".

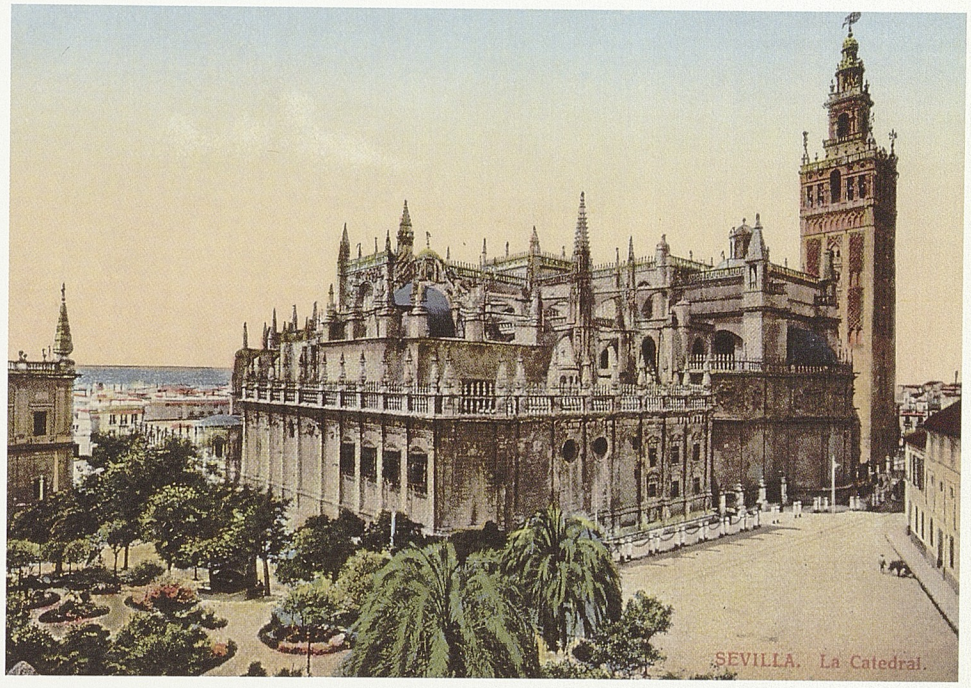
Una postal del 14 de octubre de 1977, mencionada en el libro "La tarjeta postal, de Sócrates a Freud y más allá", de Jacques Derrida, reproduce: "Salgo dentro de pocas horas, al fin voy. El tren hasta Nueva York (Paul me acompaña a la estación), luego, otra vez Kennedy. En el momento de hacer las maletas (los últimos acomodos, la selección de papeles, etc.), ya no sé qué hacer con mi carta de septiembre que ando arrastrando conmigo desde hace más de un mes, como si se tratara de una cosa extraña, muda, elocuente, con sus ratos de sueño, sus secuencias parlanchinas, imagínate a un muerto que habla y habla y luego a veces, de pronto, nada. Incapaz de tomar una decisión (voy y vengo de una a otra sin interrupción), acabo de decidir

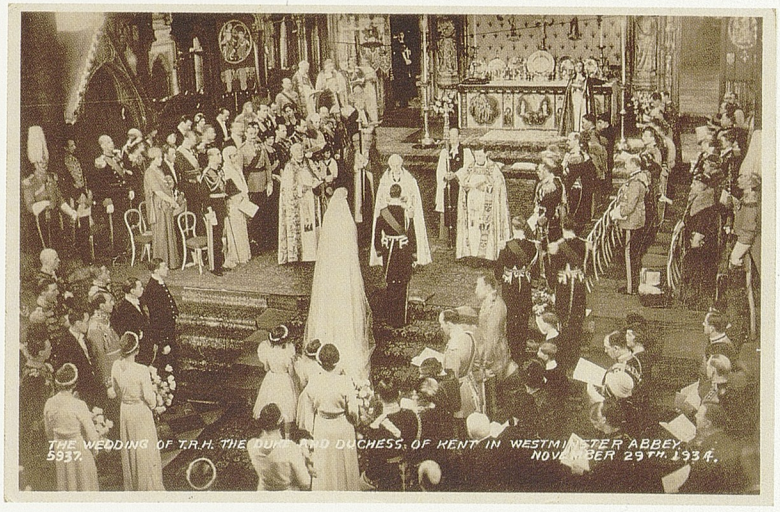


FONDEADERO, PAPUDO, 1925.

"La tarjeta postal fue, y sigue siendo en la actualidad, una forma masiva de comunicación visual, ya que transporta imágenes fotográficas de cualquier lugar del mundo.

ahora mismo llevármela, quedarme con ella un poco más. Entre las notas que tomé aquí, siempre, en mis pedacitos de cartón blanco (sobre el servicio postal en los países anglosajones, debería de enviártelos todos, qué inmensa epopeya significaría eso por sí solo, es algo muy hermoso, la historia postal), encuentro esto que transcribo para ti. En suma, se trata de la oficina correspondiente a la que allá en Burdeos almacena, seguramente antes de que sean destruidas, las cartas perdidas. Les llaman `cartas muertas´ y en el caso de los envíos a los que no pudo asignárseles destinatario, todo puede acabar en una subasta (auction, ésa era también la palabra para las ventas de esclavos, vi una inscripción casi sin borrar sobre una pared en Virginia, en Charlottesville)". "Cartas muertas" eran llamadas también en "Bartleby", la novela de Herman Melville, que narraba la soledad y el dolor del protagonista, un empleado de la Oficina de Cartas Muertas de Washington, sensiblemente marcado por el encuentro con esas palabras, que se acumulaban en el rezago de las cartas sin destino. He aquí el párrafo final de "Bartleby": "¡Cartas muertas!, ¿no se parece a hombres muertos? Conciban un hombre por naturaleza y por desdicha propenso a una pálida desesperanza. ¿Qué ejercicio puede aumentar esa desesperanza como el de manejar continuamente esas cartas muertas y clasificarlas para las llamas? Pues a carradas las queman todos los años. A veces, el pálido funcionario saca





Postales internacionales, Sevilla 1928 y Boda de los duques de Kent, Londres 1934.



Cantal — 82 — St. Flour — Courrier de Chaudesaigues


La Haute-Garonne
1675. - CAZÈRES. - Le Boulevard un Jour de Foire
Phot. Labouche Fr - Toulouse


Tenerife

de los dobleces del papel un anillo -el dedo al que iba destinado, tal vez ya se corrompe en la tumba-; un billete de banco remitido en urgente caridad a quien ya no come, ni puede ya sentir hambre; perdón para quienes murieron desesperados; esperanza para los que murieron sin esperanza, buenas noticias para quienes murieron sofocados por insoportables calamidades. Con mensajes de vida, estas cartas se apresuran hacia la muerte".

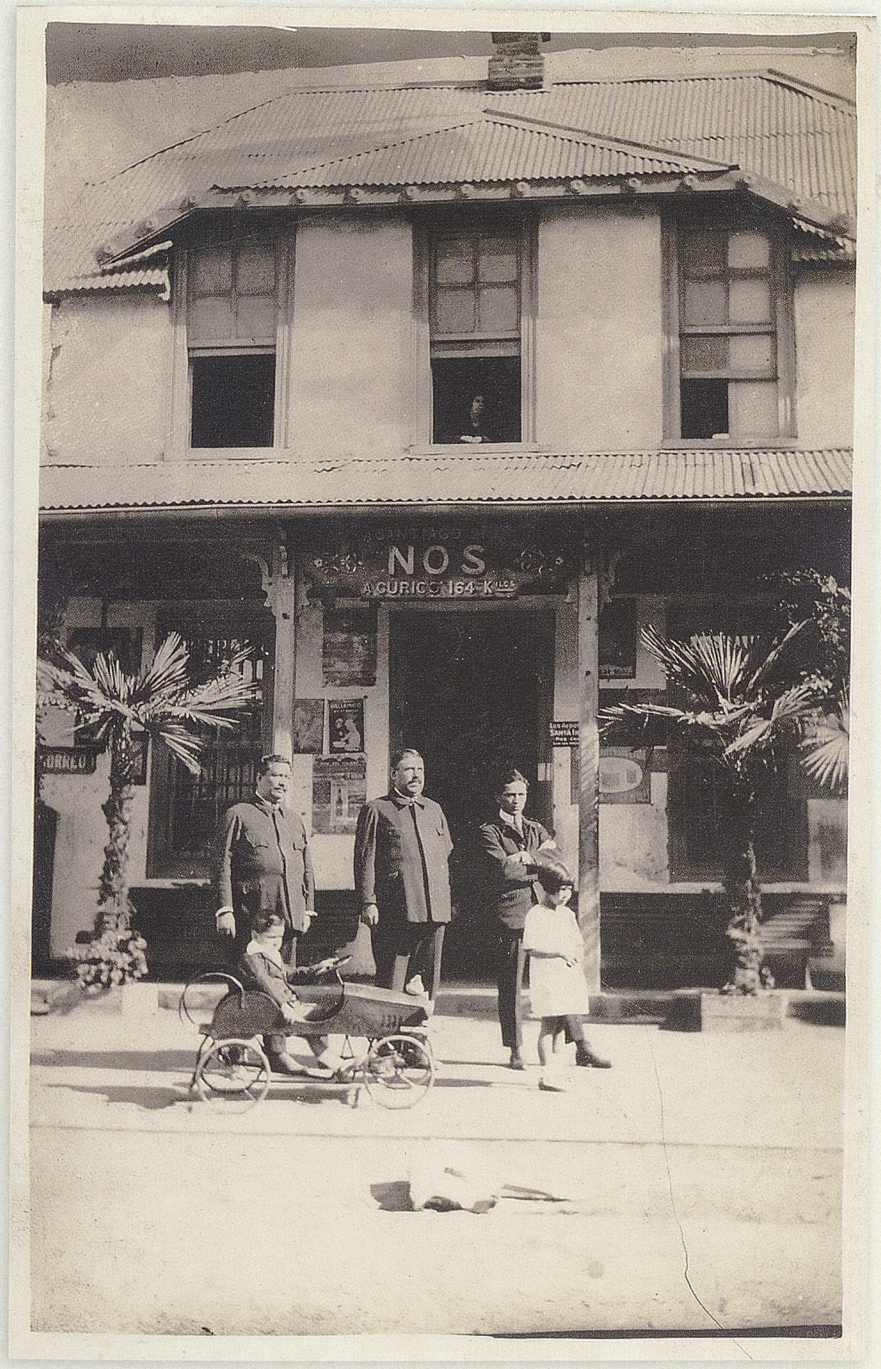
La tarjeta postal fue, y sigue siendo en la actualidad, una fórmula masiva de comunicación visual, ya que transporta en ella imágenes fotográficas de cualquier lugar del mundo para un gran número de personas; así, mucha gente que no está en condiciones de viajar puede conocer hermosos lugares a través de estas tarjetas, además de recibir un cariñoso saludo o una noticia. Y hoy, cuando la tarjeta postal se presenta en formatos diversos y ya escapa de la bidimensionalidad para dar mayor ilusión de realidad a sus imágenes, e incluso desplegar melodías musicales, trinos de pájaros, aplausos o campanas, o quizás sorprendernos desde la pantalla de la computadora con una postal virtual animada, bien podrían cumplirse las palabras del poeta español Rafael Montesinos, nacido en Sevilla en 1920: "Cuando los aviones estén en las cavernas,/ pintados como aves prehistóricas e inútiles;/ cuando la luna sea tan sólo un merendero/ con orquestas y barmen y parejas de novios;/ y pueda ver el cine de tarjetas postales,/ el año dos mil veinte de la era de Cristo,/ amigo mío, entonces será mi centenario".





Postales chilenas. Constitución 1923 y Pichilemu.







Postales chilenas. Nos 1926 y saludo de Feliz Año Nuevo, 1927.



Télex y telégrafos

Télex y telégrafos



¿Nunca ya tu mano breve, mitad ámbar,
mitad nieve, me enviará una dulce carta
escrita con tu letra menudita? ¿Nunca ya?"
Víctor Domingo Silva.

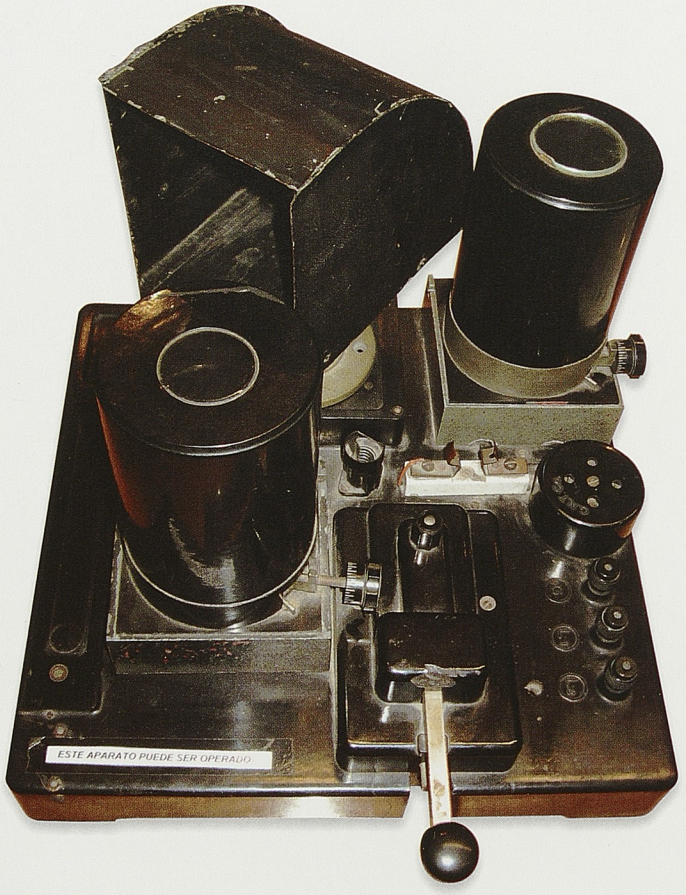
Télex y telégrafos

En el siglo XVIII, gracias al descubrimiento de la electricidad, pudieron utilizarse las señales eléctricas para la transmisión de mensajes a distancia. Aunque el primer sistema de telegrafía que funcionó de manera eficiente, logró hacerlo recién en el siglo XIX, cuando en 1837 se asociaron los inventos de Charles Wheatstone y William F. Cooke, en Gran Bretaña, sumados al de Samuel F. B. Morse, en Estados Unidos. Morse ideó un código de puntos y rayas que fue internacionalizado rápidamente. En el año 1874, Thomas Edison desarrolló la telegrafía cuádruple, con la cual era posible transmitir simultáneamente dos mensajes en sentido contrario, por la misma línea. Algunos productos derivados de la telegrafía y que actualmente están en uso son el teletipo, el télex y el fax. La palabra telegrafía viene del griego

y quiere decir "escribir a distancia". Este sistema de comunicación tiene orígenes remotos y con ella es posible transmitir señales que representan letras, números y signos escriturales.

Durante la década de 1880, la red telegráfica unía ya los cinco continentes. La red mundial comunicaba telegráficamente a los Estados y las agencias de noticias más importantes como las norteamericanas New York Associated Press, Harbour News Association, o las europeas Wolf, Reuter, Havas o la española Fabra. El telégrafo se convirtió en un elemento primordial del día a día para una gran mayoría de personas. Pronto, la introducción de la telegrafía sin hilos y la veloz incorporación de los inputs tecnológicos, mostraron la necesidad estatal y social de transmisión de información, que a principios del siglo XX comenzó a rivalizar con los primeros proyectos del sistema telefónico. Y fue en 1901 cuando se inicia la "telegrafía inalámbrica", y en el año 1925 cuando comienza el servicio de teletipo, y se oye la "radiofonía inalámbrica". Finalmente, en 1950 se consolida la televisión y el sistema de comunicación a larga distancia se encuentra en la cima de las telecomunicaciones.

La presencia del fax cobró importancia y se creía que podría desplazar la carta,

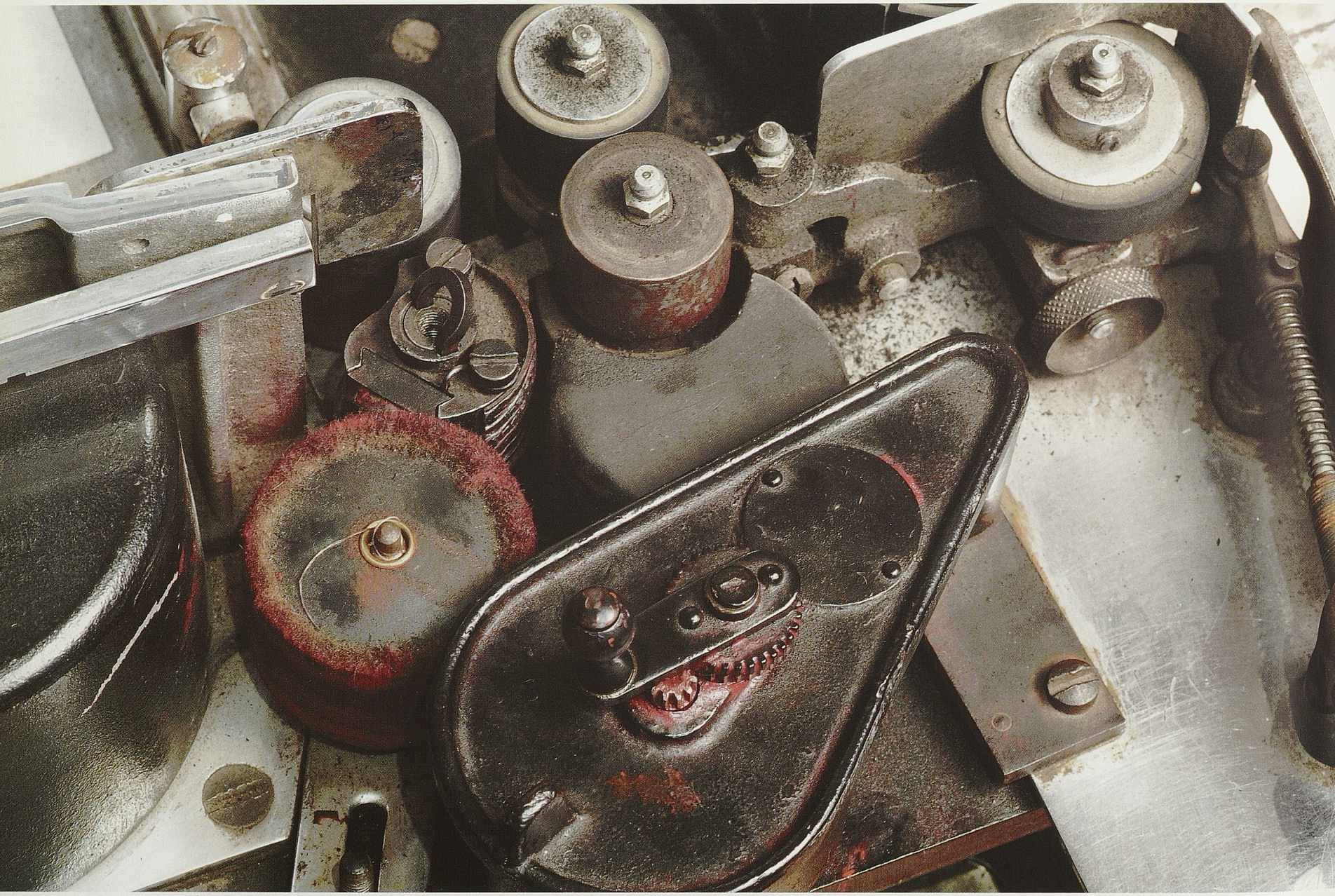


Cabezal de transmisión para radio telegrafía.

pero esta copiadora a distancia mantiene un lugar paralelo a otras formas de comunicación, ya que permite transmitir documentos manuscritos, diseños técnicos, fotografías desde una fotocopiadora conectada a un teléfono, hasta otra copiadora que se encuentre a una distancia considerable. Posteriormente, la "Red Telefónica Digital y de Servicios Integrados", ISDN, permitió transmitir simultáneamente mensajes orales, textos, imágenes y datos, gracias a que hace posible conectar a un solo enchufe diferentes aparatos de comunicación, como teléfono, fax, teletipo, télex, teletexto, transmisión de datos y teléfono con pantalla, ya que está también en contacto con satélites especializados de comunicación a distancia. Otras alternativas, como el correo de voz, permiten grabar los mensajes recibidos



Tablero morse compuesto de manipulador, switch, galvanómetro. 1910-1960.

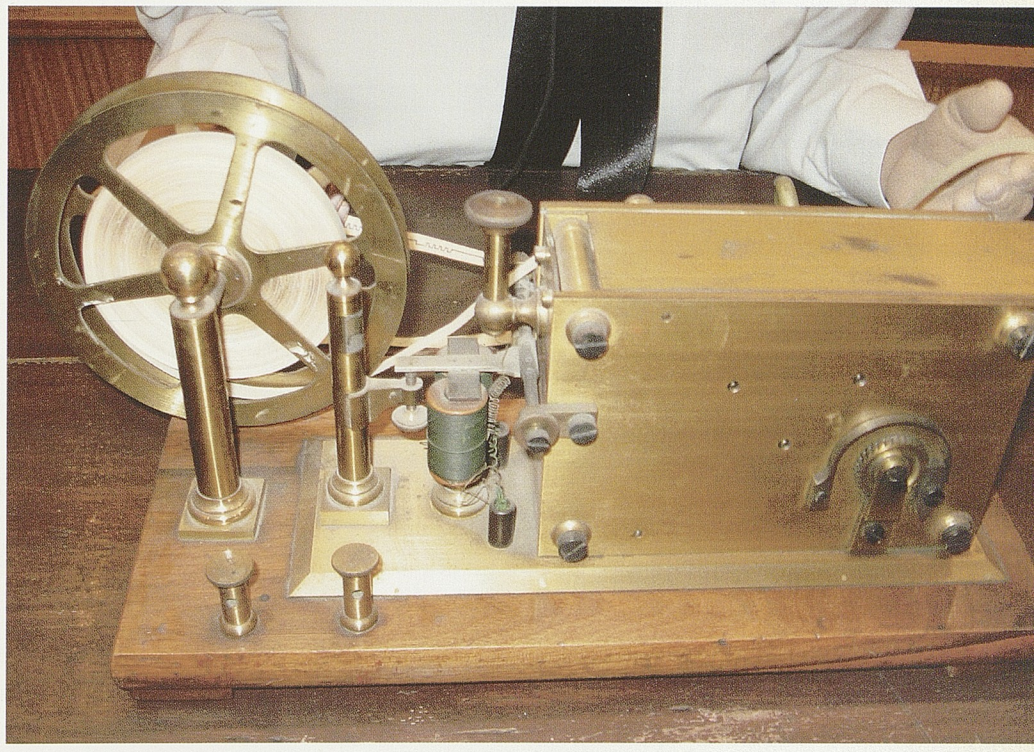


Matasellador eléctrico. Inglaterra, 1940.

para reproducirlos más tarde, en caso de que el usuario no responda la llamada.

El origen de Internet se debe a un proyecto de defensa de los Estados Unidos. A finales de la década del 60, la Agencia de Proyectos de Investigación Avanzados, ARPA, del Departamento de Defensa, identificó el protocolo TCP/IP; la idea base era garantizar la comunicación entre lugares alejados en caso de ataque nuclear. Actualmente, el TCP/IP sirve para garantizar eficazmente la transmisión de información entre lugares remotos a través de cualquier ruta disponible. A partir de 1975, ARPAnet funciona como red, y puede unir centros de investigación militares y universidades, pero, en el año 1983 se adquiere el TCP/IP como estándar general para todas las comunicaciones, y en 1990 ARPAnet desaparece para permitir el ingreso a la escena de las comunicaciones a la Internet, que une muchas redes de gran importancia como aquellas que permiten acceder a los grupos de noticias (Usenet), de 1979, y a la World Wide Web, desde el inicio de la década del 90.

El telégrafo fue una herramiento fundamental para el desarrollo del correo en el mundo. Hoy, el uso de internet ha reemplazado a las antiguas tecnologías de comunicación.



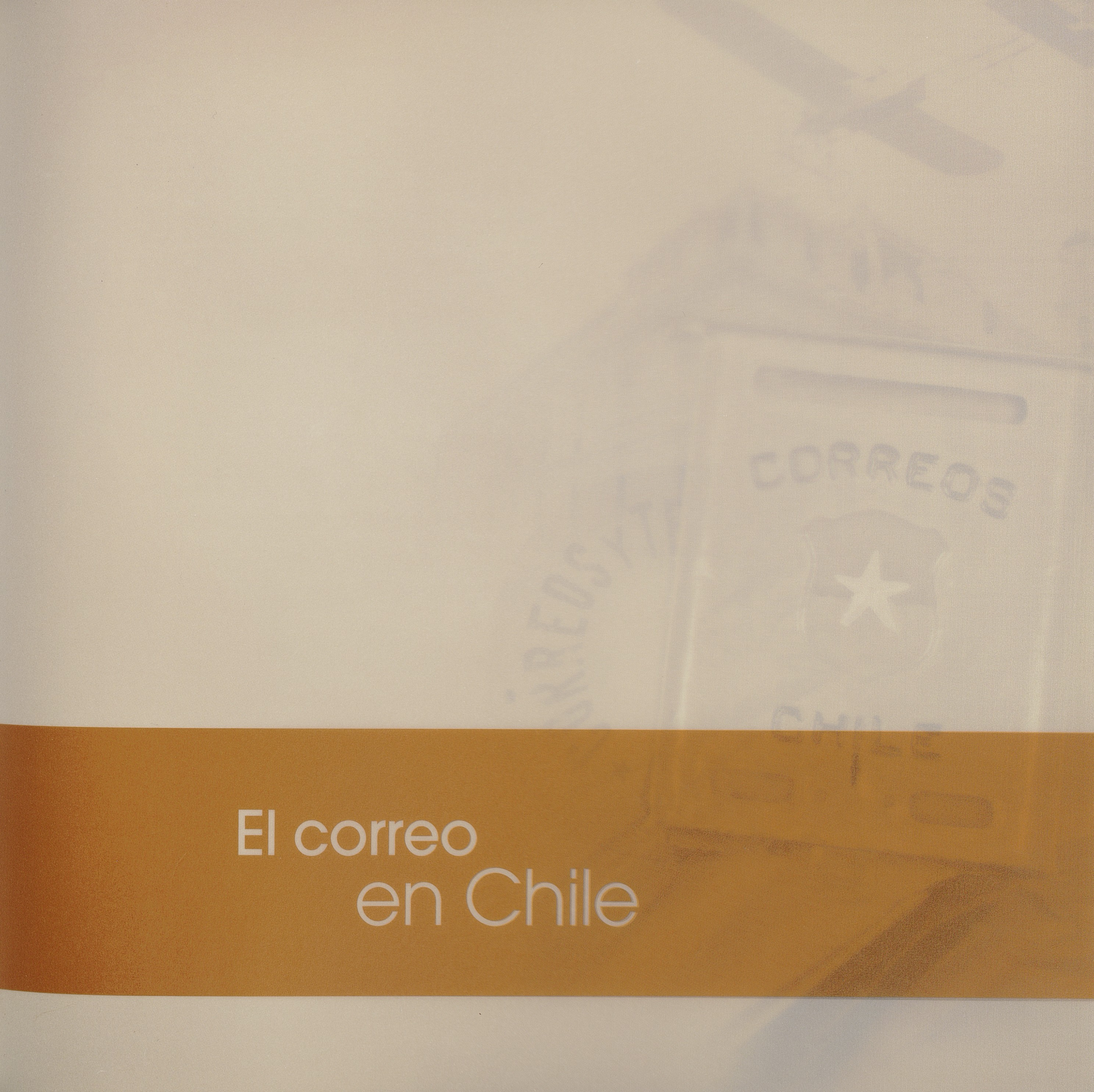
El correo electrónico es, en la actualidad, un elemento crucial en las redes de comunicación de las oficinas modernas, ya que permite transmitir mensajes de una computadora a otra a través de la línea telefónica, de conexión por microondas, de satélites de comunicación o de otro equipo de telecomunicaciones y enviar instantáneamente un mensaje con copia hacia varias direcciones. El correo electrónico se puede enviar vía red de área local de la empresa o a través de una red de comunicación nacional o internacional.

La infraestructura de Internet abarca todo el mundo, y facilita un acceso global a la información y comunicación de tal magnitud que ha sido capaz de alterar la economía mundial. En el presente, se estima en varios miles de redes las que se encuentran conectadas a Internet, y que representan más de seis millones de servidores, lo que se traduce en que sobre 50 millones de personas acceden a su información, en todos los idiomas del mundo, y pueden abrir archivos de lectura, ver videos, escuchar música, conseguir libros en las bibliotecas virtuales, fragmentos de películas, datos curiosos, mantener amistad con personas de sitios remotos, acceder a las noticias internacionales, estudiar, investigar, resolver un sinfín de problemas de orden práctico o teórico, hacer compras o vender curiosidades a un mercado internacional, además de planificar viajes, o recorrer ciudades a través de hermosísimos mapas virtuales.





Perforador de cinta telegráfica. 1920.



El correo en Chile

El correo en Chile


CORREOS
CHILE

"Quise ser el cartero anciano que sólo llevaba mensajes para ti. Al otro lado de la frontera era todo desierto y vacío (...) Atravesé las montañas llenas de ríos con fuego. Los mensajes ardían en mis alforjas de espejos (...) El paisaje se llenó de todas esas cartas. Una ciudad se levantó con todas ellas".

Javier Campos.

El correo en Chile

La ciudad de Santiago se fundó el 12 de febrero de 1541 y los escribanos Luis de Cartagena y Juan de Cárdenas extendieron el acta de fundación. Pedro de Valdivia eligió el sitio que ocuparía la ciudad y marcó el punto exacto en donde debía estar la Plaza Mayor. Desde ahí se extenderían las calles hacia los cuatro puntos cardinales. El alarife Pedro de Gamboa trazó la Plaza Mayor, un cuadrado de 138 varas por lado desde donde nacería la ciudad de Santiago. Posteriormente, cuando ya se encontraba demarcada por su incipiente trazado de damero, la Plaza de Armas ocupaba una manzana entera en el centro mismo de la ciudad. Hacia el lado noroeste se situaba el Palacio del Presidente, el edificio de la Intendencia, la Cárcel y los Tribunales de Justicia, con sus permanentes centinelas de guardia. Hacia el lado sureste estaba ubicada la Catedral y el antiguo Palacio Arzobispal.

CARTAS

DE

PEDRO DE VALDIVIA

QUE TRATAN DEL DESCUBRIMIENTO

Y CONQUISTA DE CHILE

EDICIÓN FACSIMILAR DISPUESTA Y ANOTADA

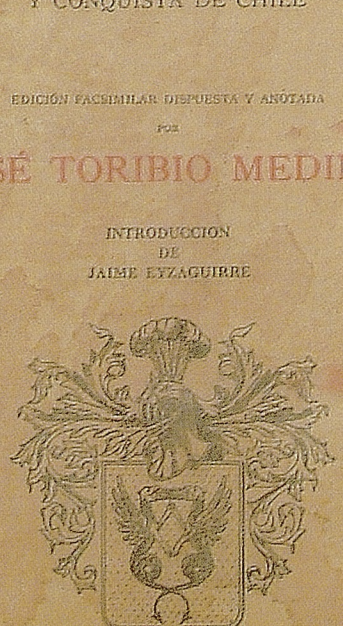
POR

JOSÉ TORIBIO MEDINA

INTRODUCCION

DE

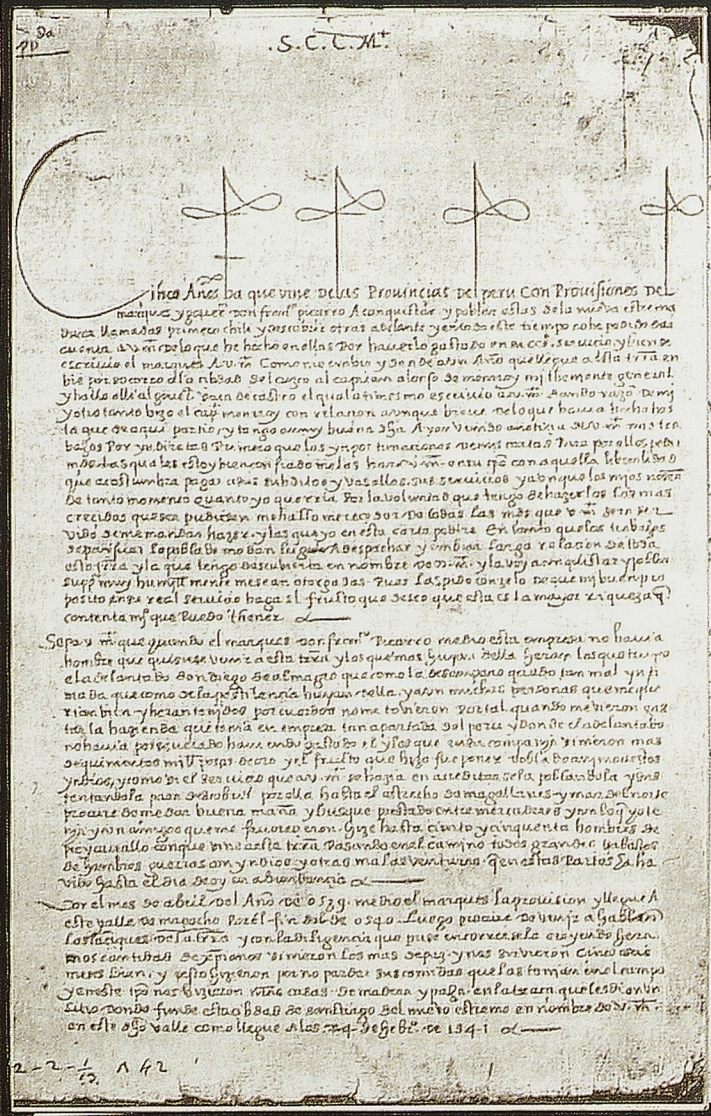
JAIME EYZAGUIRRE



FONDO HISTÓRICO Y BIBLIOGRÁFICO JOSÉ TORIBIO MEDINA

SANTIAGO DE CHILE

MCMLIII

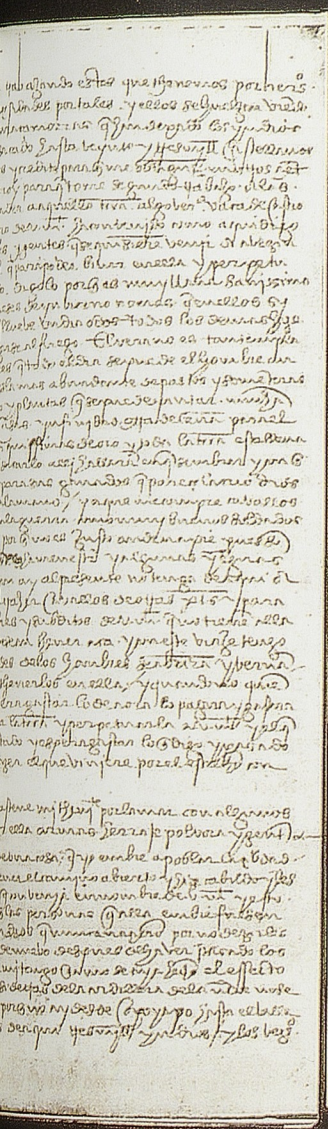


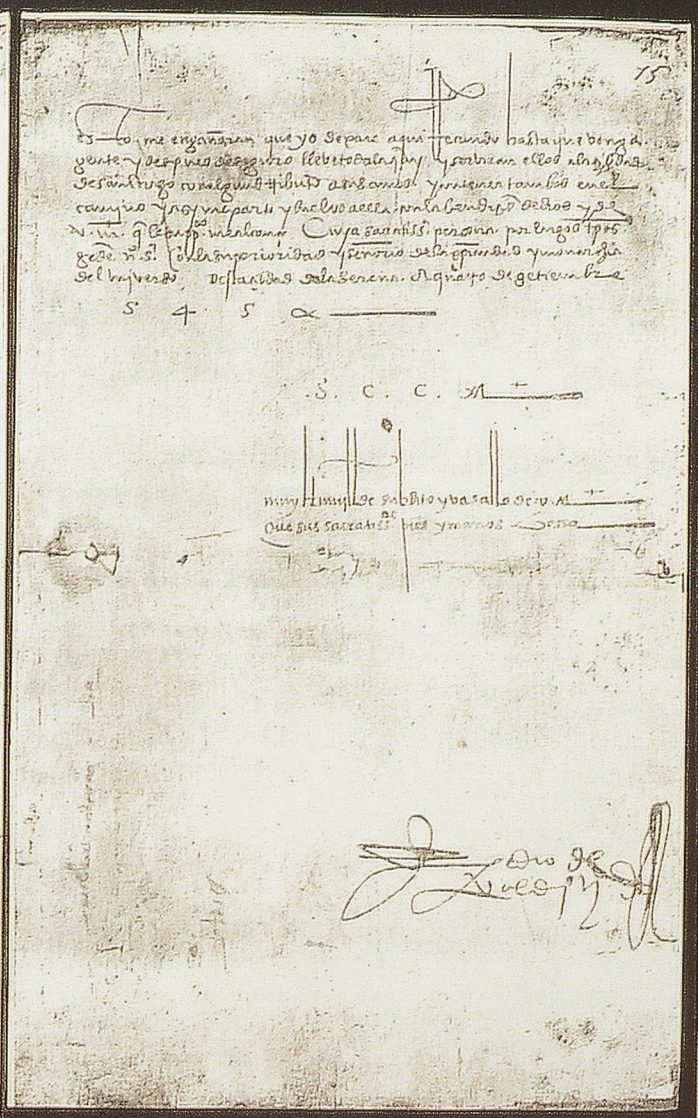
S. C. C. M.ª

Cinco Años ha que vine desta Provincias del peru Con Provisiones del
marques y aquel con fran.co pizarro A conquistar y poblar estas dela mesma estrema
vaca llamadas primero chile y sus provin.as otras adelante yen todo este tiempo nobe podido sa
car cosa cierta de lo que he hecho en ellas Por hauerlo gastado en su co.s seruicio y bien se
escriuio el marques A vuestra Mag.d Como me enbio y son de ahun Año que llegue a esta tierra en
bie por socorro dello nbras Gentes al capitan alonso de monroy my thiemente gouernl.
y hallo ella al general Pedro de Valdiuia el qual lo vino a mesmo escriuio a vuestra Mag.d como vyno
Yotro tanto hize el capitan monroy con relacion aunque breue delo que hauia hecho hasta
la que de aquel punto y tiempo acaesçido hasta Ayora Viendo enella vuestra Mag.d mas cla
ros Por ynformaciones oculares y Testimonios que los ynjustos tiranos della pudi
eron dar que las cartas y relaciones que con aquella ynbiamos
que cierto nunca pagas ni rescibidos y Vasallos que seruimos y abemos de
be tanto momento quanto yo querria Por la voluntad que tengo de hacer los mas
crecidos quesea pusible me hallo merecedor De Gratificacion las mas que V. M. sea ser
vido semeandar hazer y las que yo en esta carta pusiere En tanto que estos trabajos
se perficionan Suplico a V. M. con Rendimiento Despachar y enbiar larga relacion de toda
esta tierra y la que tengo descubierta en nombre de V. M. y la voy acrecentar y poblar
Suplico muy humilmente mese an otorgadas Estas mis Suplicaciones porque my buen pro
posito tenga Real seruicio haga El fruto que dello que esta es la mayor merced que
contenta mi alma Puedo Thener

Sepa V. M. que quando el marques don fran.co pizarro metio esta empresa no hauia
hombre que quisiese venir a esta tierra y los que mas Gente della tenian las cosas tuvi
eron la de la mar del Sur donde se halla mejor que como la tierra no estaua tan mal y fi
nalmente que como esta prouincia fuese tenida por muy pobre y de poca gente
ria tambien y hazan sus dichos por cuantos nome tobieron por Real quando me vieron sa
car la hazienda que tenia en empresa tan apartada del peru y donde el adelantado
no hauia perseguido ni hauia embiado gente y los que vinieron conmigo si vinieron mas
siguiendo mi fortuna que otra cosa yel fruto que hizo fue pensar todos nosotros
y ellos, yo me offrecia que en mi se hiziese en aquella tierra la probanza y ellos
se tentauan la ropa para yrse buyr pero ella hasta el derecho se me allegaron y me dixeron
que me querian buena mano y bueque pusiese orden como viuiesemos y yo les dixe
que yo no queria mas que fuesen con migo hasta ciento y cinquenta hombres de
pie y caballo con que esta tierra se sosegase en el camino todos pasando trabajos
de hambres guerras con yndios y otras mill desventuras Gente destas partes se ha
uido Gasta el dia de hoy en aburrimiento

Por el mes de abril del Año de 537. metio el marques la prouision y llego A
este valle de mapocho Pero él fin del de 536 Luego procure de yr a Gastar
los marques de la tierra y con la diligencia que pude entorpecerle el camino Pero
nos cautiuaron sesenta hombres y mataron los mas sepa y nos boluieron como
mueren Indios y esto fue por no poder sus cauallos que los tomaron en el campo
Yendo ellos nos vinieron todas armas De matarnos y paga en el alzarem que les dio vn
Viernes domingo fundo esta Villa de santiago del nuevo estremo en nombre de V. M.
en este dho valle como llegue a los 24. de Febr.o de 541





15

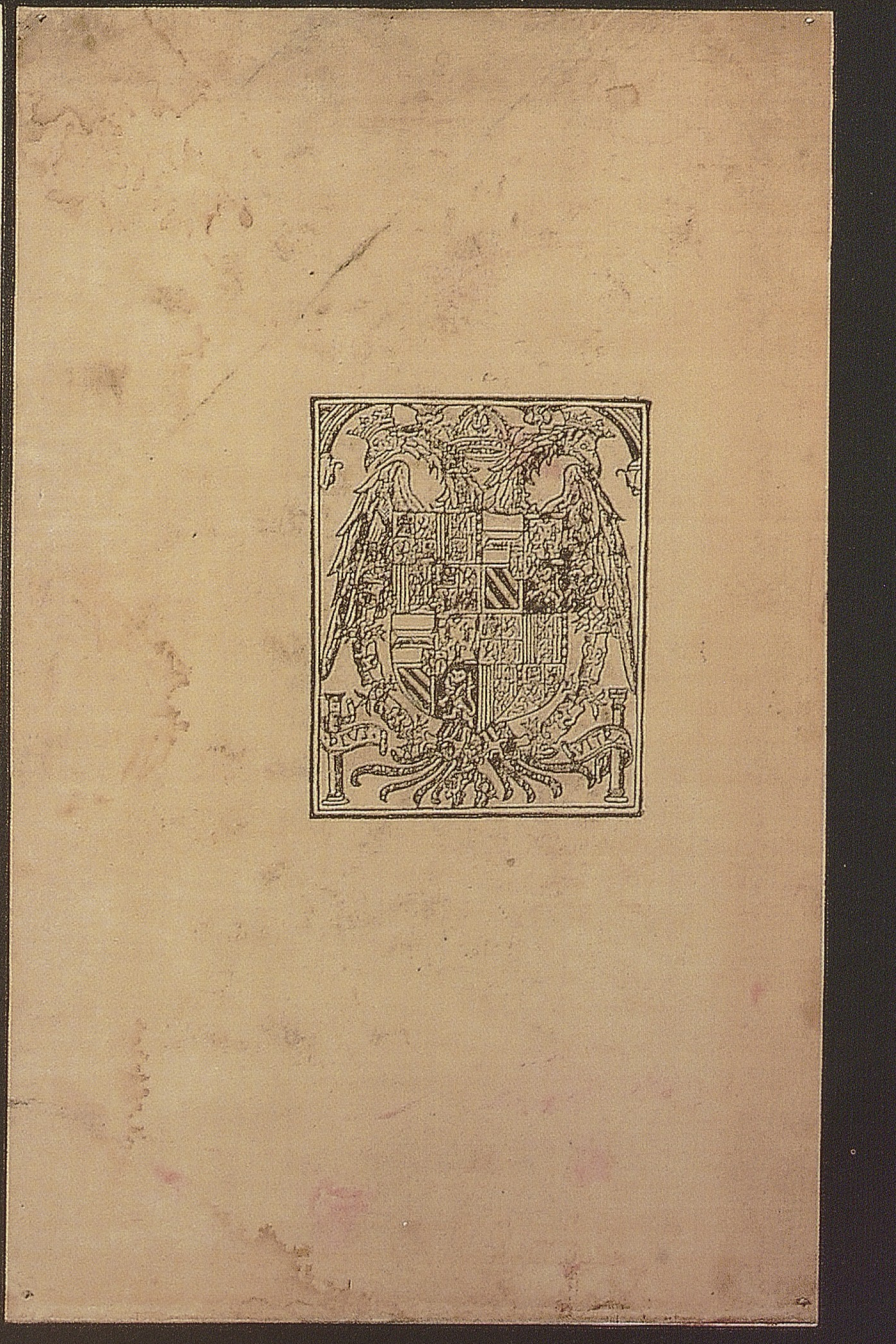
es—o me engañaran que yo depare aqui temudo hasta que venga d.
gente y despues segun lleuo acabar con ellos alguna
de aquello q̃ valga q̃ tributo acabando y venga a tomar lo q̃
conuiene y q̃ yo parta y buelua acerca con la bandera de dios y de
v.a. alteza. q̃ nuestro señor. Cuya sanctissima persona por largos tpos
gede n.s. como la cristiandad y seruicio de su iglesia y nuestra
del vniuerso. desseamos de la Serenissima Reyna de Inglaterra

S 4 5 ∝

S. C. C. ∧

muy humilde subdito y vasallo de v.a.

que bien sabes [illegible] y mandes





Calle de las Agustinas, cerro Santa Lucía y Teatro Municipal.

Cuenta William S.W. Ruschenberg, en el libro "Noticias de Chile", que en ese entonces la Catedral "se encuentra a medio acabar, a pesar de que se comenzaron los trabajos hace ya más de sesenta años. Es de estilo morisco y la única construcción en Santiago hecha toda de piedra. Los demás edificios son todos de adobe, blanqueados por fuera. Al lado suroeste de la plaza hay un portal, cuyos bajos están ocupados por almacenes, y sus altos, por casas particulares. En el costado noreste está el Café de la Nación y unas cuantas tiendas, cuyas puertas mal hechas cierran sus dueños, cuando tienen que salir, con grandes candados de ordinaria calidad".

Cuando se fundó Santiago, don Pedro de Valdivia tomó como espacio para la construcción de su casa, el solar que más tarde sería ocupado para levantar el edificio de Correos. Luego de la muerte del fundador, ocurrida en 1554, comenzó a ser usada como residencia de los gobernadores del Reino de Chile.

En el cerro Santa Lucía había un fuerte, un cuartel y un polvorín. El fuerte, levantado por los españoles luego de la fundación de Santiago, fue construido probablemente, según cuenta Ruschenberg, "con el objeto de sofocar cualquiera insurrección o conmoción del pueblo que pudiera suscitarse. Desde la cumbre del cerro el espectador ve a sus pies extenderse la ciudad de Santiago y sus suburbios como un plano en que se ostentan, de un solo golpe de vista, las calles, las quintas y jardines de los alrededores. No hay casa que no tenga su jardín y por este motivo la ciudad se extiende sobre un terreno mucho mayor del que abarcaría una ciudad de igual población (no sube de cuarenta mil almas) en nuestro país".

En el año 1650, la casa de los gobernadores comienza a ser sometida a una serie de transformaciones, y en 1712 el Gobernador don Juan Andrés de Ustariz demanda la construcción de un nuevo edificio, el que posteriormente será modificado durante los años 1771 y 1785. La última remodelación permitía observar que la casa —de un piso y con una torre baja con techo, a cuatro faldones sobre su portada— asumía el estilo neoclásico. Las características arquitectónicas que destacaban en la edificación eran la alternancia de vano y pilastra, cornisamiento en voladizo, antetecho de balaustrada y pináculos en el eje de la gran portada, realizada en piedra sillar, con un arco de medio punto y portón claveteado y coronado con las Armas del Rey.

José Manso de Velasco, Gobernador de Chile, consideraba que uno de los objetivos principales de su política fundacional era aumentar el control que el Estado ejercía sobre la sociedad. Fue así como ordenó la fundación de ciudades, entre las que se cuentan San Felipe, en 1740; Cau-

"No hay casa que no tenga su jardín y por este motivo la ciudad se extiende sobre un terreno mucho mayor del que abarcaría una ciudad de igual población (no sube de cuarenta mil almas) en nuestro país".



quenes, Talca, San Fernando, Los Ángeles y Melipilla, en 1742; Curicó y Rancagua, en 1743; y en 1744, la ciudad de Copiapó. Durante su mandato se destacó por la realización de múltiples obras como la construcción del primer Mercado Público de Abastos de Santiago, la construcción de canales de regadío en el Río Maipo, la construcción de tajamares en el Río Mapocho, la reconstrucción de la ciudad de Valdivia —destruida luego del terremoto— y la celebración de un armisticio con los mapuches, acto conocido como el "Parlamento de Tapihue".

Luego de la partida de Manso de Velasco, al ser nombrado Virrey del Perú, éste designó como Gobernador interino de Chile a Francisco José de Ovando, quien se dedicó a realizar, entre otras, las obras de reconstrucción de la cárcel de Santiago, y a establecer un correo terrestre que facilitara la comunicación con la ciudad de Potosí.

La Corona se preocupó de crear un servicio de correos que fuese seguro y prestase confianza a sus usuarios, y para ello entregó concesiones privadas a personeros de confianza, bajo supervisión real. De esta manera, la concesión del Servicio de Correos del Virreinato del Perú fue entregada a la familia Carvajal, quien la mantuvo hasta cuando Felipe V estatizó el servicio.



El gobernador Ortiz de Rozas nombró a don Ignacio de los Olivos, quien era tesorero de la Diputación de Comercio, como Teniente del Correo Mayor. El "adelantado" Ignacio de los Olivos se convierte así en el fundador del Correo de Chile, independiente del Correo de Lima, en el año 1747. Pero fue en el año 1762, cuando se produjo el nombramiento de don Jerónimo de Grimaldi como "Superintendente General de Correos", que los servicios postales del Reyno se organizaron, reglamentándose los oficios de administradores, interventores, oficiales, carteros, guardias, postas, mozos y postillones, y en

"El 20 de agosto de 1764, se normó la forma de despachar los correos y se ordenó que todas las cartas que salieran para las Indias fueran marcadas con un sello que dijera España, y que las cartas que llegasen desde América llevaran el sello que dijera Indias.


CARTERO
VALIJERO
CORREOS
DE
CHILE


278
Señores
Victor Vogt x C
Valdivia



el año 1763 se sistematizó el servicio de pliegos certificados. El 20 de agosto de 1764, se normó la forma de despachar los correos y se ordenó que todas las cartas que salieran para las Indias fueran marcadas con un sello que dijera España, y que las cartas que llegasen desde América llevaran el sello que dijera Indias. El año 1764 se reglamentó el Correo Marítimo desde España a las Indias Occidentales, para lo cual se nombra como encargado a Pedro Antonio de Cossio.

En el siglo XIX, durante la República, el sistema de correo era muy precario en su funcionamiento, ya que no se contaba con recursos suficientes para mejorarlo y su pequeña población tampoco lo exigía. Se cuenta que por entonces la valija a Valparaíso transportaba apenas diez cartas al mes. Fue necesario que la población del país creciese y el territorio aumentara sus riquezas para que el Servicio de Correos de Chile se desarrollara.

Durante el gobierno del General Manuel González, en México el año 1884, se publicó el primer Reglamento y Manual de Organización de la Administración General de Correos, con el carácter de Dirección General desde 1901.

Hasta entonces, las comunicaciones postales eran canalizadas a través del Correo Mayor de las Indias y España, la Junta Suprema de Correos y la Dirección General de Correos y Postas de España e Indias.

El correo era el instrumento fundamental de comunicación y administración entre la Corona y el Nuevo Mundo. Durante la colonia, la correspondencia viajaba en barcos correos, conocidos como "naves de aviso", que iban custodiadas por galeones de guerra para así protegerlas de ataques de las armadas enemigas y del continuo acoso de los piratas. Posteriormente, los envíos eran recibidos por funcionarios de confianza que debían encargarse de su distribución. Éste fue el primer grupo de trabajadores españoles en América, quienes eran personajes elegidos debido a que representaban una confianza absoluta para los virreyes y gobernadores.

El historiador Manuel Dinamarca cuenta que "pese a todos los obstáculos que encontraba el correo entre estos mundos —las enormes distancias, los rigores geográficos y climáticos y los peligros bélicos—, las comunicaciones postales nunca se interrumpieron, lo que constituye un capítulo de honor en la historia del correo universal".

En Chile, a causa de la resistencia mapuche, la colonización fue desplegada militarmente, y el correo adquirió ese método. "Además, las costas chilenas —continúa Dinamarca— eran blanco predilecto de los ataques piratas, lo que obligaba a instalar puestos de observación y defensa frente al mar, los que debían estar coordinados entre sí y con las autoridades de

Santiago y Lima. Esta coordinación sólo podía cumplirla un correo semimilitar". Un correo por tierra mantenía el flujo de las comunicaciones entre Santiago, Concepción, los puestos y pequeños fuertes de colonizadores instalados al sur del Maule. Posteriormente, el año 1747, Felipe V de Borbón promulga un decreto que estatiza los correos imperiales, en España y también en América.

El correo chileno nace para responder a las necesidades de modernización del país, iniciado con el gobierno de José Antonio Manso de Velasco (1736-1745), quien, junto a Domingo Ortiz de Rozas, (1745-1755), crearon una "Red Postal" que iba desde la ciudad de La Ligua al sur, las que finalmente formaron pueblos, villas y ciudades, y para las cuales se hizo urgente la construcción de caminos para permitir el paso seguro a las diligencias que transportaban pasajeros, cargas postales y mercaderías.

La correspondencia recibida despertaba gran expectación en sus destinatarios, ya sea por su contenido sentimental, o por la certificación de apreciados informes financieros que permitían manejar ventajosamente el comercio. Sin embargo, hay que considerar también su importancia política, debido a la impronta de los timbres reales estampados en aquellos sobres



"Antonio Manso de Velasco (1736-1745), junto a Domingo Ortiz de Rozas (1745-1755), crearon una "Red Postal" que iba desde la ciudad de La Ligua al sur.

que traían mercedes, nombramientos, títulos nobiliarios, destituciones y retiros de funcionarios que lamentablemente ya no eran favorecidos por la credibilidad de los reyes. Así funcionaban los sistemas postales con los Correos Mayores de las Indias, que dictaban reglamentos acerca del tipo de correspondencia a despachar, embalajes y valores aplicados sobre las cargas, considerando también normas precisas sobre el tonelaje de los barcos.

Entre los años 1761-1768, el gobernador Antonio de Guill y Gonzaga potenció fuertemente las comunicaciones postales estimulando su desarrollo a nivel del territorio chileno y también internacional. Cuenta don Manuel Dinamarca que "en ese tiempo, la correspondencia proveniente de España y otros países de Europa llegaba primero a Montevideo, y desde allí cruzaba la Cordillera de los Andes por el paso de Uspallata. El recorrido duraba meses y cuando había mal tiempo, los conductores del correo no se atrevían a cruzarla".

Guill y Gonzaga retomó la experiencia de Tassis en el cruce del correo por los Alpes y aplicó ese conocimiento organizando el correo al interior de Chile, y regularizando las comunicaciones internacionales entre Santiago, Buenos Aires y Montevideo. Para ello, implementó un sistema de postas a través de la cordillera, que contaría con

refugios adecuados para protegerse de las nevadas y los permanentes cortes de caminos. Enseguida gestionó la formación de los encargados para realizar la tarea, los que fueron principalmente seleccionados desde el gremio de los arrieros, y el paso siguiente fue contratar a un ingeniero con experiencia en este tipo de trabajos, lo cual ocurrió en el año 1765, cuando designó a don Ambrosio O´Higgins, más tarde Virrey del Perú y padre del prócer de la Independencia, don Bernardo O´Higgins. Cuenta Dinamarca en su libro que "en un pormenorizado informe entregado a las autoridades de Chile y del Correo, O'Higgins destaca las difíciles condiciones de transporte, los temporales de viento y nieve, los fríos nocturnos casi imposibles de resistir para los seres humanos. Relata, asimismo, cómo él mismo y tres mozos de servicio que lo acompañaban, sólo pudieron salvar sus vidas gracias a la Divina Providencia". Luego de tres años comenzó la tarea del primer correo internacional entre Santiago y Buenos Aires. El trayecto contaba con una estación en Huechuraba, San Felipe, Los Andes y Mendoza. Y desde ahí a Buenos Aires y Montevideo el trayecto era más sencillo.

Don Ambrosio propuso la construcción de varias casas de piedra que tuvieran espacio suficiente para 15 personas y estuviesen provistas de víveres y cueros de guanaco para el abrigo de sus huéspedes. Sus puertas serían de madera y exteriormente forradas en cobre. Llevarían una cerradura cuya llave sería la misma para todas las casas, con el fin de facilitar el acceso a ellas. La llave estaría a cargo de los Corregidores del Valle de Aconcagua y de Mendoza.

Esos singulares refugios cordilleranos eran llamados "capuchas", y su sólida construcción de piedra los convirtió en espacios muy seguros, que incluso hoy aparecen en el camino para testimoniar esa época como emotivos monumentos históricos. Desde entonces, los correos del país y de América extendieron sus rutas y cubrieron zonas lejanas de un modo regular y eficiente, hecho que incidió en que los patriotas americanos mantuviesen una buena comunicación durante la Guerra de la Independencia.

Alrededor del año 1771, durante el periodo del gobernador Agustín de Jáuregui, fue nombrado Fernando Urízar como primer Administrador General del Correo. Él se propuso unir Santiago y Valparaíso por un servicio postal regular semanal, además de un correo marítimo para hacer más operativo el comercio internacional desde ese puerto. Las necesidades de comunicación se incrementaban y ya en el año 1775, el servicio cubría dos veces por semana el trayecto a Valparaíso, y una vez por semana el que se dirigía a la ciudad de Concepción. Se fundó además un correo en La Serena, dada la importancia estratégica de la ciudad, y se implementó un servicio de estafetas entre algunos puntos del norte y el sur del país. Cabe recordar que por esa fecha, el censo de 1778 permitió conocer que en la ciudad de Santiago la población total era de 259.646 habitantes, de los cuales dos tercios, 190.000, eran blancos o criollos, 20.651 mestizos, 22. 568 indios y 25.508 negros y mulatos.



Ambrosio O´Higgins.



Cordillera de los Andes. Casucha del correo en el camino del Juncal.

Cuenta don Manuel Dinamarca en su libro que "Fernando Urízar, llevado por su celo funcionario y para dirigir mejor las operaciones postales, instaló la sede principal del correo en su propia casa, ubicada en la calle Santo Domingo esquina de Teatinos. Durante más de un siglo, la casa fue conocida por los santiaguinos como `el Correo Viejo´. La histórica casona fue demolida en el año 1888".

El primer documento en la formación de la institucionalidad ocurre en el año 1794, cuando don Ambrosio O'Higgins rige el país como su gobernador. Entonces se dictó la "Ordenanza General de Correo", con el fin de normar el servicio postal cuando el periodo de la Colonia llegaba a su fin y se iniciaba la República. Algunas de sus reglas apuntaban a la inviolabilidad de la correspondencia, costos proporcionales y convencionales, y reconocimiento de su estatuto de servicio público. Se ratificaba además el monopolio del correo por parte del Estado, según las ordenanzas de la Corona española.

El estilo de las misivas en aquella época era muy estereotipado. Comenzaba siempre con el "Santiago de Chile", aunque la carta fuese destinada a un sitio cualquiera de la misma capital, y luego seguía el "Muy señor mío y mi dueño", concluyendo indispensablemente, si era hombre, con los jeroglíficos que besan las manos, y si era señora, los pies. Del mismo modo, los clérigos, desde sacerdote a obispo, ponían siempre la palabra "Capellán".

En el libro "Tipos y costumbres de Chile", de Pedro Ruiz Aldea, se lee a propósito del tema, acerca de las misivas que llegaban al diario donde él se desempeñaba como periodista: "Llegan ahora las cartas. Algunas de éstas suelen venir sin franquear, pero en cambio es franco el estilo. Éstas contienen comunicados o correspondencias que, a más de leer penosamente, es menester rehacer para que puedan ver la luz pública, porque si no se imprimen, sus autores se retiran y arrastran a otros consigo; aquellas piden que se les remese tantos ejemplares de tales o cuales publicaciones, pero no acompañan su importe; las otras anuncian salida de subscriptores y dan esperanzas de que entrarán otros nuevos. La cuenta que se ha mandado pedir no se incluye, porque ya la mandaron en estampillas por el correo y ésta se ha perdido. Los demás subscriptores no pagan porque no han recibido todos



Sellos postales de la Independencia

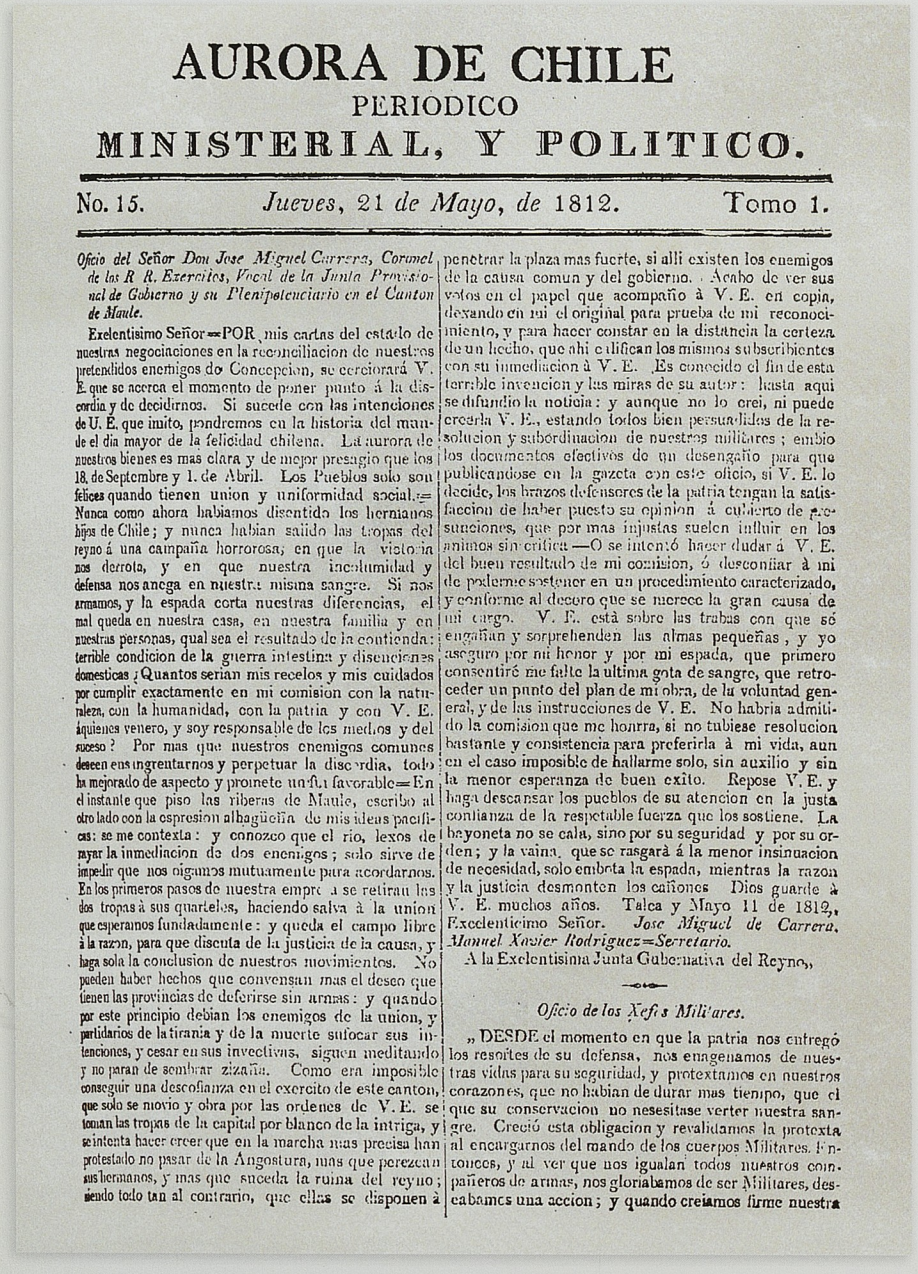
sus números, y por último los vecinos se quejan de que el periódico no les ha conseguido ningún bien del gobierno, a pesar del tiempo que se publica y de que ellos pagan puntualmente cuanto aviso mandan imprimir".

Por entonces comenzó a germinar en América un creciente descontento popular por el régimen monárquico que aún se mantenía en el poder, y esto se encauzó hacia la búsqueda de independencia y de nuevos sistemas de gobierno. Como cuenta el historiador Dinamarca, la coyuntura la dio el cautiverio del rey de España por el ejército napoleónico. "En las colonias, la semilla libertaria inspirada en la Revolución Francesa y la Independencia de los Estados Unidos, fructificó en la formación de Juntas de Gobierno, aún leales al rey pero que aspiraban a formas de gobierno autónomas hasta que Fernando VII recobrara su corona". Conocido es el caso de Los Tres Antonios, que a través del correo traían desde Francia la idea libertaria de los Enciclopedistas, en francés, con portadas de vidas de Santos, eran Antonio de Bernays , Antonio de Gramuset y José Antonio de Rojas.

Así, iniciado el enfrentamiento entre patriotas y realistas, los trabajadores postales y el correo debieron cumplir un rol crucial para mantener la eficiencia de las comunicaciones, que fluían desde ambos bandos hacia sus partidarios. Dadas las circunstancias se produjo una natural disminución de tráfico postal, aunque el servicio nunca dejó de cumplir con su tarea. Cuenta Dinamarca que "durante el conflicto independentista los trabajadores del correo y los mensajeros improvisados cumplieron importantes roles, alimentando las esperanzas patriotas, informando a la resistencia y


Familia
Hernández Alvear
Calle de los Alamos 538
Chillán Viejo


VALIJERO
CORREOS
DE
CHILE



AURORA DE CHILE
PERIODICO
MINISTERIAL, Y POLITICO.

No. 15. *Jueves, 21 de Mayo, de 1812.* Tomo 1.

Oficio del Señor Don Jose Miguel Carrera, Coronel de los R. R. Exercitos, Vocal de la Junta Provisional de Gobierno y su Plenipotenciario en el Canton de Maule.

Exelentisimo Señor=POR mis cartas del estado de nuestras negociaciones en la reconciliacion de nuestros pretendidos enemigos de Concepcion, se cerciorará V. E. que se acerca el momento de poner punto á la discordia y de decidirnos. Si sucede con las intenciones de U. E. que imito, pondremos en la historia del mundo el dia mayor de la felicidad chilena. La aurora de nuestros bienes es mas clara y de mejor presagio que los 18. de Septembre y 1. de Abril. Los Pueblos solo son felices quando tienen union y uniformidad social.= Nunca como ahora habiamos disentido los hermanos hijos de Chile; y nunca habian salido las tropas del reyno á una campaña horrorosa, en que la victoria nos derrota, y en que nuestra incolumidad y defensa nos anega en nuestra misma sangre. Si nos armamos, y la espada corta nuestras diferencias, el mal queda en nuestra casa, en nuestra familia y en nuestras personas, qual sea el resultado de la contienda: terrible condicion de la guerra intestina y disenciones domesticas ¿Quantos serian mis recelos y mis cuidados por cumplir exactamente en mi comision con la naturaleza, con la humanidad, con la patria y con V. E. áquienes venero, y soy responsable de los medios y del suceso? Por mas que nuestros enemigos comunes deseen ensangrentarnos y perpetuar la discordia, todo ha mejorado de aspecto y promete un fin favorable=En el instante que piso las riberas de Maule, escribo al otro lado con la espresion alhagüeña de mis ideas pacificas: se me contesta: y conozco que el rio, lexos de rayar la inmediacion de dos enemigos; solo sirve de impedir que nos sigamos mutuamente para acordarnos. En los primeros pasos de nuestra empresa se retiran las dos tropas á sus quarteles, haciendo salva á la union que esperamos fundadamente: y queda el campo libre á la razon, para que discuta de la justicia de la causa, y haga sola la conclusion de nuestros movimientos. No pueden haber hechos que convensan mas el deseo que tienen las provincias de deferirse sin armas: y quando por este principio debian los enemigos de la union, y partidarios de la tirania y de la muerte sufocar sus intenciones, y cesar en sus invectivas, siguen meditando y no paran de sembrar zizaña. Como era imposible conseguir una desconfianza en el exercito de este canton, que solo se movio y obra por las ordenes de V. E. se toman las tropas de la capital por blanco de la intriga, y se intenta hacer creer que en la marcha mas precisa han protestado no pasar de la Angostura, mas que perezcan sus hermanos, y mas que suceda la ruina del reyno; siendo todo tan al contrario, que ellas se disponen á penetrar la plaza mas fuerte, si alli existen los enemigos de la causa comun y del gobierno. Acabo de ver sus votos en el papel que acompaño á V. E. en copia, dexando en mi el original para prueba de mi reconocimiento, y para hacer constar en la distancia la certeza de un hecho, que ahi califican los mismos subscribientes con su inmediacion á V. E. Es conocido el fin de esta terrible invencion y las miras de su autor: hasta aqui se difundio la noticia: y aunque no lo crei, ni puede creerla V. E., estando todos bien persuadidos de la resolucion y subordinacion de nuestros militares; embio los documentos efectivos de un desengaño para que publicandose en la gazeta con este oficio, si V. E. lo decide, los brazos defensores de la patria tengan la satisfaccion de haber puesto su opinion á cubierto de prevenciones, que por mas injustas suelen influir en los animos sin critica.=O se intentó hacer dudar á V. E. del buen resultado de mi comision, ó desconfiar á mi de poderme sostener en un procedimiento caracterizado, y conforme al decoro que se merece la gran causa de mi cargo. V. E. está sobre las trabas con que se engañan y sorprehenden las almas pequeñas, y yo aseguro por mi honor y por mi espada, que primero consentiré me falte la ultima gota de sangre, que retroceder un punto del plan de mi obra, de la voluntad general, y de las instrucciones de V. E. No habria admitido la comision que me honra, si no tubiese resolucion bastante y consistencia para preferirla á mi vida, aun en el caso imposible de hallarme solo, sin auxilio y sin la menor esperanza de buen exito. Repose V. E. y haga descansar los pueblos de su atencion en la justa confianza de la respetable fuerza que los sostiene. La bayoneta no se cala, sino por su seguridad y por su orden; y la vaina, que se rasgará á la menor insinuacion de necesidad, solo embota la espada, mientras la razon y la justicia desmontan los cañones Dios guarde á V. E. muchos años. Talca y Mayo 11 de 1812,, Excelentisimo Señor. *Jose Miguel de Carrera. Manuel Xavier Rodriguez=Secretario.*

A la Exelentisima Junta Gubernativa del Reyno,,

Oficio de los Xefes Militares.

„ DESDE el momento en que la patria nos entregó los resortes de su defensa, nos enagenamos de nuestras vidas para su seguridad, y protextamos en nuestros corazones, que no habian de durar mas tiempo, que el que su conservacion no nesesitase verter nuestra sangre. Creció esta obligacion y revalidamos la protexta al encargarnos del mando de los cuerpos Militares. Entonces, y al ver que nos igualan todos nuestros compañeros de armas, nos gloriabamos de ser Militares, deseabamos una accion; y quando creiamos firme nuestra



Fray Camilo Henríquez.

desinformando a los realistas, tarea en la que se distinguió el guerrillero Manuel Rodríguez".

El patriota fray Camilo Henríquez, creador de "La Aurora de Chile", fue un gran promotor del correo chileno, con la puesta en circulación del primer periódico nacional, que era distribuido a través del servicio postal.

El 12 de febrero de 1818, con la proclamación de la Independencia, se inicia en Chile el periodo republicano y fue el correo el que tuvo la misión de difundir la proclama en todas las ciudades del país. El gobierno es presidido entonces por don Bernardo O'Higgins, quien decide que la administración de todos los servicios de correos sea estatizada. Pronto se instaura un correo diario entre las ciudades de San-



Manuel Rodríguez.

tiago y Valparaíso, además de otros sitios importantes del país, y se libera el impuesto para los libros, revistas, cuadros y pinturas.

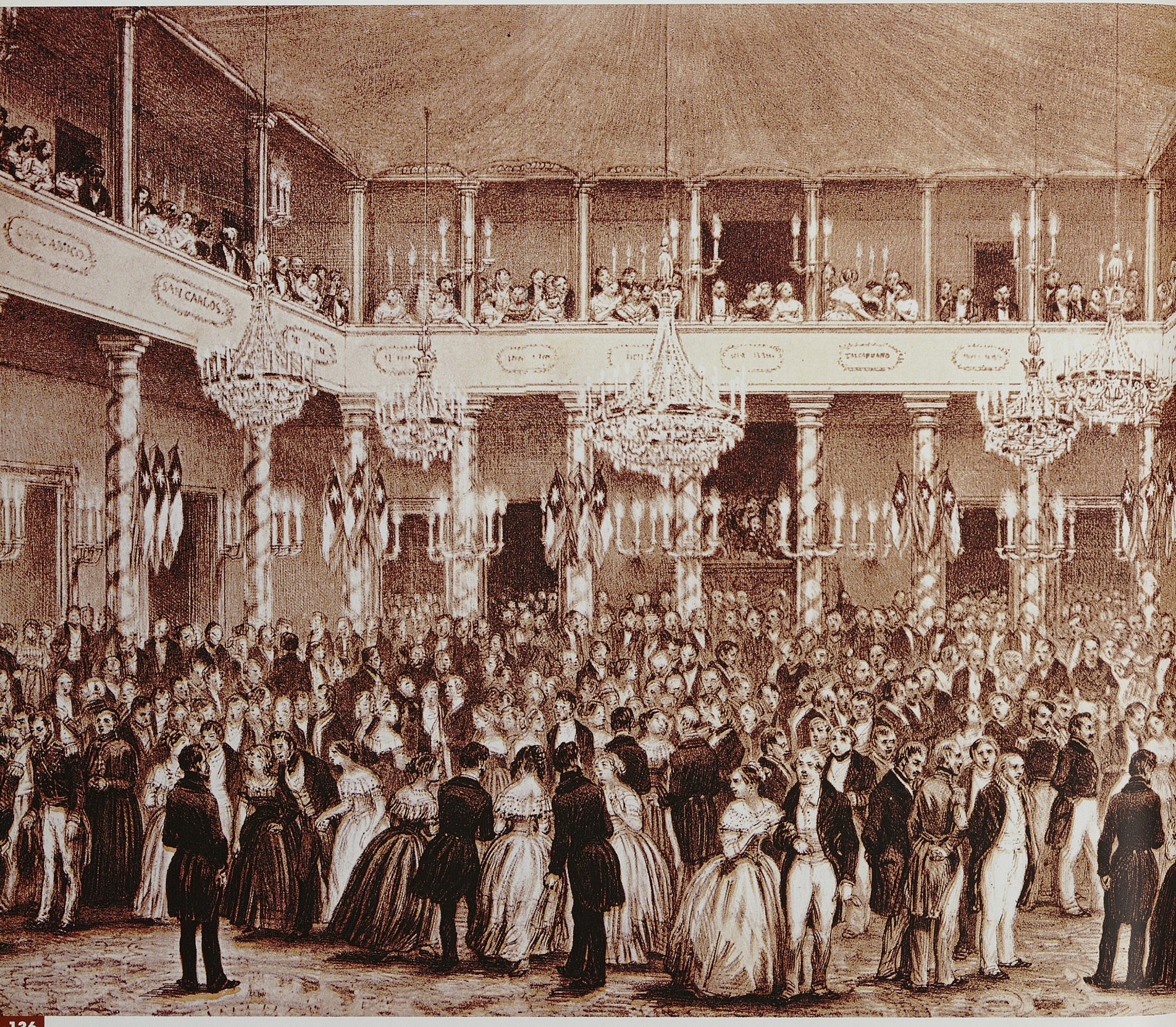
Posteriormente vino la abdicación de O´Higgins, y el país cayó en un período de anarquía que paralizó el proceso de modernización del correo que hasta entonces se venía gestando. En los años sucesivos, vienen importantes adelantos tecnológicos, como el de ferrocarriles, durante el gobierno de Manuel Bulnes (1841-1851), que permite al servicio del correo agilizar su labor gracias a ese importante medio de transporte que destinaba un vagón completo para cartas y encomiendas. Se contaba además, para recibir y clasificar la carga postal, con trabajadores designados especialmente para ello, eran los "ambulantes", quienes estaban en las estaciones y en los trenes dispuestos también a despachar la correspondencia recibida.

El 26 de septiembre de 1841, a ocho días de asumir el mando el presidente Manuel Bulnes, se hizo una gran celebración en lo que es hoy el edificio del Correo Central, entonces Casa de los Presidentes y sede de los cuatro ministerios. Los patios también fueron habilitados como salones. Cuentan los cronistas que "en un cuadro hecho grabar por Gay y en los historiadores (Barros Arana, Encina, Agustín Edwards y otros) hállanse los detalles de la lujosa presentación en los numerosos salones con espejos y arañas de luces, banderas y medallones con inscripciones. También se encuentra muy divulgada la lista de los numerosos platos y bebidas de la cena, de los dulces y confites, de los cinco mil vasos de helados. No extraña aquella abundancia, pues era justo dar de comer y beber en proporción a esos 2.200 invitados desde las 9:30 de la noche hasta las 6 de la mañana". Todo se inició con un hermoso coro del Himno Nacional, luego vinieron las contradanzas alternando con cuadrillas y valses. Los salones principales estaban divididos en secciones para las contradanzas y nadie podía bailar sin adquirir antes un número con el bastonero. Los invitados pasaban a la mesa de la cena en grupos de 260 y todo estaba cuidadosamente controlado. Había sastres, mozos, perfumes, vestidos, peluqueras, flores, adornos, zapatos de repuesto para solucionar cualquier percance propio del vértigo de





Manuel Bulnes.



"Un baile en la casa de Gobierno" de Claudio Gay, representa la fiesta del 6 de septiembre de 1841 en el edificio del actual Correo Central.



Gentileza Museo Nacional de Bellas Artes

la fiesta. "A la luz de la mañana y al apagarse la última cuadrilla, acaso de Mozart, o el último vals, tal vez uno del viejo Strauss, el Mariscal de Ancach y su esposa, la señora Delfina Pinto de Bulnes, despedían a sus millares de invitados". Así fue como culminó la última gran fiesta en el antiguo Palacio de los Presidentes de Chile.

Cuenta la crónica de la época que para el año 1843, la correspondencia entre Santiago y Valparaíso fue el primer paso en la organización del servicio postal. Para realizar este esfuerzo se había tenido que mejorar el camino con el fin de que los empresarios de coches pudieran realizar el viaje a diario. El arreglo de la carretera en el verano de ese año generó dificultades, ya que cuando los trabajos estaban en plena actividad, llegó hasta los camineros la noticia del incendio, que en esos días había destruido en Valparaíso muchos establecimientos comerciales, además de la imprenta de "El Mercurio". El rumor de que se necesitaban trabajadores para la reconstrucción del lugar, amenazó con producir la deserción en masa de los jornaleros de la carretera. El contratista, en una actitud de temple, para sujetar a sus obreros realizó la primera alza colectiva de salarios de que se tiene historia, logrando así dejar la vía expedita en poco tiempo para permitir el paso diario de coches, lo que generaría luego un servicio de correo cotidiano.

Los viajes en esos tiempos eran arduos y penosos. El carruaje que viajaba entre San Fernando y Santiago cambiaba siete veces de postillón, y aún así no lograba cumplir su trayecto en menos de 22 horas. El correo tenía mayor seguridad al viajar en coches que cuando viajaba con un hombre a caballo, ya que era muy difícil manejar a aquellos empleados y sus animales. Se cuenta que años antes el jefe de correos había reprendido seriamente a un mayordomo de fundo y contratista del servicio postal a quien sorprendió utilizando el personal y los caballos de los mensajes en faenas agrícolas. Esto lo vino a descubrir después de recibir muchos reclamos de personas que habían recibido después de las cosechas cartas que les habían enviado meses antes.

Cuenta el historiador Dinamarca que "en esa época, el Primer Mandatario, Manuel Bulnes, trasladó la sede de la Presidencia a la Casa de Moneda, y la antigua casona de los gobernadores fue entregada al servicio postal convirtiéndose en su sede central. Poco después, el correo se trasladó al edificio contiguo, que había ocupado la Intendencia santiaguina, la antigua Real Audiencia, actual Museo Histórico Nacional".

Ocurría en aquellos tiempos que la llegada y salida de los correos desde la Plaza de Armas se convertía en un espectáculo muy atractivo para la población capitalina, que acudía a presenciar el dinámico ceremonial.

El país comienza a avanzar en diversas áreas y su manifiesto crecimiento puede observarse durante el gobierno de Manuel Montt (1851-1861), y es entonces cuando nace el correo moderno en Chile, que dependerá directamente del Ministerio del Interior y de la Presidencia de la República. En 1852 se dicta la Ley Postal, cuyo objetivo fundamental era congregar en un

solo cuerpo legal todas las disposiciones y reglas que se aplicaban en el territorio desde hacía más de un siglo.

Por medio de esta ordenanza se diferenciaron claramente tres sistemas de tarifas: urbanas, suburbanas e internacionales. También, desde entonces todas las oficinas postales del país quedaron bajo la dirección del Correo de Santiago. Se ordenó el franqueo previo de la correspondencia a través de "estampas de correos", ya que las estampillas no existían entonces en Chile, aunque cinco meses más tarde revolucionaron los servicios postales con su arribo. Al interior de esa ley se ratificaban además los acuerdos suscritos en los congresos postales sudamericanos, que se habían llevado a cabo en 1838 en la ciudad de Bogotá, y en 1848 en Lima.

William Wheelwright, un destacado ingeniero norteamericano instaló en Chile el sistema de telégrafo eléctrico, gracias al financiamiento del gobierno, que estaba interesado en continuar con la modernización del país. Wheelwright introdujo en Chile grandes adelantos, como la navegación a vapor y el alumbrado a gas.

Fue así como el telégrafo chileno pudo convertirse en el primero que transmitió mensajes en América Latina. El tendido de la primera línea que unía Santiago y Valparaíso se hizo durante el gobierno de Manuel Montt.

Esa primera transmisión telegráfica que se hizo en Chile fue la de un mensaje del presidente don Manuel Montt desde un hotel de Valparaíso a la casa ubicada al frente, o sea, a través de un alambre de poco más de 15 metros. Nacía así el telégrafo en la América del Sur en marzo de 1852. Cuenta la crónica que "el privilegio para explotar el invento de Morse se había concedido a Wheelwright, ya que tenía el del riel entre Santiago y Valparaíso. El 25 de febrero de 1852 se firmaba un convenio entre la empresa constructora del ferrocarril y los técnicos Gilis T. Brockertt y Teodoro Conneau por el cual éstos se comprometían a tender la línea telegráfica a la capital, vía Casablanca, en el término de seis meses y por un pago de 35 mil pesos".

En el año 1853, gracias a un decreto, se dispuso el uso de buzones postales. Datos de la época dan cuenta del origen de los primeros buzones que fueron utilizados en el país. En principio llegaron desde Alemania y Francia, pero luego comenzaron a fabricarse en maestranzas nacionales. Y fue en el mes de abril de ese mismo año cuando comenzó a usarse de manera oficial la estampilla, y su pago debía hacerse efectivo por el remitente. Los primeros sellos que llegaron al país fueron grabados y estampados en Inglaterra. El primer gran envío, depositado en la Tesorería de Santiago, incluía 299.920 estampillas rojas, de cinco centavos, y 200.160 azules, de diez centavos.

Los buzones en Santiago y Valparaíso aparecieron en el año 1853, cuando el servicio de transporte y de correos se encontraba organizado con líneas hacia el norte y sur del país. El buen resultado de los buzones se pudo apreciar especialmente entre la capital y el puerto, ya que resultaba mucho más fácil enviar una carta desde puntos apartados de la ciudad sin tener que acercarse a la oficina principal tan alejada de sus viviendas, y mucho más económico que utilizar un mensajero especial. Este servicio apareció también en la misma época en la ciudad de







Edificio del Correo Central de 1860.

Concepción, ya que en octubre del mismo año corrían las primeras diligencias para el servicio dentro de la ciudad y también para Talcahuano.

El 8 de diciembre de 1863, dos mil mujeres perecieron quemadas en el incendio que consumió el templo de la Compañía, gran parte de las víctimas pertenecía a la alta sociedad de Santiago y muchas de ellas eran socias de la congregación de las Hijas de María, institución llena de novenas, procesiones beatas y frailes. El objeto de la institución consistía en poner a sus socias en directa comunicación con la Virgen. Para esto estableció en la iglesia un servicio postal en que los ángeles y arcángeles de la corte celestial eran los carteros encargados de recoger las peticiones dirigidas a la Virgen que, misteriosamente y a altas horas de la noche, depositaban sus atribuladas hijas en el buzón.

Ese incendio enlutó a todas las familias de la aristocracia capitalina y despertó la conciencia ciudadana para crear el Cuerpo de Bomberos de Santiago.

La población de Chile en 1860 llegaba a 1.800.000 habitantes, cifra que en 1870 aumentaría a 2.100.000. En ese momento Santiago apenas sobrepasaba los 100.000 habitantes.

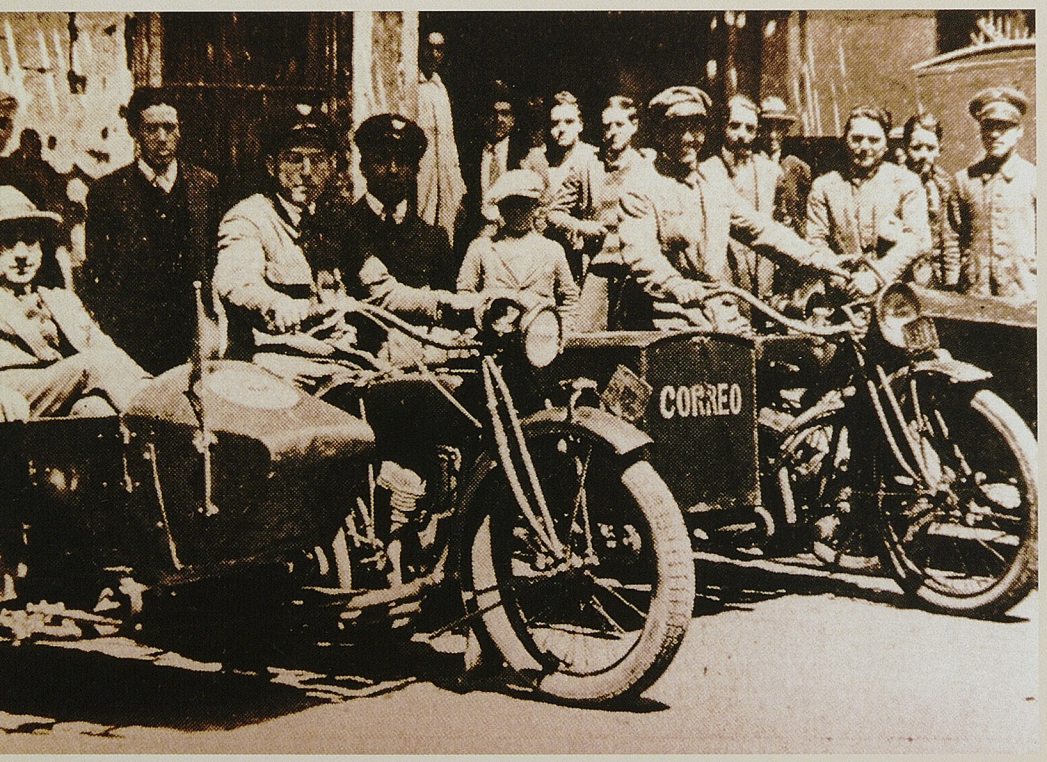
Trece años después de la creación de la estampilla, en 1853, Chile puso en circulación su primer sello postal. Éste llevaba la efigie de Colón con un porte de 5 centavos. Las estampillas fueron grabadas en Londres por Perkins Bacon y Co. Las primeras emisiones de los sellos se cortaban con tijera ya que venían sin dentar. En 1854, los sellos comenzaron a fabricarse en Chile por el impresor Gillet, quien usó las planchas inglesas originales. La imagen de Cristóbal Colón fue elegida como figura única de los sellos postales chilenos y se mantuvo vigente durante más de medio siglo. Los primeros 80 sellos de cinco centavos fueron destinados por la administración de correos al franqueo de una circular emitida a las oficinas postales para enseñar a los funcionarios acerca de su uso. A pesar de esta verdadera campaña comunicacional de la época, el tráfico postal disminuyó en gran medida, en un comienzo debido a la confusión de empleados y usuarios con el antiguo sistema en donde el pago del envío debía solventarlo el receptor de la correspondencia, escrito a mano en la cubierta del sobre.

“La población de Chile en 1860 llegaba a 1.800.000 habitantes, cifra que en 1870 aumentaría a 2.100.000.



El gran problema era el alto analfabetismo que existía aún en el país, aunque se cuenta que había escritores de cartas, que cumplían con ese oficio por muy pocas monedas, y ayudaban con su caligrafía a redactar misivas de diversos tipos para satisfacer las necesidades de sus usuarios, por asuntos de trabajo, penas de amor, despedidas, anuncios de viaje o rigores del duelo.

Cuando Chile ingresó a la Unión Postal Universal, U.P.U., fueron clausurados de manera oficial todos los servicios extranjeros. Correos continúa con su proceso de desarrollo y en 1854 se dicta una ley que crea el cargo de Director General de Correos, con lo cual serían centralizadas todas las comunicaciones en una sola institución jerárquica. El puesto fue asumido por Francisco Solano Astaburuaga, economista, abogado y geógrafo, quien se mantuvo en el cargo hasta 1869. Solano fue además político, ministro y diplomático en Estados Unidos y otros países. Entre sus obras se cuentan "Los jeroglíficos en la Isla de Pascua" y el "Diccionario Geográfico de Chile". Solano había estudiado en el extranjero el funcionamiento de las comunicaciones postales, y fue así como pudo aportar al país la "Ordenanza General de Correos de Chile", su obra fundamental.



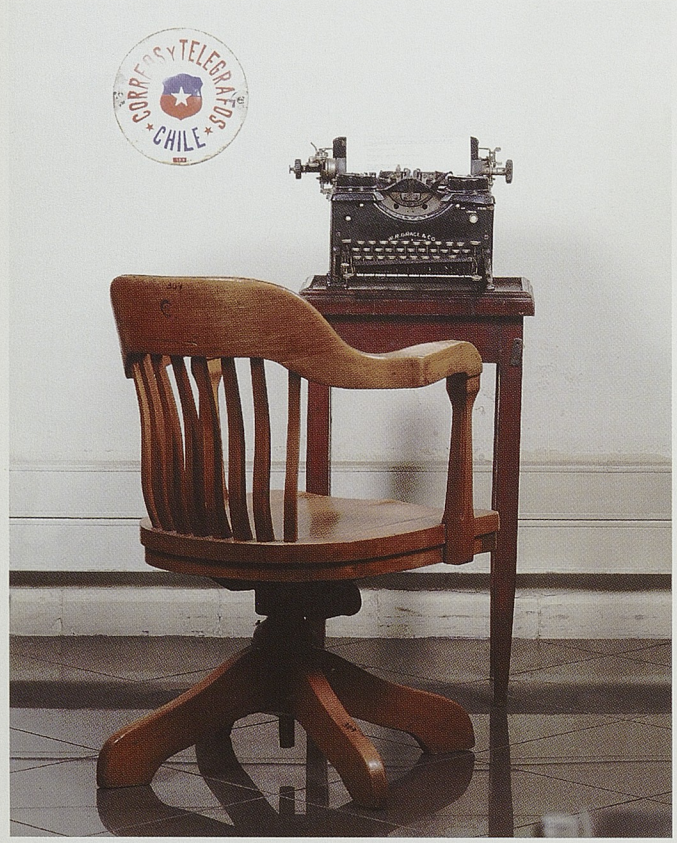
El correo siempre tuvo como idea central cubrir todas las zonas del país, aun las más lejanas o de poblaciones pequeñas, hecho que no se había producido ni entonces ni ahora por parte de los servicios particulares. Para el correo chileno no era posible contar con oficinas y trabajadores postales que estuviesen permanentemente en todos los pueblos, y para resolver esa necesidad se creó un servicio especial de "estafetas", que eran personas seleccionadas entre los vecinos, elegidos por su honestidad y por el respeto del que eran poseedores, y también por su lugar de residencia, que ellos mismos cedían para que funcionasen como oficinas postales.



LOS CARTEROS UNIFORMADOS

Ha salido de los zarandeados servicios del Correo Central una idea hecha realidad: la aprobación del reglamento de uniformes para los carteros ambulantes y personal femenino que atiende al público en las ventanillas de las oficinas. Este nuevo progreso se debe en gran parte al interés desplegado por el Administrador Principal, señor Francisco A. Vargas, quien ha llevado a la práctica la idea de la Dirección General.

Eduard Poeppig, en su libro "Un testigo de la alborada de Chile" (1826-1829), se refiere al correo diciendo que se suspende, entre Santa Rosa de Los Andes y Mendoza, "en los peores meses del año, pese a la labor de arrieros `seguros y resistentes´. A veces hay que lamentar el desbarrancamiento de las mulas, pues las empinadas laderas se cubren con una capa uniforme de nieve helada, tan lisa como los techos de iglesias góticas, y si se resbala en ellas una mula, rueda hasta el fondo del precipicio, siendo doblemente sensible si llega allá con vida, pues es incapaz de subir de nuevo a la altura, teniendo que sufrir una terrible muerte por hambre". Otra historia que refiere Poeppig muestra cómo, en 1828, naufragó un buque inglés que se dirigía de Nueva de Gales del Sur a Valparaíso, y ello ocurrió en la desembocadura del Imperial (el "Cautén" de los indígenas). Los araucanos los asaltaron robando cuanto poseían y trataron de asesinar a los tripulantes, pero un blanco que pasaba por allí amenazó a los nativos con "una sangrienta venganza de la República". Así lograron escapar con vida y llegar a Concepción. ¿Quién era ese blanco, hombre de bien? Poeppig lo dice: "Era el correo que el gobierno envía una vez al mes desde Concepción a Valdivia y Chiloé, de acuerdo con un convenio celebrado con los indígenas. El sistema de correos está más o menos bien organizado en Chile, pues existe el transporte de la correspondencia por tierra, en línea casi recta, entre Copiapó y Chiloé, y gracias al incremento



del comercio se ha logrado que durante el verano sea despachado cada dos semanas un correo de Santa Rosa a Mendoza y Buenos Aires, que hace el viaje también en invierno, en cuanto lo permite la nieve. No existe, sin embargo, ninguna clase de despacho de correspondencia en el sentido lateral de la gran ruta descrita".

En la navidad de 1871 se distribuyeron por primera vez en Chile tarjetas de Navidad y Año Nuevo. Se imprimieron seis mil, pero pronto debieron encargarse más. Fue el invento en 1844 de W. E. Dobson, de la Royal Academy, quien recibió, ese año, un obsequio postal enviado por un amigo. Para retribuir esa atención dibujó en una cartulina de Bristol una escena familiar en donde se veía a un grupo cenando el pavo tradicional de la celebración. A la Navidad siguiente, el destinatario hizo imprimir el dibujo de Dobson y lo envió a sus amigos. Así, la acción de un inglés inició este nuevo intercambio postal.

"La Ordenanza funde los correos y el telégrafo, de tal manera que todas las oficinas del telégrafo empiezan a depender de la administración del área postal.

Era innegable que el tráfico postal había logrado instalarse en el mundo demostrando ser una fórmula efectiva para permitir el crecimiento de amplios sectores de la sociedad. Pero había llegado el momento —y la experiencia adquirida lo avalaba— de dotar a correos de una institucionalidad propia, y con esta idea las autoridades replantearon el servicio postal a través de la creación de una Ordenanza General de Correos. Juan Miguel Riesco y Astaburuaga trabajó junto a equipos de expertos en la creación de un anteproyecto para presentar al gobierno, y en 1857 éste fue enviado al Congreso. El cuerpo legal fue aprobado y entró en vigencia en 1858. Una disposición de esta ley expresaba que el correo debía ser el más eficiente sistema para transportar la información y la cultura; ahora, el correo chileno disponía de un ordenamiento legal que recogía toda la práctica y conocimiento de los siglos anteriores y pasaba a constituirse en una de las instituciones más importantes del Estado.

La Ordenanza funde los correos y el telégrafo, de tal manera que todas las oficinas del telégrafo empiezan a depender de la administración del área postal. Toda la legislación sobre relaciones laborales se compila para redactar un documento que será precursor del Estatuto Funcionario. En ese momento se definen además las tarifas postales y telegráficas. La Ordenanza

General de 1858 es el documento histórico más importante en el área de las comunicaciones postales del territorio nacional y se convierte en el eje de la historia del correo chileno.

Un hito muy importante, en cuanto a la ampliación del rango de usuarios cubierto hasta el momento, se produce durante los gobiernos de Montt, Pérez y Errázuriz, entre 1851 y 1876, cuando se descentralizó el servicio postal extendiéndolo hacia los barrios más humildes, desde donde comenzaban a surgir nuevos usuarios del servicio. Eran aquellas personas que estaban aprendiendo a leer y escribir y optaban ahora por acceder a la comunicación escrita. Cabe señalar que las instituciones del Estado estaban preocupadas de apoyar la alfabetización de estos sectores de la población, así como de la instrucción primaria, pero debe considerarse que las sociedades y uniones mutualistas de trabajadores cumplían aquí un papel muy destacado, demostrando un espíritu y conciencia solidaria que auguraba un porvenir de mayor cultura para la población.

Cuenta don Manuel Dinamarca que en ese momento "Santiago fue cubierto con una red de buzones urbanos en los cuales había inscripciones de los horarios en que se retiraba la correspondencia y, además, pequeños carteles invitando a la gente del pueblo a comunicarse mediante una carta. Incluso los cerebros de la publicidad postal fueron más lejos y, para estimular la




CORREOS



Edificio del Correo Central, remodelación de 1882.

necesidad de escribir, rebajaron las tarifas y eliminaron el cobro de los carteros". Aun así, no faltaban a veces los espíritus destructores, acerca de los que tanto escribió Joaquín Edwards Bello, y que abundan en nuestro país, que en cuanto observaron la presencia de estos singulares buzones, más de alguno optó por lanzar en su interior un fósforo encendido para luego ocultarse tras la sombra.

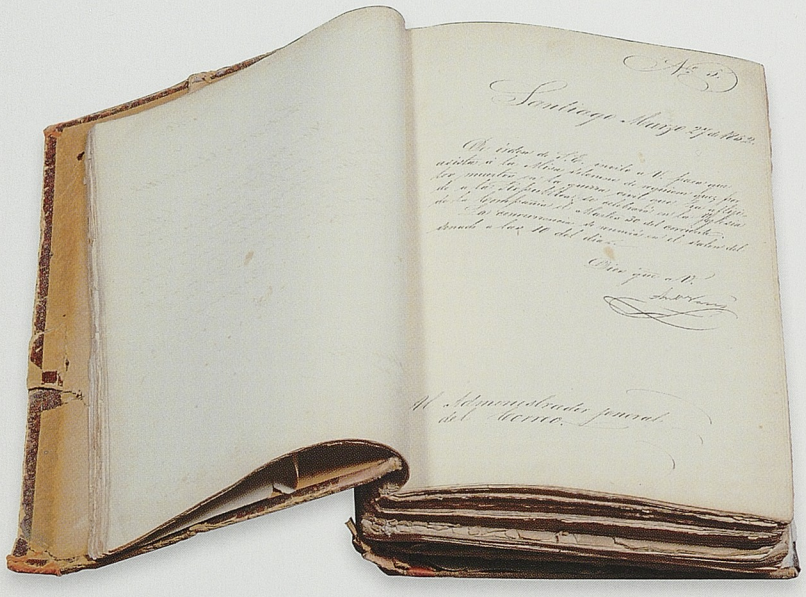
Cuántos enamorados habrán deslizado hacia un buzón con la esperanza de una respuesta, una carta con el poema de Rosa Araneda "Carta de amor":

Para escribirte una carta
tomé la pluma por ti:
si encuentras algún borrón,
no me eches la culpa a mí.

Desde que me separé,
de vos, me llevo pensando,
día y noche bartulando
si ya nunca te veré
prometo que volveré
a declararte mi falta,
y aunque el pecho se me parta
tomo con angustia suma
tintero, papel y pluma
para escribirte una carta.

Al fin, con gran sentimiento
y viendo a mi pecho herido,
que me contestes te pido
para aliviar mi tormento.

Ya me falta hasta el aliento
y no tengo resistencia;
por eso es que a tu clemencia
que no me olvide le pido,
si mi carta es recibida,
mándame correspondencia.



“Los nuevos servicios postales que aparecieron en el mundo en el siglo XIX, surgieron como respuesta a la necesidad de los usuarios para los cuales ya no sólo era vital enviar mensajes de la forma más veloz posible, sino que ahora una nueva prestación exigía entrar en escena para resolver el despacho urgente de dinero.

El 6 de agosto de 1862, la Ley de ferrocarriles obliga a toda empresa ferroviaria a conducir gratuitamente las valijas de correspondencia, al empleado de correos y a los estafeteros que la renta de correos creyera conveniente establecer en las líneas de ferrocarril. Se diseñaron marcas y timbres para señalar el hecho de que se transportarían por esta vía, las que al parecer eran aplicadas al primer sobre de la carga de correspondencia, ya que estas primeras marcas son bastante escasas. Posteriormente comenzaron a usarse matasellos con fecha, los que eran puestos sobre las cartas por los empleados de correos, mientras iban en los vagones de ferrocarriles clasificando la correspondencia.

El 19 de octubre de 1867, apareció en el diario “El Meteoro”, de la ciudad de Los Ángeles, un artículo escrito por el periodista Ruiz Aldea titulado “Cualidades personales”, donde el humor y la crítica siempre certera sorprende: “Finja que tiene mucha correspondencia y que por todos los correos le escriben varios sujetos sobre diferentes asuntos; así es que cuando por casualidad reciba alguna carta, váyase leyéndola por la calle, haga ademanes, gesticule, pronuncie algunas palabras en voz alta para que las oigan los transeúntes y se pierdan en conjeturas acerca de su sentido. Si nadie le escribe, lo que en verdad es muy cierto, bastará con que se eche al bolsillo cualquier papel viejo, aunque sea el forro de los diarios, y salga del correo haciendo las mismas pantomimas y diciendo a todo el mundo: “Hombre, se confirman las noticias, acabo de recibir carta del ministro”.

Los nuevos servicios postales que aparecieron en el mundo en el siglo XIX, surgieron como respuesta a la necesidad de los usuarios para los cuales ya no sólo era vital enviar mensajes de la forma más veloz posible, sino que ahora una nueva prestación exigía entrar en escena para resolver el despacho urgente de dinero. Nace así, en Chile, el giro postal, servicio promulgado en 1868, mediante un Decreto dictado por iniciativa del ministro Miguel Luis Amuná-

tegui. Estas nuevas prestaciones incluían, además de los giros postales, los reembolsos de dinero, la venta de libros, periódicos y obras de arte, las letras de cambio y la apertura y administración de cuentas de ahorro.

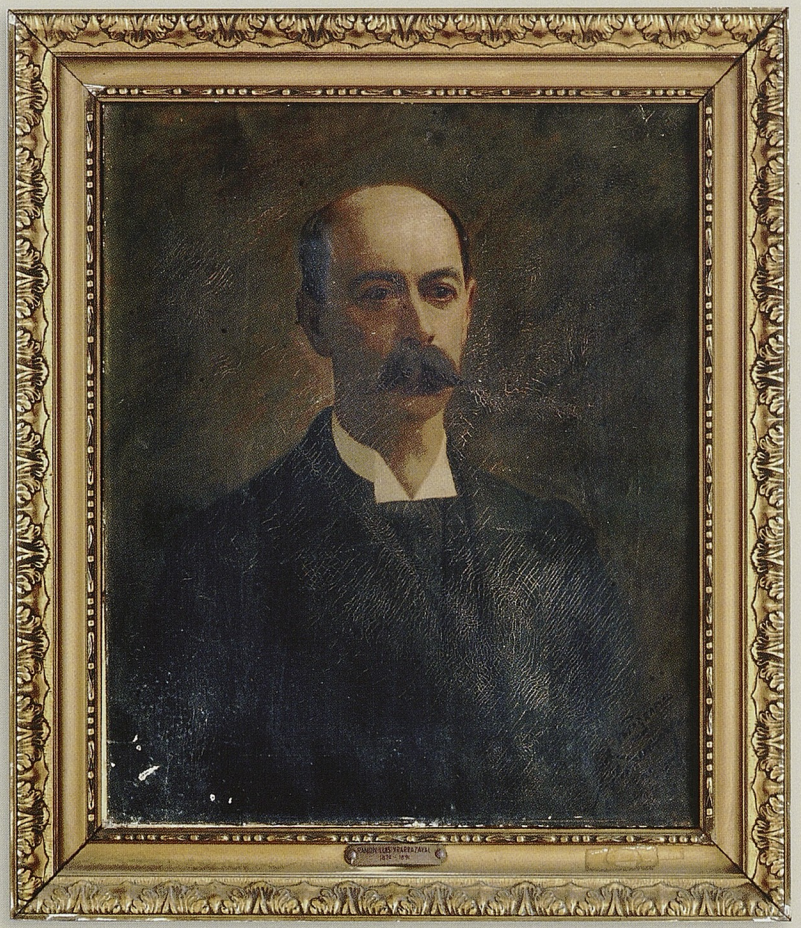
El escritor chileno Oreste Plath cita el manual "Pensamientos para postales y versos amorosos", el que permitía que los galanes de pocas luces usaran pensamientos ajenos para saludar a sus enamoradas. Y la nostalgia comienza a velar el verdadero rostro de las viejas navidades criollas, que no fueron ni tan alegres ni tan graciosas. Un diario de 1872 lamenta: "Nada nuevo, nada de hermoso, nada que pudiera recrear la vista se encontraba en esa gran hilera de ventas. Aquí el cabo de una vela de sebo colocado en un extremo de un palo, trataba de alumbrar una mesa coja que sostenía algunas frutas y que estaba rodeada de hombres o mujeres tendidos en el suelo; más allá una fonda, para que no creyeran los parroquianos que no había alfombrado y que sólo no se ponía por encontrar mejor el suelo raso. Un pedazo de colcha cubría la entrada".

De gran importancia fue el papel que cumplió el correo durante el gobierno de Aníbal Pinto (1876-1881), cuando comenzó la Guerra del Pacifico, ya que el telégrafo,





Director de Correos 1855 - 1869, Francisco Solano Astaburuaga.



Director de Correos 1874 - 1891, Ramón Luis Yrarrázabal.



Director de Correos 1898 - 1921, Carlos Lira Carrera.

junto a los cables y la correspondencia informaban acerca de las confrontaciones y las actividades militares, políticas y económicas de la contienda. Cuenta el historiador Dinamarca que "la rueda alada en los uniformes fue el distintivo de los hombres del correo. En un hombro portaban la mochila con la correspondencia, y en el otro, la carabina para combatir y defender los envíos postales. Más de alguna vez, y debido a su nivel cultural, mejor que el de la mayoría de la población, a estos sacrificados hombres les cupo la responsabilidad de oficiar de corresponsales de guerra".

En ese momento, los trabajadores postales eran reclutados y movilizados junto con las tropas hacia el frente, en puestos de gran riesgo y también en la retaguardia. Cabe destacar que tanto las postas como las oficinas de correo eran dispuestas simultáneamente con la ocupación de las tropas colaborando con las fuerzas militares y marcando soberanía en los territorios ocupados. Desde la Guerra de la Independencia, los trabajadores del correo llevaban uniformes semimilitares, y esta característica se acentuó durante la Guerra del Pacífico.

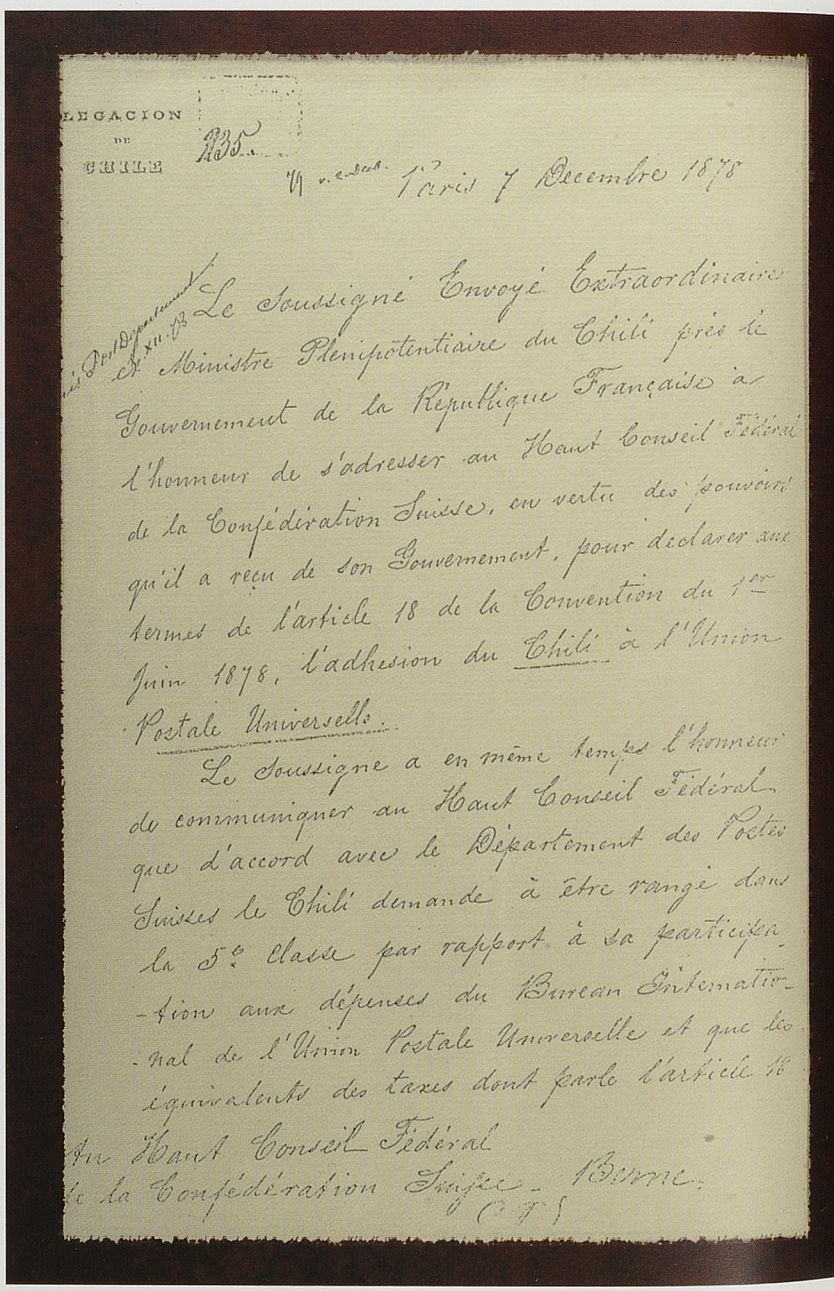
En 1882, el arquitecto señor Ricardo Brown cumplió con la tarea de levantar el primer edificio propio de la empresa postal de Chile, aprovechando muros restantes diseñó los planos de un inmueble de dos pisos al estilo neoclásico, con dos columnas a cada lado de la entrada principal y una fachada lisa.

La relación del correo chileno y los correos del resto del mundo ha sido permanente, y de la misma manera ha estado ligada a la Unión Postal Universal. Cuando se realizó, en 1878 en París, el Segundo Congreso, Chile fue representado por el escritor y diplomático Alberto Blest Gana, quien elevó la solicitud de ingreso a la entidad internacional. Posteriormente, el Congreso chileno estudiaría sus normas constitucionales. En el ingreso a la U.P.U. del correo chileno hay dos hitos importantes. Uno es de 1880, cuando se dictó una ley mediante la cual Chile aceptaba las capitulaciones de la Convención de París y autorizaba al Presidente de la República para que firmara la adhesión a ella. Y el segundo, se produjo el día 1° de abril de 1881, cuando el Protocolo fue firmado oficialmente. Desde ese momento Chile pasa a formar parte del "territorio mundial postal", y ha estado presente en todos los congresos y convenciones de la U.P.U. Se destaca también por su participación como cofundador de la Unión Postal de las Américas y España, UPAE, actual UPAEP por la incorporación de Portugal, la que se proyectó como la filial continental de la U.P.U.

"Cuando se realizó, en 1878 en París, el Segundo Congreso, Chile fue representado por el escritor y diplomático Alberto Blest Gana, quien elevó la solicitud de ingreso a la entidad internacional.

El intercambio cultural que comenzó a gestionarse a través del correo, le otorgó a éste un rol de gran importancia cuando comenzó a circular a través de él la suscripción y distribución de diarios y revistas. Poco tiempo después los usuarios podrían adquirir incluso obras literarias a precio de oferta en las oficinas postales. El 27 de mayo de 1884 se publicó una norma que autorizaba la venta de libros de autores nacionales con un 10% de ganancia para el correo. En mayo de 1887 fueron normalizadas las disposiciones generales sobre encomiendas en los tiempos modernos por la Unión Postal Internacional, y desde entonces, Correos de Chile puso en funcionamiento el sistema, a nivel nacional e internacional.

El 31 de marzo de 1889 se fundó la Sociedad Filatélica de Santiago, entidad que más tarde dio origen a la Sociedad Filatélica de Chile. En 1892, Chile adhirió al protocolo firmado durante el Congreso de la U.P.U., lo que se tradujo en un conjunto de cambios para los servicios postales del país, en su mayoría relacionados con las prestaciones internacionales como el


LEGACION DE CHILE

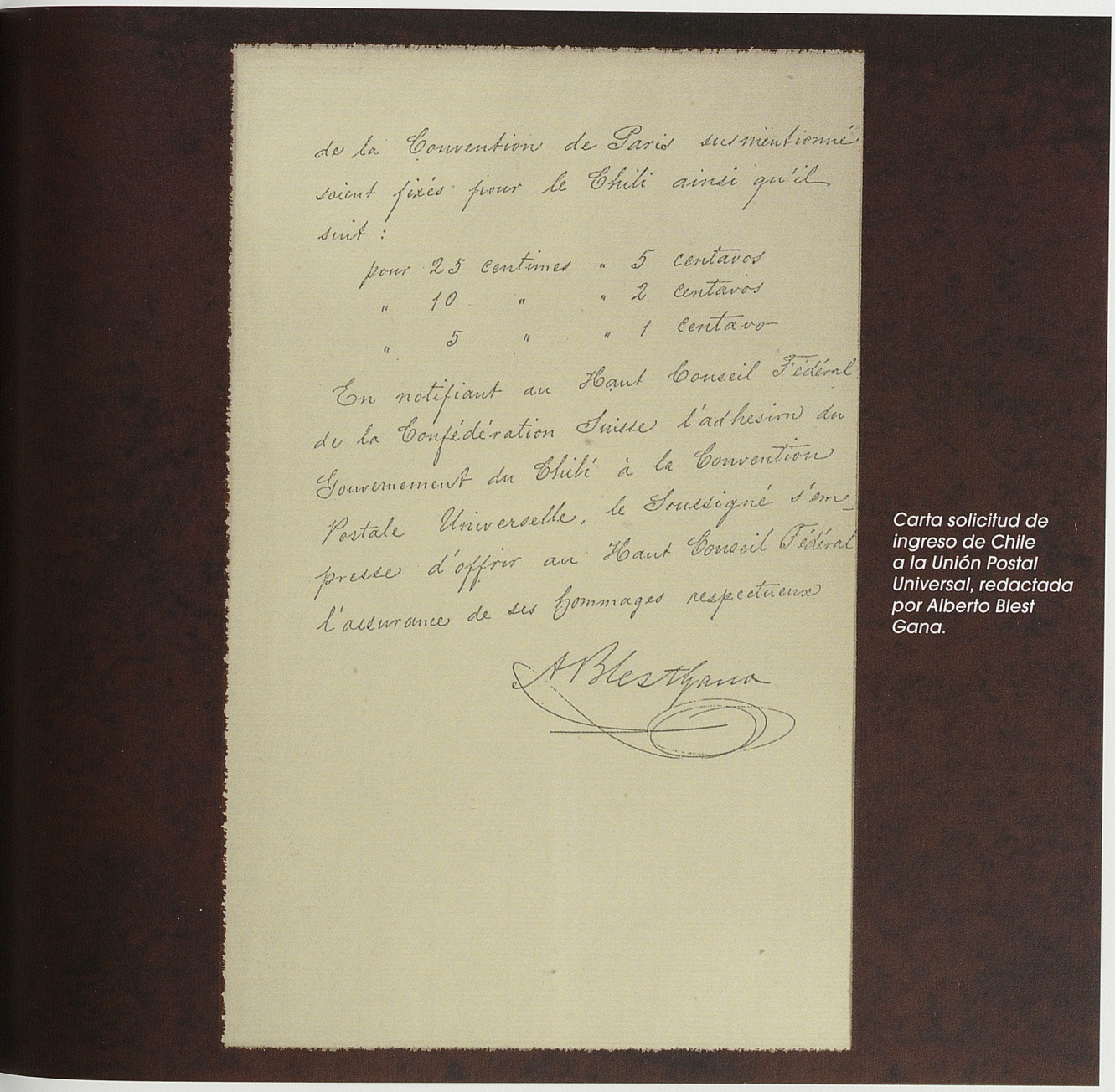
235

Paris 7 Decembre 1878

Le Soussigné Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire du Chili près le Gouvernement de la République Française a l'honneur de s'adresser au Haut Conseil Fédéral de la Confédération Suisse, en vertu des pouvoirs qu'il a reçu de son Gouvernement, pour déclarer aux termes de l'article 18 de la Convention du 1er Juin 1878, l'adhesion du Chili à l'Union Postale Universelle.

Le Soussigné a en même temps l'honneur de communiquer au Haut Conseil Fédéral que d'accord avec le Département des Postes Suisses le Chili demande à être rangé dans la 5e classe par rapport à sa participation aux dépenses du Bureau International de l'Union Postale Universelle et que les équivalents des taxes dont parle l'article 16

Au Haut Conseil Fédéral
de la Confédération Suisse
Berne.



de la Convention de Paris susmentionné soient fixés pour le Chili ainsi qu'il suit :

pour 25 centimes " 5 centavos
" 10 " " 2 centavos
" 5 " " 1 centavo

En notifiant au Haut Conseil Fédéral de la Confédération Suisse l'adhesion du Gouvernement du Chili à la Convention Postale Universelle, le Soussigné s'empresse d'offrir au Haut Conseil Fédéral l'assurance de ses hommages respectueux

A Blest Gana

Carta solicitud de ingreso de Chile a la Unión Postal Universal, redactada por Alberto Blest Gana.

tráfico postal, giros, transporte, cambio de monedas y encomiendas.

Escribió Dinamarca que "las postrimerías del siglo XIX si no trajeron el fin del mundo que muchos temieron, significaron para Chile una guerra civil que concluyó con la muerte del Presidente José Manuel Balmaceda y una crisis a todo nivel, que también alcanzó los diversos estamentos del correo. Superado el grave conflicto, y a medida que el orden se reinstauraba en el país, los servicios postales recuperaban su normal funcionamiento".

En 1876, el primer ferrocarril de San Rosendo a Angol se termina de construir, y junto a los peones chilenos trabajaron 400 mapuches. La construcción del puente del Malleco se convierte en el gran salto que une la zona central con la frontera, inaugurado por Balmaceda en 1890. Muchas obras públicas fueron realizadas durante la presidencia de Balmaceda, y entre ellas se encuentra el edificio de Correos y Telégrafos de Concepción.

El puerto de Valparaíso contaba en 1895 con 121.600 habitantes, cifra que para 1905 ascendía a 162.000, lo que demuestra que en un periodo de 10 años tuvo un aumento del 40% de su población, de la cual 12.000 eran extranjeros. El 12 de agosto de 1896 el ministro del Interior, don Pedro Montt, autoriza al Administrador Principal de Correos de Valparaíso para que gire contra la Tesorería Fiscal 148 pesos para



“La recolección de la correspondencia era realizada desde los buzones por carteros, los que para el año 1898 ya sumaban doce funcionarios en Valparaíso. Ellos realizaban cinco recogidas diarias y cinco distribuciones de correspondencia a través de los cerros y el puerto comenzando a las 6 de la mañana.

la cancelación de la confección de los timbres y la instalación y pintura de once buzones. La recolección de la correspondencia era realizada desde los buzones por carteros, que para 1898 ya sumaban doce funcionarios en Valparaíso. Ellos realizaban cinco recogidas diarias e igual cantidad de distribuciones de correspondencia a través de los cerros y el puerto comenzando a las 6 de la mañana.

A pesar de no contar con tarifas reducidas, las tarjetas postales privadas hacen su aparición en Chile en 1897, traídas desde el extranjero por representantes austriacos y alemanes. Este hecho motivó a los señores Carlos Brandt y Carlos Kirsinger, emprendedores extranjeros avecindados en Valparaíso, a interesarse por editar, publicar e importar sus tarjetas postales, donde destacan imágenes del Valparaíso urbano y marítimo, la Belle Epoque, el romanticismo, caricaturas, escenas infantiles, así como impactantes imágenes del terremoto de 1906 que asoló al puerto, dejando un conmovedor material gráfico como memorial de la arquitectura, las artes y las costumbres nacionales.

En 1898, época de la República Parlamentaria, durante el gobierno de Federico Errázuriz Echaurren, asumió como Director de Correos y Telégrafos fusionados Carlos Lira Carrera, importante personaje que tendría gran trascendencia en la historia de las comunicaciones postales de Chile. Fue él quien dio a la publicidad valiosas obras sobre la comunicación postal, escritos que significan un gran aporte en la recuperación de la memoria histórica de esta entidad. También cuenta como parte de su legado una colección de leyes, ordenanzas y disposiciones sobre el correo, cuyo objetivo era capacitar a los trabajadores postales chilenos.

El 7 de septiembre de 1900, se prueba en Chile, en la Escuela Militar, el telégrafo sin

alambre. Se cuenta que ante una notable concurrencia, el señor Alfredo Cahen explicó la base del sistema y respondió con amabilidad y maestría a todas las objeciones que se le hicieron. La escena fue curiosa en extremo, empezaron los golpecitos y martilleos recurrentes, mientras la huincha comienza a desarrollarse lentamente. Cuando finalizó el golpeteo, Cahen la cortó, y todos corrieron a descifrar el contenido de los herméticos puntos y rayas.

El telégrafo sin hilos fue propuesto para ser usado por la Armada Nacional. Para ello fue necesario realizar ensayos en viajes especiales, y es así como la primera de estas pruebas se llevó a cabo el 16 de noviembre de 1904. Ese día zarparon, con diferencia de un par de horas, desde Valparaíso a Juan Fernández, los cruceros "Esmeralda" y "Presidente Errázuriz", ambos navíos equipados con las nuevas estaciones inalámbricas. Los barcos empezaron la experiencia transmitiéndose mensajes con hasta cincuenta millas de distancia, lo que resultó todo un éxito. Durante el viaje de regreso las naves lograron alejarse aún más entre sí y pudieron comunicarse a una distancia mayor a las 100 millas. La estación porteña también logró recibir esos mensajes desde 70 millas de la costa.



Esmeralda Crucero 1896

Gentileza Armada de Chile

En 1908, el arquitecto de la Dirección de Obras Públicas, Ramón Fehrman, fue el encargado de transformar el frontis del edificio de correos y así éste adquiere el estilo neoclásico de influencia francesa que actualmente presenta. Esta modernización se ejecutó para estar a tono con las actividades del centenario de Chile, eliminando la impronta del poderío español.

El inicio del nuevo siglo encontró al servicio de Correos y Telégrafos de Chile, organizado de manera eficaz y entregando un conjunto de servicios, con operaciones diversas que se desplegaban a lo largo de todo el territorio nacional. Las actividades postales se ven incrementadas por el aumento de la población y su mejoramiento educacional, debido al surgimiento de los movimientos sociales y al crecimiento de la economía, principalmente gracias al auge de las exportaciones mineras. Una serie de avances tecnológicos incidieron en los grandes cambios de la vida urbana que pronto transformarían radicalmente la estructura de la sociedad. Con la aparición de la electricidad vinieron los tranvías, el telégrafo, el alumbrado público, el espectáculo del cine, los automóviles, esas máquinas que ponían sobre el tapete el tema de la velocidad, y algo

fundamental, especialmente diseñado para resolver las condiciones de vida de la población capitalina: el servicio de agua potable. Todos estos cambios coincidieron con la celebración de las fiestas patrias de 1910, donde no se escatimó en mejoras para recibir a los cientos de visitantes ilustres que venían a participar de la fecha memorable.



Aviador Clodomiro Figueroa Ponce, pionero del correo aéreo en Chile.

El correo chileno crece expandiendo sus operaciones en el país y también en el intercambio con otras naciones de la U.P.U. En 1910, al conmemorar un siglo de vida republicana, se rompe el monopolio de la efigie de Cristóbal Colón en los sellos postales chilenos que se había mantenido por cincuenta años, y comienzan las series "Centenario de la Independencia" y "Presidentes".

El correo aéreo pronto cobrará importancia. En Europa, la aviación está imprimiendo una velocidad insospechada a las comunicaciones y luego llegará a América para sorprender con sus posibilidades. El 21 de agosto de 1910, un audaz aeronauta realiza el primer vuelo sobre Santiago. César Copetta voló en un biplano Voisin, traído desde París. El avión despegaba en menos de 50 metros a una velocidad de 35 kilómetros por hora. Copetta logró elevarse a 10 metros de altura, en la Chacra Valparaíso, que hoy corresponde a Ñuñoa, y que era propiedad de don Ramón Cruz Montt. Luego, entre 1912 y 1913, los vecinos de la Quinta Normal, Cerrillos y el Parque Cousiño fueron testigos de los primeros vuelos experimentales, cuyos aviones se alzaban hasta lograr la hazaña de 200 metros de altura.

El coronel (R) de la Fuerza Aérea de Chile, Carlos Castro, cuenta que "Combarbalá, Ovalle, Coquimbo, Vallenar, Iquique, Arica; también Rancagua, San Fernando, Curicó y Puerto Montt vieron cómo unos locos que se enamoraron del aire y de una misión en cumplimiento del deber, pasaron rasantes en sus débiles armatostes de tela y varillas, con un saco de correspondencia que colgaba en un cordel al lado de su cabina descubierta y, ¡oh, milagro! lo enganchaban en un alambre que cruzaba un potrero o una pampa, convertidos en oficina de Correos de Chile. Si bien entregaron la correspondencia, dejaron muchas veces enganchadas sus vidas".

El vuelo programado por el aviador Clodomiro Figueroa Ponce el 1° de enero de 1919, que contemplaba la ruta Santiago-Valparaíso y retorno, motivó un plan de festejos que fue muy difundido durante una semana por la prensa de ambas ciudades. El miércoles 1 de enero de 1919, a las 8:25 horas, el piloto despegó desde el Club Hípico de Santiago con una valija que contenía cartas y postales, que le entregó el capitán de Ejército Enrique Pérez Lavín, mientras una multitud expectante aclamaba a Figueroa. Al cabo de una hora y quince minutos de vuelo, el monoplano Bleriot de 80 HP, bautizado

como "Valparaíso" —en honor a sus donantes oriundos del puerto—, aterrizó en el Parque de Playa Ancha. La fecha en que el suceso ocurría, permitió el intercambio, por la vía aérea de múltiples mensajes de año nuevo que los habitantes de Santiago y el Puerto de Valparaíso se enviaban. Al aterrizar el avión en Valparaíso, Figueroa entregó parte de la correspondencia, que fue recogida por los ambulantes postales, quienes la transportaron hasta la agencia central del correo. Cuentan que los destinatarios recibieron el mismo día sus envíos y que se sabe de algunos casos despachados por el propio Clodomiro Figueroa, quien participó también en la distribución. Por cada pieza postal se ocuparon dos sellos, el de Figueroa, de cinco pesos y, por mandato de la ley, el sello normal de correos. Las piezas postales se realizaron en cartulina fotográfica, en un soporte que contiene un total de 24 (6x4) estampillas, con dentado hecho mediante una máquina de coser, y fueron emitidos un total de 800 sellos. Con el objeto de financiar los gastos del viaje, Figueroa hizo esta emisión especial de sellos de 5 pesos, que han adquirido con el tiempo un gran valor filatélico.

Lamentablemente, el aviador debió postergar el regreso a Santiago a causa del fuerte ventarrón que se desplegó sobre Valparaíso. Pero gracias a estas audaces pruebas y a la sociedad surgida entre correos y el club aéreo, fue posible mantener la continuidad de los vuelos.

Singulares hombres del ambiente cultural intercambiaban ideas y en todas las áreas se observaba el dinamismo que bullía en el país. En una carta del año 1918, Joaquín Edwards Bello le escribe a Vicente Huidobro: "Es una pena que usted y yo no seamos amigos verdaderos. Usted, primer poeta y yo, primer novelista de Chile. Además usted y yo pertenecemos a la clase alta de Chile y cuatro majaderos dijeron que en esa clase no puede existir talento. Nosotros hemos hecho el milagro.



Los habitantes de Valparaíso regalaron a Clodomiro Figueroa este Beriot XI para que intentara realizar el cruce de la Cordillera de Los Andes. Este intento lo realizó los días 16, 18 y 20 de diciembre de 1913 sin lograrlo. Su altura máxima fue de 3.200 metros.

Singulares hombres del ambiente cultural intercambiaban ideas y en todas las áreas se observaba el dinamismo que bullía en el país. En una carta del año 1918, Joaquín Edwards Bello le escribe a Vicente Huidobro: "Es un pena que usted y yo no seamos amigos verdaderos. Usted, primer poeta, y yo, primer novelista de Chile. Además, usted y yo pertenecemos a la clase alta de Chile y cuatro majaderos dijeron que en esa clase no puede existir talento. Nosotros hemos hecho el milagro. Naciendo cerca del Club de la Unión, que es el punto más absurdo del planeta, tenemos talento (...) No espero nada del presente, nada inmediato. Yo no apelo a su amistad. Le tengo simpatía por su entusiasmo. Es usted un gran judío, honra de la estirpe hebraica. Esta carta llega tarde".

En marzo de 1919, cuenta la crónica de "El Correo" de Santiago que "aunque el veraneo ha dispersado a gran parte de los habitantes de la capital, el correo sigue siendo un centro de desbordante actividad. Su hall ancho y claro lleno de gente apresurada, ofrece mil motivos al cronista y al fotógrafo, que en estos largos y calurosos días de verano recorren ansiosamente calles y playas, buscando nuevos y pintorescos motivos. La actividad incesante que tiene el lugar hace pensar que nadie veranea. En efecto, es éste tal vez el único punto en donde no se ve la melancólica soledad de Santiago en verano. Toda la ciudad escribe cariñosas cartas a la gente que veranea. Cartas breves y alegres también vienen de las playas trayendo entre sus pliegues rumores de mar; cartas largas y nostálgicas que salen de Santiago en dirección a los balnearios, llevando en sus palabras un pálido reflejo de la soledad de sus silenciosas calles llenas de sol".

En 1920, Chile cuenta ya con 3.753.799 habitantes. La población urbana subió un 46,6% a causa de la industrialización, y se firma la ley de enseñanza primaria obligatoria. A partir de ese momento todos los niños de Chile tendrán derecho a estudiar, aprenderán a leer, a escribir y a enviar cartas.

Escribe el historiador Dinamarca que "el franqueo mecánico comenzó a utilizarse casi simultáneamente en Estados Unidos, Alemania y Francia. En Europa se masificó su uso ante la dificultad que tenían los correos para imprimir estampillas, ya que el papel y las imprentas se destinaban de preferencia a las necesidades de la guerra. En Estados Unidos, se trataba de ahorrar tiempo en el franqueo previo y estaba claro que la máquina permitía un proceso más rápido y cómodo".

En 1920, cuando llegaron las máquinas franqueadoras a Chile, la U.P.U. aprobó su utilización, aunque hubo bastantes detractores. Los opositores a las máquinas franqueadoras surgían de las instituciones filatélicas de todo el mundo, y también de Chile. Argumentaban que la venta de estampillas a los coleccionistas se traducía en una ganancia considerable para los servicios postales. Curiosamente, al empezar a funcionar las máquinas de franqueo, se vieron incrementadas las emisiones de estampillas temáticas y conmemorativas, abriendo un nuevo espacio de intercambio y cultura para la filatelia.

La aparición del teléfono marcó un gran hito en la sociedad chilena. Gracias al invento de Graham Bell, quien se negó a exhibirlo en la Exposición de Chicago de 1876 —ya que consideraba que aún le faltaba perfección, y que según su mujer, Mabel Hubbard, él se hubiese pasado toda la vida haciéndole cambios y arreglándole cosas si no se lo hubiese quitado y obligado a mostrar al mundo—, se planteó otra vez un problema que hacía dudar acerca del futuro del correo. Parecía que la presencia de un medio que permitía contactarse con un receptor, incluso residente en otra ciudad, para oír directamente el mensaje con su propia voz resultaba demasiado impactante. Sin embargo, la permanente modernización del correo incorporó rápidamente el nuevo medio y pronto los teléfonos estuvieron en uso en la Dirección General, en las oficinas y recintos del correo, siendo los primeros que se registraron en el país. Así, en 1920, cuando aún era director de Correos y Telégrafos Carlos Lira, ingresa oficialmente el servicio de Teléfonos a la institución para abrir nuevos campos a la



Avión Curtiss abre ruta hacia el norte, poco antes de inaugurarse la Línea Aeropostal Santiago-Arica.



Escritor Vicente Huidobro.



Poeta Joaquín Edwards Bello.

comunicación postal. Cabe recordar que en Europa, en el año 1877, el administrador de correos Heinrich Stephan introdujo oficialmente el teléfono en Alemania, y contó con 94 abonados en Berlín, dispuestos a probar el novedoso artefacto. Richard Le Galienne escribió en su obra Vanishing Roads: "Instrumento de Cupido que proporciona a los enamorados el medio de murmurar dulces naderías a través del mar sonoro". La Central de París tuvo, en 1883, las primeras telefonistas de Europa. 33 "hadas" estaban a cargo de las comunicaciones. En Chile, el primer aparato telefónico fue traído por José Pottín y apareció el anuncio en El Mercurio de Valparaíso. Dos meses después, en enero de 1880, el Presidente Aníbal Pinto autorizaba una concesión para el servicio.

El 20 de agosto de 1921, la audacia de Clodomiro Figueroa permitió a la aviación continuar con los procesos de expansión del correo. Figueroa marcó un nuevo hito cuando llegó a la ciudad argentina de Mendoza, logrando cruzar la Cordillera de los Andes durante el invierno. La prueba significó graves riesgos para el piloto y para su nave, que sufrió una avería en pleno vuelo. A pesar de todo logró aterrizar en Mendoza ese día, aunque debió regresar por tierra a Santiago debido a los daños sufridos por el avión. Figueroa transportaba cartas, encomiendas e impresos, piezas postales franqueadas con las estampillas que le habían quedado de su primer viaje y con sellos postales del Correo Aéreo Internacional. Esas estampillas fueron las primeras de su especialidad y por esa razón poseen hoy un valor filatélico. Figueroa fue nominado Maestro Mayor de Aviación.

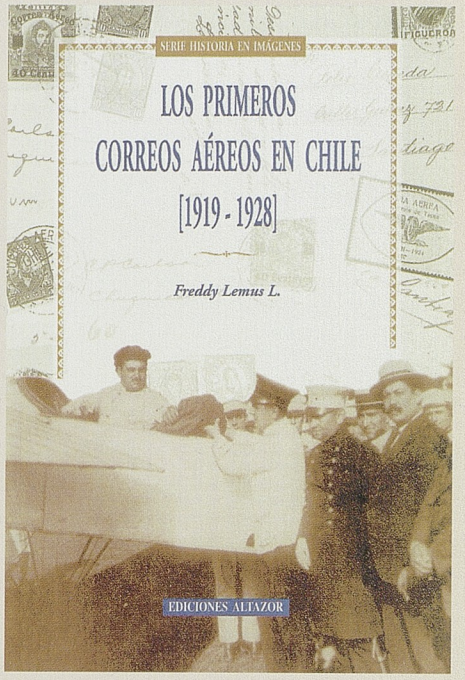
En 1921 la red telegráfica del Estado contaba con 373 oficinas y las oficinas de correos eran 982. Teléfonos de Chile hacía gala de poseer 83.600 Kilómetros de líneas y más de 22.000 aparatos telefónicos instalados. En ese entonces no sólo la prensa europea habla de "milagros". En una revista se considera "famoso y diabólico" al doctor ruso Voronoff, quien, hallándose en Argelia, propone una revolucionaria teoría que consiste en injertar testículos de monos para curar la impotencia. En Chile, por su parte, se conoce la noticia del frutero ambulante llamado Ercilio, quien se ha

convertido en brujo y adivino. El hombre poseía una nutrida clientela a la cual atendía en la calle Santa Genoveva de Santiago. Una receta preparada para una enferma de amor consistió en una pócima preparada con uña de la Gran Bestia, mastuerzo, menta cuyana, bicarbonato y cola de gallina trintre, corrida a la orilla del estero con viento puelche.

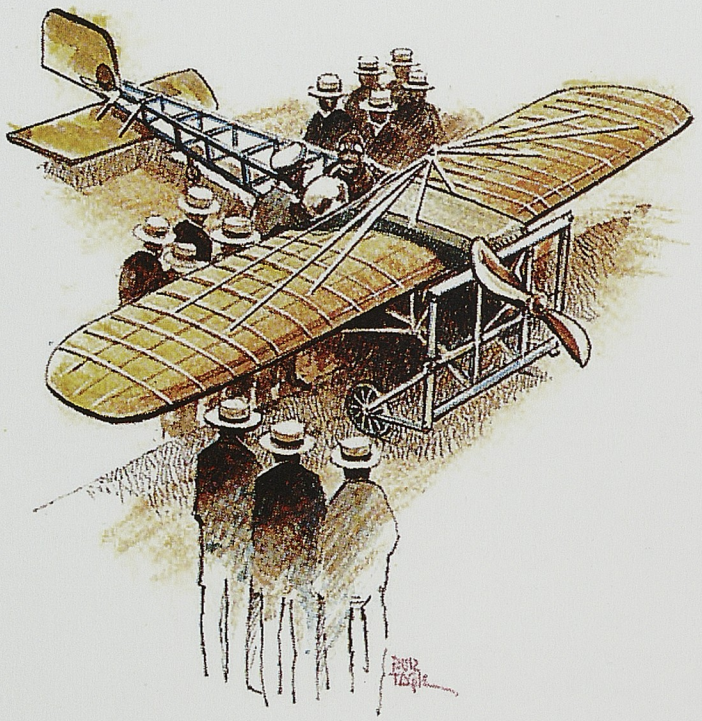
En 1922, un gran terremoto registrado desde Atacama a Coquimbo interrumpe las comunicaciones con la ciudad de Santiago, y el correo debe organizar un rápido despliegue para restablecer los contactos y asistir solidariamente a la zona siniestrada, con el acostumbrado espíritu de sacrificio que los funcionarios postales han manifestado desde un principio.

En 1923, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma, mientras era director de correos Enrique Vergara Robles, se dicta un nuevo reglamento general para la institución, el que integra un nuevo cuerpo de normas a correos que le permitirán modernizarse y hacer cambios en su ámbito interno y en el servicio público. En esa época se crea el boletín oficial de Correos y Telégrafos, donde se publicaron por más de cuarenta años, informaciones de mucho valor para la institución y sus funcionarios.

El 19 de junio de 1927 comenzaron a efectuarse los viajes con pasajeros y correspondencia entre Valparaíso y la ciudad de Santiago, y el precio del boleto era de 170 pesos. Las personas abordaban —a un costado del correo principal en la Plaza Sotomayor— un vehículo que los transportaba hasta el aeródromo Valparaíso, que se encontraba en la localidad de Placilla a 10 kilómetros de ese lugar. Cuenta Freddy Lemus en su libro "Los primeros correos aéreos en Chile", que "los pasajeros debían estar provistos de grueso ropaje. Además la compañía les facilitaba gafas, capucha y guantes de cuero, ya que los aviones no tenían protección alguna contra el viento, frío o la lluvia, eran totalmente desguarnecidos. El piloto realizaba una inspección al estanque de bencina, tirantes de las alas y verificaba el estado de la cancha de despegue. Seguidamente el pasajero tomaba asiento y el piloto hacía contacto con el motor. Junto al peculiar ruido de una hélice de avión en movimiento, empezaba a deslizarse suavemente por la cancha y después de recorrer un centenar de metros iniciaba su ascenso. Tomaba rumbo a Casablanca, y en un lapso breve ya se elevaba a una altura de seiscientos metros, minutos después el altímetro marcaba los mil seiscientos metros. El viaje seguía plácidamente, dedicándose el pasajero a contemplar la hermosura del paisaje, donde se apreciaba la belleza de la Cordillera de los Andes, y a esa altura arreciaba el frío". Entonces miraba la Cuesta de Zapata a dos mil ochocientos metros, alcanzando la altura máxima de vuelo. La rapidez era tal que el pasajero, sorprendido, no se convencía



Portada del libro "Los primeros correos aéreos en Chile", de Freddy Lemus.





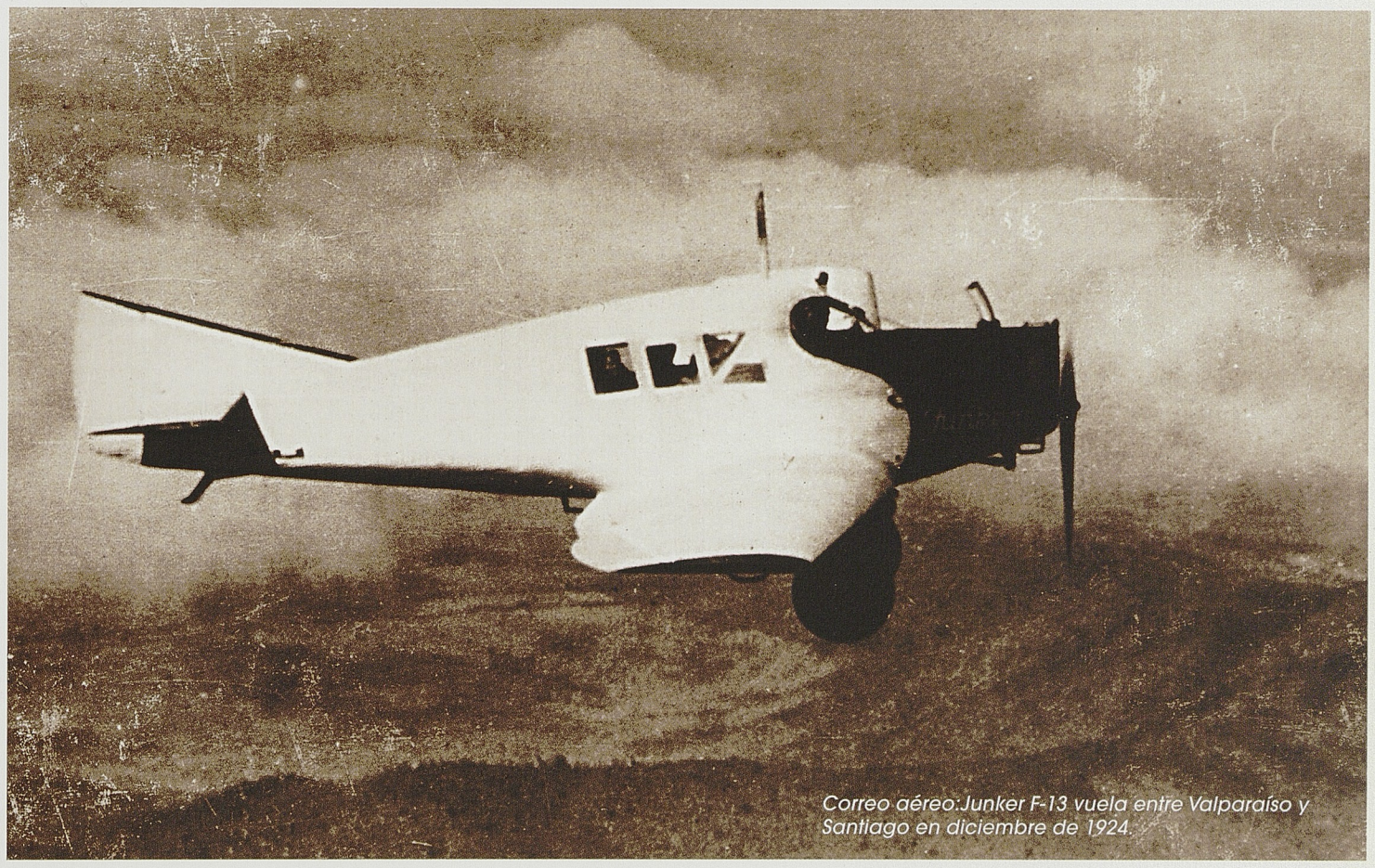
de la brevedad del trayecto, y sentía que al traspasar la Cuesta de Lo Prado ya se encontraba prácticamente en Santiago. Continúa Lemus: "En esa época, Santiago con sus innumerables torres correspondientes a otras tantas iglesias, con sus grandes avenidas que desde la altura se veían perfectamente delineadas, le ofrecía a su vista la gran magnitud de la ciudad. Minutos más tarde el avión Cóndor descendía suavemente en la cancha de aterrizaje de Santa Julia en Macul". Así, segundos más tarde, el pasajero se bajaba atónito y comprobaba que el viaje de Valparaíso a Santiago había durado apenas 35 minutos, una gran diferencia al comparar con las tres horas y media que demandaba el recorrido del tren expreso.

En 1928, y como el servicio aéreo de correspondencia comenzaba a hacerse regular, la empresa de correos estimó que era necesaria la creación de sellos especiales para este propósito, uno de ellos muestra a Bernardo O´Higgins con un timbre de sobrecargo para correo aéreo. Este sello es considerado especial en la filatelia chilena ya que tiene tres tipos distintos de impresiones: el marco del retrato, el medallón, que se imprimió aparte, y la sobrecarga.

El 5 de marzo de 1929, el Comandante Arturo Merino Benítez inauguró oficialmente la Línea Aérea Postal. A las 8 de la mañana, se presentó en la Base Aérea El Bosque el Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo, acompañado de ministros, el Intendente de Santiago y el Director de Correos y Telégrafos, don Enrique Ovalle Castillo. Luego la comitiva se trasladó a la cancha donde el teniente Arturo Meneses disponía el Moth número 9, a la espera de la orden de iniciar oficialmente las actividades de la Línea Aeropostal. La valija fue puesta al interior del avión, el piloto saludó militarmente al Presidente, ingresó a la cabina y puso en marcha el motor. A las 8:30, el avión emprendió vuelo hacia Ovalle, donde llegó a las 11:20 horas. Allí entregó la valija de la correspondencia al teniente Ramón Lisboa, quien siguió de inmediato con destino a Copiapó. Finalmente la valija llegó el día 6 a Arica, transportada por el teniente Emilio Larraín.

Al no contar todavía con un servicio de comunicaciones en los aeródromos, debían utilizar el telégrafo para informar la llegada o salida de los aviones. Si alguno se extraviaba y no había noticias sobre su paradero, todas las oficinas del servicio eran consultadas por si habían sentido el ruido de un avión, y si así había ocurrido, pedían hora y rumbo. Varias veces se supo que el Comandante Merino permaneció hasta la madrugada, caminando de un lado a otro en las oficinas del telégrafo en Santiago, a la espera de informes sobre un avión extraviado.

El 17 de marzo, en la estación Varillas, al sureste de Antofagasta, se registró el primer accidente de vuelo de la Línea Aeropostal, al perder la vida el joven teniente Julio Fuentealba. El Comandante Merino Benítez, al despedir sus restos en Santiago, dijo: "Murió el teniente Fuentealba cuando buscaba para su patria las rutas del aire, más amplias, más rectas, más ligeras, que habrán de acortar la distancia entre sus pueblos, uniendo en forma más estrecha a sus hijos disper-



Gentileza Fuerza Aérea de Chile

Correo aéreo: Junker F-13 vuela entre Valparaíso y Santiago en diciembre de 1924.



Restauración de 1908

sos en la vasta y áspera heredad. Sobre sus restos, sobre estos despojos, se afianza y crece la aviación chilena, que forja con el recuerdo de sus muertos las tradiciones de abnegación y sacrificio que la harán grande y gloriosa".

El 13 de junio de 1930 vuela desde Santiago el avión de la Compagnie Generale Aero Postale, dedicada al servicio de transporte de correo entre Argentina y Chile. El piloto Henri Guillaumet, gran conocedor de los cruces aéreos de la Cordillera de los Andes, debió enfrentar una tormenta en la ruta, por lo cual tomó una vía hacia el sur, frente al Volcán Maipo, a una altitud superior a los 6.000 metros. Al sobrepasar la línea limítrofe, el pequeño avión perdió estabilidad, por lo cual intentó aterrizar junto a la Laguna del Diamante, pero la acumulación de nieve no lo permitió. Milagrosamente, el piloto se salvó, pero debió caminar durante 7 días en medio de la tormenta blanca. Guillaumet fue encontrado por arrieros, aunque en la búsqueda participó mucha gente, entre quienes estaba el Jefe de Tránsito de la Compañía, Antoine de Saint-Exupèry.

En 1931, la Línea Aeropostal Santiago-Arica y, para los efectos de ejercer el transporte aéreo sobre todo el territorio del país, se le cambió el nombre a Línea Aérea Nacional, LAN. La Línea Aérea Nacional tuvo desde el comienzo y hasta la década de los cincuenta, el monopolio de la aviación comercial con uso exclusivo de sus aeropuertos, canchas de aterrizaje, el apoyo de la maestranza militar y, además, el apoyo absoluto del equipo de pilotos que le cedió la Fuerza Aérea de Chile en los primeros años.

Don Joaquín Aguirre Luco estaba en el cargo de director del servicio de correos cuando asumió la Presidencia de la República don Carlos Ibáñez del Campo. Entonces, el director estaba participando en una gira de servicio de más de dos meses por territorio magallánico y allá supo de los acontecimientos políticos y de que se había designado a un director suplente. Mientras estaba fuera, autoridades de Correos y Telégrafos asistieron a la Moneda para saludar al nuevo Mandatario. Ibáñez se extrañó por la ausencia de un jefe de servicio en la ceremonia y se impuso que aquél no cobraba sueldo, ya que era jubilado. Envió por él y firmó de inmediato el decreto que le asignaba el sueldo correspondiente a su puesto. A pesar de ello, el confuso momento político llevó a Aguirre Luco a renunciar a su cargo pocos meses después. Don Enrique Brieva, asumió la dirección del servicio luego de la renuncia de Aguirre Luco. Brieva observó los problemas humanos y sociales del gremio, y se preocupó de conocer todos los procesos de funcionamiento del correo. Estudió los sistemas operativos, detectó sus fallas y buscó soluciones. Desgraciadamente, por los acontecimientos políticos también dejó pronto el cargo.

Chile vivía un momento de crisis, pero las postas del viejo correo se mantuvieron en pie cumpliendo con su importante labor.

La conquista del espacio aéreo hacia el sur de Chile se inicia en 1930, con el objetivo de unir Santiago con Punta Arenas. Las dificultades atmosféricas, permitían deducir que sería una de las rutas aéreas más complicadas de alcanzar, pero aún así, el 30 de julio de 1930 la aviación militar realizó un vuelo de prueba entre las dos ciudades, que fue designado como "Primer Correo Aéreo Santiago-Magallanes". Seis meses más tarde ya se hacía el primer vuelo entre Puerto Montt y Santiago, con escalas en Temuco y Chillán, y luego, un mes después, se une la capital con Puerto Aysén, entregando correspondencia en varios puntos del trayecto. Los vuelos, efectuados por la Línea Aérea Postal, se realizarían durante el verano, aprovechando el clima favorable para asegurar un buen resultado.

Ya a partir de 1937, los vuelos a Magallanes se hacen constantes con la Línea Aérea Nacional.

En febrero de 1933, se decretó la concentración de labores de la Dirección General de Correos con la de Telégrafos, y así se creó la Dirección General de Correos y Telégrafos. Más tarde, el 7 de marzo de 1942, el ejecutivo federal decretó en forma definitiva la separación de ellas,




ADMINISTRADOR
OBSERVACIONES

estableciéndose la Dirección General de Telecomunicaciones, a la que perteneció Telégrafos, con el fin de que funcionara de manera independiente de la Dirección General de Correos.

En 1936 aumenta a tal punto la frecuencia de los vuelos hacia el norte, que llegan a realizarse seis viajes semanales. Desde Francia llegan los aviones Potez, para suplir los trimotores Ford y los Curtiss-Cóndor. Las nuevas naves están equipadas con transceptores Western Electric para comunicarse con las "postas". La Línea Aérea Nacional adquirió ese mismo año la fábrica de aviones Curtiss Wright Export Co., ubicada en Los Cerrillos desde 1930, y en el año 1936 se concertó el enlace, en Tacna, con el Lloyd Aéreo Boliviano, logrando así —gracias al acuerdo con Faucett de Perú— unir tres países por una promesa de coordinación y ayuda recíproca. Ese año, 11.283 pasajeros fueron movilizados, con lo cual el transporte aéreo demostró un avance notable en relación con el transporte ferroviario y marítimo hacia el norte del país.

En 1939, durante la noche del 24 de enero, un terremoto de proporciones insospechadas deja miles de muertos y heridos. La destrucción era tal que se reconoció de inmediato como una catástrofe nacional. El sismo, ocurrido en la ciudad de Chillán, afectó a las provincias de Talca, Linares, Maule, Ñuble, Concepción, Arauco y Bío Bío. Las viejas construcciones de adobe y tejas cayeron dejando la ciudad en ruinas y los caminos y puentes cortados, amenazando aislar gran parte de la zona. Nuevamente el rol del correo fue fundamental, ya que los telegrafistas y el equipo que reparaba las líneas debió cumplir con emitir los primeros mensajes de auxilio a través de esas líneas que el terremoto había cortado. Los trabajadores postales en medio del desastre se mantuvieron en sus puestos para trabajar en las labores requeridas por la emergencia, ya que las oficinas de correo estaban destruidas y debieron habilitar postas y oficinas al aire libre o en carpas para que los trabajadores pudieran recibir y despachar mensajes. El corresponsal Hugo Ercilla Olea escribió en "El Mercurio" que "toda descripción quedará pálida ante la realidad de los hechos; no hay memoria de un suceso semejante; jamás una tan vasta zona de nuestro territorio había sido teatro de algo igual. Grandes ciudades, pueblos florecientes, alegres aldeas han sido barridas, tal es la más gráfica expresión por la furia desatada de los elementos (...) Tras cruzar el bello puente sobre el Longaví, la carretera nos muestra, cortando las paralelas de la huella, las grietas que se formaron en la tierra al ser comprimida por la convulsión que tuvo en esta zona el globo terráqueo".

"En febrero del año 1933, se decretó la concentración de labores de la Dirección General de Correos con la de Telégrafos. Se creó así la Dirección General de Correos y Telégrafos.



En Santiago, al día siguiente del sismo, frente al Correo Central se disponían camiones preparados para iniciar el viaje a la zona transportando ropas, alimentos y carpas para atender a los damnificados. Se cuenta que los trabajadores postales que se ofrecían como voluntarios fueron tantos que hubo que seleccionarlos, y una vez en el lugar colaboraron en el trabajo postal, y asumieron otras tareas que no había cómo cubrir de otro modo. De un momento a otro operaron como obreros, carpinteros, excavadores, asistentes de niños y ancianos, enfermeros o conductores de todo tipo de vehículos, pero principalmente, se convirtieron en asistentes sociales que permanecieron durante meses ayudando a los habitantes.

El año 1941, el Presidente de Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, instauró la política del "buen vecino", y por ello comisionó a Walt Disney para que realizara caricaturas y películas acerca de personajes latinoamericanos. Es así como apareció la película "Saludos amigos", el año 1943, donde sus personajes eran Donald en el lago Titicaca, el gaucho Goofy, Joe Carioca de Brasil, y Pedro el avioncito, de Chile, que da cuenta de las aventuras de los aviones Correo de Chile. Durante la visita de Disney al país un grupo de dibujantes y caricaturistas de la época, entre ellos Pepo, Leo, Óscar Camino, Alhué, Huelén, Chao y otros grandes autores formaron la "Alianza de dibujantes de Chile", nombrando a Walt Disney su primer presidente honorario. Disney ve la cordillera en Chile y exalta la proeza cotidiana del correo aéreo a través de los Andes en su película "Saludos amigos". En el diario "El Mercurio", el 6 de septiembre de 1942, Fernando Ortiz Echagüe comenta: "Un imberbe avión

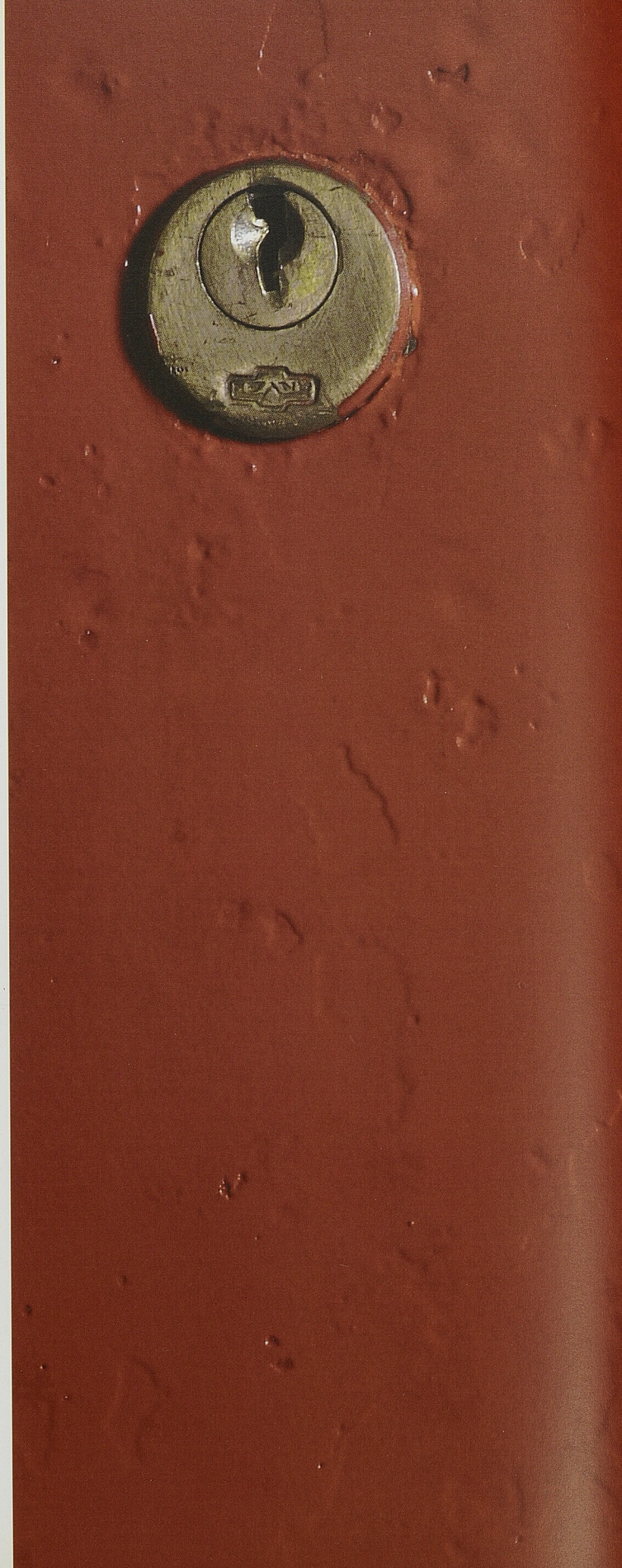
chileno llamado Pedrito, que apenas hace sus primeros pinitos en el aire, viendo que sus padres, los bimotores del servicio aeropostal no pueden salir con el mal tiempo porque están resfriados, resuelve reemplazarlos en la faena, y se lanza a la gran aventura de la travesía andina, para recoger en Mendoza la correspondencia de Buenos Aires. Al cabo de dramática lucha contra los elementos desencadenados, de sumirse en las nubes cargadas de rayos, de forcejear con sus tiernas alas entre águilas y cóndores y de sortear los erizados picos del Aconcagua, cuando por fin el intrépido Pedro cumplía su misión, aterrizando orgulloso y exhausto, descubre que la saca traída tan peligrosamente, sólo contiene una tarjeta postal, cuyo texto trivial le hace exclamar: `Sí, pero podría haber sido muy importante´". Así se pinta lo que alguien llamó la disciplina heroica del correo aeropostal, con los Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupèry, entre otros. Disney desechó la posibilidad de poner como representante chileno al huaso y al roto y prefirió ese pequeño avión al que bautizó "Pedrito", en homenaje al Presidente de Chile, don Pedro Aguirre Cerda.

Sady Zañartu (Premio Nacional de Literatura, 1974) escribe en febrero de 1960, en la Revista "En viaje" N° 316, un artículo titulado "El correo de Buenos Aires", donde narra una curiosa historia que le contó su protagonista: "Antes de funcionar el ferrocarril Transandino, el servicio era apenas inmediato a los límites divisorios, que salvaba las altas cumbres, y el viaje se hacía en cabalgadura hasta Punta de Rieles, donde comenzaba el camino de hierro a Mendoza, por el paso de Uspallata, que demoraba en tren diez horas consecutivas. El viajero debía recorrer, saliendo del pueblo de Santa Rosa de Los Andes, 156 kilómetros por una imponente brecha militar entre áridas rocas y planicies. Me costó hallar un baqueano el año 1913 para que me condujera en su tropilla hasta el paramillo de Las Cuevas. Conocí a Fermín Santana entre los pocos sobrevivientes de la travesía que aún quedaban en trabajo. Tenía del Gobierno una pensión de vejez por el servicio que prestó a la unión postal durante veinte años en el oficio de conductor de la correspondencia entre Los Andes y Las Cuevas. Le daban por apodo el nombre de `Correo´, desde que servía a mucha gente llevando comunicaciones rápidas. (...) El baqueano Santana al principio se alegró de llevar a un pasajero por el vericueto, y de estar en el mes del deshielo, resolvió hacer la travesía hasta Las Cuevas mediante una suma de sesenta pesos. (...) El viaje por el cajón del río Juncal se hizo despacio y llegamos a pernoctar una noche de luna intensa en `Los ojos de agua´, en una casa de piedra del siglo pasado. (...) A la mañana siguiente emprendimos la ascensión a la cumbre del Cristo Redentor, para llegar cerca del mediodía y cuidar los aperos, después de la repechada alta, y admirar por fin el límite de Chile y Argentina, delante de la



Pedrito el avioncito, representó las aventuras de los aviones de Correos de Chile en la película "Saludos Amigos", de Walt Disney.

granítica cumbre donde el Cristo levanta la cruz marcial del Apocalipsis. (...) Habíamos arribado a una roca enorme, desprendida acaso de algún terremoto y puesta en la mitad del camino. Sobre la superficie se veía tallada una cruz y un enorme escrito: `Pedro Miranda´. Debajo, R. I. P. El guía se arrodilló a orar y después que vino hacia mí, dijo: —"Soy testigo del poder ilimitado de Dios". Y con dulzura repasó su memoria: —"El año 1890 era el conductor de la correspondencia entre Los Andes y Las Cuevas. Al llegar entregaba mi valija al conductor de Mendoza y yo recibía la de éste, que venía de Buenos Aires. Teníamos un convenio formal entre ambos, en el caso de no hallarnos aquí, proseguir adelante la marcha sin demora hasta tropezar. Las marchas fueron regulares en el verano y aquel 4 de mayo decidí lo convenido al no encontrar en Las Cuevas al conductor mendocino. Seguí el camino hasta Puente de Inca con mal presentimiento. Anduve tres horas sin ver alma viviente por loma ni cañada. No era ya posible la duda. ¡A mi compañero debía haberle ocurrido algún percance! Dejé atrás el solitario caserío del Inca y me sentí impulsado por un vértigo hasta que vi de golpe algo extraño junto a esta roca. Mi compañero yacía ensangrentado y entre sus brazos oprimía convulsivo la valija internacional. Me asusté y cuando quise ver su cara descubrí que el moribundo no se le parecía en nada al conductor de Mendoza. Era robusto y de mayor edad. Lo asistí agónico sin poder curarlo por el golpe recibido en la cabeza. (...) El moribundo me dijo: No lo espere porque hace horas lo maté en `Las Vacas´ para robarle seis mil pesos que traía en el tirador. ¡Muerto! —grité con espanto. —Sí —respondió. Muerto y también te quise matar a ti... y me oculté en esta peña. Estuve observándolo para ver si fingía, pero no pudo hablar más. Sobre mí estaba un cóndor gigante, parado en la peña, y por el delirio del hombre comprendí el castigo irreparable (...) lo hallé despavorido por el designio divino, aterrorizado del pájaro, y pidiendo sepultura para no ser devorado. Tuve miedo del cóndor por la postura en la peña con sus alas apenas juntas y mirándolo con fijeza pude cubrir el cuerpo con piedras y continuar el camino con la valija a avisar a la policía de Punta de Rieles, donde ya se venía en busca del criminal dirigida por un rastreador. (...) —Me volví triste —continuó el guía—, y después de algunos meses supe que mi compañero se curó de sus heridas, pero quedó inutilizado para el servicio activo de Los Andes. Ahora sé que es otro hombre




CORREOS
DE
CHILE

porque el Intendente de Buenos Aires le proporcionó un destino de guarda en los jardines de Palermo, y allí se encuentra en el Departamento de Ornitología sirviendo a los cóndores que disponen de la justicia en la gran cordillera".

Con el fin de instruir al personal y capacitar los mandos y oficiales, en 1940, mientras era Presidente de la República don Pedro Aguirre Cerda, es creada la Escuela Superior de Correos y Telégrafos. Grandes nombres pasarían por las aulas de esta escuela. Profesores y literatos de renombre como Mariano Latorre y Luis Durand, entre muchos otros. El primer director de la escuela fue Belisario Camus, y al alero de esta institución nacieron luego el Museo y la Biblioteca Postal. Posteriormente, la Biblioteca desapareció y el Museo se convirtió en una entidad independiente.

En 1942, el Servicio de Correos y Telégrafos tenía 4.315 empleados en todo el país. Leemos en un viejo número de la Revista "Zig-Zag" (Nº 1953, 27 de agosto de 1942), que el comisario general de subsistencias estableció la obligación de que, debido a la escasez y falta de moneda divisionaria, y con el fin de evitar que los comerciantes dejaran el vuelto en monedas en beneficio personal, las estampillas postales de 5 y 10 centavos cumplieran dicha función. Las personas comenzaron a preguntarse qué ocurriría con ellas cuando se hallaran desgastadas por los trueques.





En ese año, por la escasez de bencina, el Gobierno del Presidente de Chile, don Juan Antonio Ríos Morales, determinó la "jornada única". De 8 a 4 el país trabajaba sin que nadie volviera a casa a fin de almorzar y dormir la siesta. ¡Hubo reclamos, sobre todo en ciudades de provincia, en donde la casa quedaba a pocas cuadras de las oficinas! Había, además, restricción en las compras de té, harina, aceite, "por culpa de la guerra". Así lo dejaba dicho una canción muy popular en 1942.

El dólar se cotizaba en $23. Valor en ese momento de las novedades editoriales de Zig-Zag: "La buena tierra", por Pearl S. Buck, $15 (dólar 0,60); "Las uvas de la ira", por John Steinbeck, $30 (1 dólar y 20 centavos) "Adiós, Mr. Chips", de James Milton, $15; una entrada en un cine del centro de Santiago entre 8 y 10 pesos; una consulta médica "normal", $15. Los bailes tropicales de moda eran la rumba y la conga. Temas que se entonaban entonces: "Isabelita", "Hace un año", "Negra María", "Madrecita, ¿voy al baile?". Un disco de 78 revoluciones valía $25".

En 1944, la mujer comienza a exigir su derecho a ser parte activa del país. Es así como aparece Carmen Barros como la heroína de la película "Bajo un cielo de gloria"; María Romero dirige la cruzada del cine en la revista "Ecran", en tanto Roxana deslumbra a los niños con la publicación semanal de "El Peneca" y lleva a los que no tienen cómo veranear a las "Colonias Escolares", en las playas de Reñaca o Cartagena. Elena Caffarena y Felicitas Klimpel luchan por los derechos de la mujer, al igual que Olga Poblete y María Marchant organizan a las alumnas y alumnos del Liceo Manuel de Salas a fin de tener derecho a opinión.

Siendo Presidente de la República don Juan Antonio Ríos (1942-1946), y con don Raúl Juliet en la Dirección General del servicio postal, se inauguró el edificio del Correo de Valparaíso, construido para el funcionamiento eficiente de las comunicaciones postales del país.

Al finalizar 1944, se decreta una importante rebaja de impuestos postales para todos los libros que se han editado en Chile, "cuando éstos tengan por fin difundir la cultura en cualquiera de sus aspectos".

En 1945, la Segunda Guerra llega a su fin en Europa y el tráfico postal internacional experimenta un auge insospechado incidiendo en que los medios de transporte chilenos resulten insuficientes, hecho que obliga al Gobierno a habilitar barcos y aviones de guerra para apoyar el funcionamiento de las comunicaciones postales hacia y desde Europa, y además, a ampliar en un 30% la planta estable de funcionarios de correos. No hay duda de que la Segunda Guerra cambió los usos en el mundo. Por primera vez pudo adivinarse que la era que se anunciaba tenía que ser planetaria. No más la insularidad, sino la integración. Nuevas políticas, nuevas tecnologías, nuevas



“ En el año 1947, un histórico momento se produce al instalar la primera base nacional sobre el Territorio Antártico Chileno. La Base Arturo Prat se erigió así como un símbolo de soberanía nacional, y pronto, Correos de Chile abrió sus nuevas oficinas en Navarino, Isla Nueva e Isla Picton, las sedes postales más australes del mundo.



Inauguración de la primera base chilena en la Antártica, el 6 de febrero de 1947.

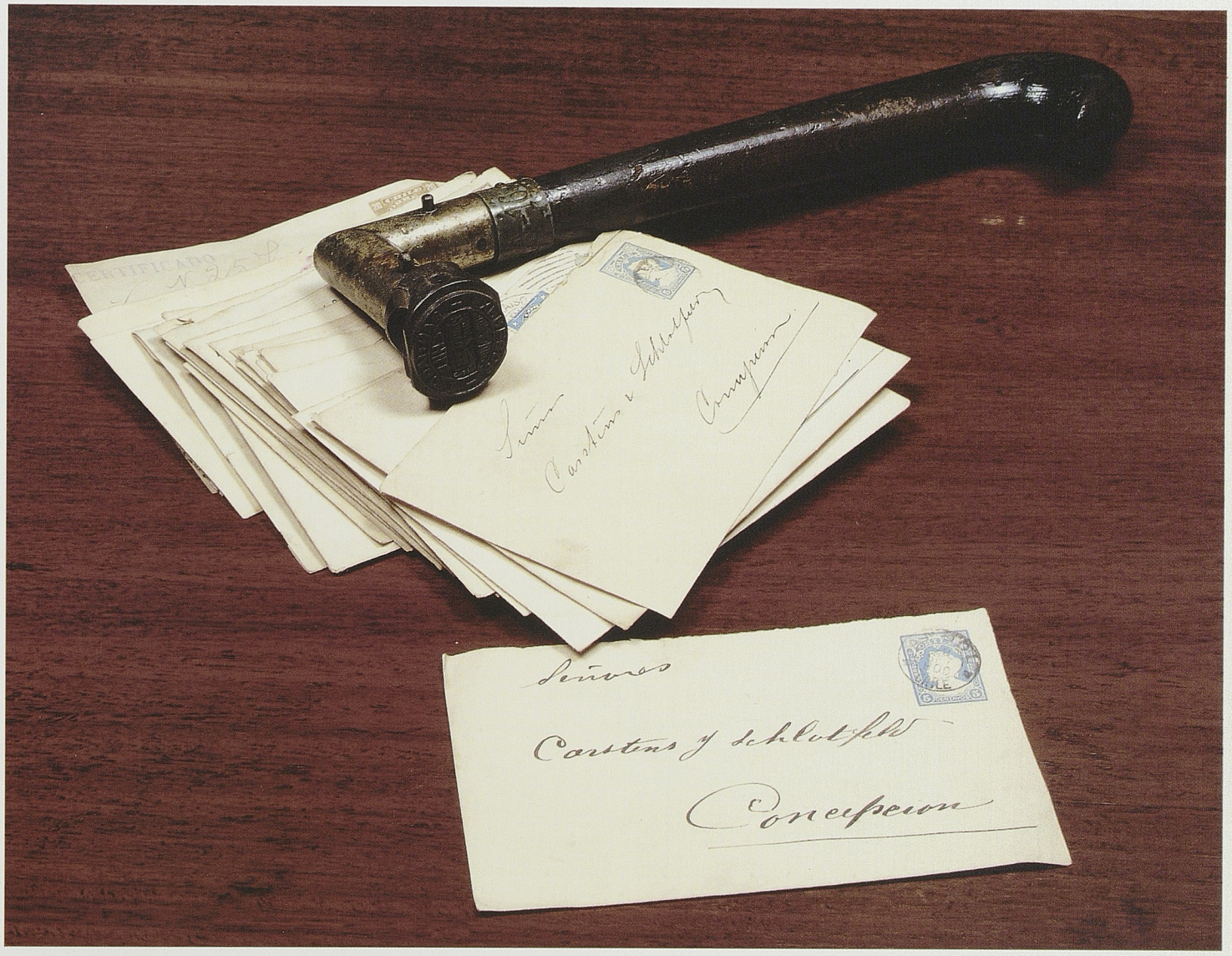
normas comunes. Así, alguien pudo hablar de una "aldea global" por lo que antes se admitía como el "cosmos". Ya comenzaba a hablarse de los "viajes relámpago" en aviones velocísimos, del poder de la televisión, de los medicamentos que permitirían alargar la vida del hombre.

La aparición del fono-postal sorprendió al abrir una alternativa al envío tradicional de correspondencia. El sistema permitía grabar una carta por teléfono, la que luego era transportada en el soporte de disco fonográfico hasta su destinatario, quien sorprendido escuchaba de la propia voz del remitente el mensaje o la noticia; un saludo de cumpleaños con música de fondo, un poema o una declaración amorosa. La grabación se realizaba en una cabina de correos acondicionada especialmente para proporcionar la privacidad del usuario y para conseguir una óptima calidad técnica de la grabación.

Muy pronto, esta tecnología fue superada por el avance vertiginoso de los medios de comunicación electrónicos, con lo cual perdió vigencia y dejó de interesar a los usuarios.

Tras la muerte del Presidente Juan Antonio Ríos en 1946, asume el Gobierno el vicepresidente Alfredo Duhalde, quien realizó diversas obras relacionadas con el servicio postal. Durante este período fueron creadas nuevas oficinas postales y se instauró además el Consejo Nacional de Telecomunicaciones. Chile envió una delegación a participar en el Congreso de las Américas y España, que se llevó a cabo en la ciudad de Río de Janeiro. Por entonces fue promulgada la ley que creó el Museo Postal, entidad que resguardaría y exhibiría al público valiosas especies de la historia postal y telegráfica, y sellos o estampillas de todo el mundo.

En 1947, un histórico momento se produce al instalar la primera base nacional sobre el Territorio Antártico Chileno. La Base Arturo Prat se erigió así como un símbolo de soberanía nacional, y pronto, Correos de Chile abrió sus nuevas oficinas en Navarino, Isla Nueva e Isla Picton, las sedes postales más australes del mundo, donde hasta ese momento los únicos medios de transporte capaces de llegar al Polo Sur eran los barcos. Las tareas para la expedición, la construcción de la base y la preparación del personal que viviría allí durante un año, además de todo lo concerniente a las



operaciones de la oficina postal, fueron encargadas a la Armada Nacional.

En la época del Gobierno de Ibáñez del Campo, Correos y Telégrafos adquirió un nuevo edificio frente a la Plaza de la Constitución, a escasa distancia del Palacio de la Moneda. Las antiguas instalaciones del Correo Central se hacían pequeñas y ya no podían cumplir con un servicio tan operativo y dinámico como el que habían emprendido. Así, en la nueva sede, se instala por la calle Morandé la Dirección General y por Moneda, el Correo 21, que ayuda a descongestionar el Correo Central. Poco tiempo después, y gracias a la idea del director del servicio de la época, don Carlos Casanova Damothe, se inicia la construcción de oficinas y locales para las comunicaciones postales a lo largo de todo el país. Se inauguran establecimientos de correos en Talcahuano, Calama, Ovalle, Copiapó, Coquimbo, Cabildo, Los Andes, Rancagua, Curicó, Carahue, Talca, Molina, Linares, Chillán, Temuco, Valdivia, Puerto Varas, Coyhaique, Puerto Porvenir, Punta Arenas, Peumo, Frutillar y en muchas otras zonas del país. Con esta visionaria iniciativa, un nuevo impulso dinamiza la actividad postal.



Travesía de Manutara a Isla de Pascua, 1951.

Fotos gentileza Fuerza Aérea de Chile

En 1948, la empresa de correos festeja a través de la filatelia el Combate Naval de Iquique, y lanza un sello conmemorativo del centenario del nacimiento de Arturo Prat Chacón. Esta pieza postal, de gran formato, lleva la efigie de Arturo Prat y como fondo la reproducción de uno de los cuadros que inmortalizan el combate del 21 de mayo de 1879. El valor de este sello bellamente grabado fue de 40 centavos.

En octubre de 1949 surge la línea Lyon Air, creada para cumplir con servicios de transporte de carga, en vuelos no regulares dentro del territorio nacional y para realizar un servicio de carga internacional entre Chile y diversos países del Norte, Centro y Sudamérica. Posteriormente, en 1951, es autorizada para realizar un servicio regular mixto de pasajeros, carga y correspondencia entre Chile, Cuba y algunos puntos intermedios.

En el Santiago de mediados de los años 50, la lectura de moda era "América Latina entra en escena". El viajero francés Tibor Mende publicó un libro que despertó la curiosidad de la gente. Al escritor le llama la atención el carácter del roto chileno, y ve en él algo -o mucho- del "carácter fácil, contemplativo y tolerante del andaluz, impregnado de sol, y sólo explosiones de violencia pasajera turban la pasividad de su equilibrio". El escritor también comenta acerca de la clase media, que es aquella que no compra si no es a crédito, aunque no sepa cómo pagará la cuota siguiente. Es posible que hayan olvidado aquello que, en tiempos no tan remotos, sobre todo en provincias, era muy frecuente oír, cuando alentaban a los niños para que tomaran temprana conciencia de sus deberes. Uno de los más claros ejemplos era el de: "Ni ojo en carta, ni mano en plata", lo cual llamaba a cuidar la economía familiar, de acuerdo con ciertos valores propios del ahorro. Lo segundo, a no abrir cartas dirigidas a otras personas.

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, todos los medios de transporte, pero fundamentalmente el tráfico aéreo, incrementaron fuertemente su desarrollo al adquirir tecnologías que le permitieron modernizarse y además cubrir con su presencia nuevas rutas y destinos, hasta donde le fue posible llegar con los servicios postales, que unían así una amplitud considerable de países y culturas. Cuenta don Manuel Dinamarca que "con la llegada de la paz, los programas de las poderosas empresas aeronáuticas se desplegaron hacia la conquista de mercados civiles, en especial el transporte de pasajeros y de carga. Y entre las cargas más codiciadas por las compañías aéreas se encontraba el importante y cuantioso tráfico postal. En Chile, desde los albores de la aviación, todos los gobiernos actuaron resueltamente apoyando a la Línea Aérea Nacional, política que trataba de evitar que ésta fuera desplazada de las rutas chilenas e internacionales conquistadas con grandes esfuerzos y con la ayuda del correo". La carga postal aportaba a la aviación —en ese entonces— un mayor ingreso económico que lo que permitía recaudar el transporte de pasajeros.

"La carga postal aportaba a la aviación —en ese entonces— un mayor ingreso económico que lo que permitía recaudar el transporte de pasajeros.

En 1951, 6.112 empleados tienen a su cargo la recepción, emisión, despacho y reparto de la correspondencia y de telegramas de todo el país. El último año circularon 75.241.636 cartas, 797. 598 tarjetas postales y 2.500.000 encomiendas; y el telégrafo del Estado transmitió 6 millones de palabras.

El primer vuelo a Isla de Pascua representaba un desafío para la Fuerza Aérea de Chile. Llegar a la isla del Pacífico Sur los obligó a realizar un minucioso estudio de la ruta, características climáticas y







condiciones de las máquinas e instrumentos para realizar la tarea, además de preparar rigurosamente al personal que asumiría la responsabilidad de cumplir con este nuevo objetivo. Escribe Dinamarca que "el capitán de bandada Roberto Parragué Singer pilotaba un Catalina bautizado como `Manutara´, en pascuense `pájaro de la buena suerte´.

La idea era unir el continente sudamericano con la Isla de Pascua. Como punto de partida se escogió el aeropuerto de La Serena. Parragué despegó hacia el mar el 19 de enero de 1951 a las 19:21 horas, para aterrizar en un lugar denominado Mataveri –hoy aeropuerto oficial de la isla–, a las 13:59 horas del día siguiente".

Con el fin de orientar al piloto y su tripulación, debido a que el vuelo sobre el mar se realizó en gran parte durante la noche, la fragata Covadonga y posteriormente el vapor mercante Allipien asistieron a la nave sirviéndoles como radiofaros. Un sello especial que decía "Viaje Inaugural Isla de Pascua Catalina 405 Manutara", fue el que se usó para la correspondencia transporta-

da, que luego fue recibida por la jefatura de la Armada ya que en la isla no se contaba con una oficina postal.

Los vuelos pioneros en la conquista de los cielos del Pacífico sur, para abrir las nuevas rutas aéreas, se consiguen al lograr lo que en la otra costa del Pacífico realizaron los australianos, cuando despegaron desde Sidney para aterrizar en la costa chilena. Este vuelo es obra del piloto P.G. Taylor, quien cumplió el objetivo el 13 de marzo de1951, viajando en un Catalina, bautizado como "Fragata Bird II". La valija de correspondencia que transportaba fue sellada con un timbre especial donde se leía "First Experimental Air Mail", y que llevaba la fecha y un mapa que mostraba un avión uniendo los dos puertos: Sidney y Valparaíso.

Por su parte, en 1954, la Línea Aérea Nacional ejecuta la proeza de volar sin escalas entre Arica y Punta Arenas, con lo que cubrió una distancia de 4.200 kilómetros en 15 horas y treinta minutos.

En mayo de 1954 fue inaugurado el monumento a la carta. La obra está situada en la falda sur del cerro Santa Lucía, a la orilla de la Alameda del Libertador Bernardo O´Higgins. Su autor fue el escultor chileno Alberto Ried Silva, con la cooperación de Simule Omári, Premio Nacional de Arte. El mensaje escrito en piedra corresponde al texto de una carta fechada el 4 de septiembre de 1545, escrita por don Pedro de Valdivia, el fundador de Santiago, dirigida al rey Carlos V de España. En ella describía sus impresiones sobre este territorio llamado Chile. La carta fue conducida hasta el monarca por los "propios" de la época y los viejos correos coloniales. Este elogioso texto sobre las bondades de nuestra tierra está al alcance de los transeúntes que se detienen a leerla: "Y para que haga saber a los mercaderes y gentes que se quisieren venir a avecindar que vengan; porque esta tierra es tal que para vivir en ella y perpetuarse no la hay mejor en el mundo...".

En 1958, la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado crea dos nuevas Secretarías: la de Comunicaciones y Transportes, de la cual depende la Dirección General de Correos, y la de Obras Públicas. En 1960, siendo Presidente don Jorge Alessandri Rodríguez y director de correos don Bernardino Ayala, se dicta una nueva Ley Orgánica de Correos y Telégrafos, documento que mantiene vigentes aún muchas de sus disposiciones. Durante la presidencia de Alessandri se implementan en el correo las oficinas de Relaciones Públicas, de Planeamiento y también la de Filatelia, que posteriormente pasaría a conformar un Departamento,



Monumento a la carta del escultor Alberto Ried Silva, en el cerro Santa Lucía.

el que canalizaría el auge de la afición coleccionista de sellos postales.

Se cuenta además en ese momento con un moderno sistema de transporte y distribución propios, cuyo fin es cubrir con eficiencia la creciente demanda comunicacional del norte y sur del país. Se cuenta

que los camiones viajaban durante la noche despachando la correspondencia a estafetas de las ciudades y pueblos interiores. La ruta elegida entre Santiago y Chillán servía a las ciudades de Rancagua, Rengo, San Fernando, Chimbarongo, Curicó, Molina, Talca, Linares, Parral, San Carlos y Chillán, para luego extenderse a Concepción y la zona del carbón. Este servicio permitió que fuese posible la venta de diarios capitalinos en la misma mañana del día de su edición con lo cual se vieron incrementadas las ventas y suscripciones a los diarios y revistas.

También se contó con otro servicio de camiones y camionetas hacia los pueblos de la costa de Santiago, con lo cual la correspondencia llegaba oportunamente a San Antonio, Cartagena, Algarrobo y otros balnearios cubriendo de esa manera, además, las localidades intermedias.

Desde 1961 hasta 1964, el experto francés Jean Babin realizó en el país numerosos estudios que permitieron incorporar, al servicio, la experiencia internacional que ya se aplicaba en los países desarrollados. Babin estaba comisionado por la Organización de Naciones Unidas -ONU- para observar la situación del correo chileno y prestar asesoría en un plan de modernización del servicio. Así, entre otros importantes aspectos, se implementó la oficina de Organización y Métodos, cuya función sería atender diversos estudios, entre los cuales se encontraba la descentralización de los



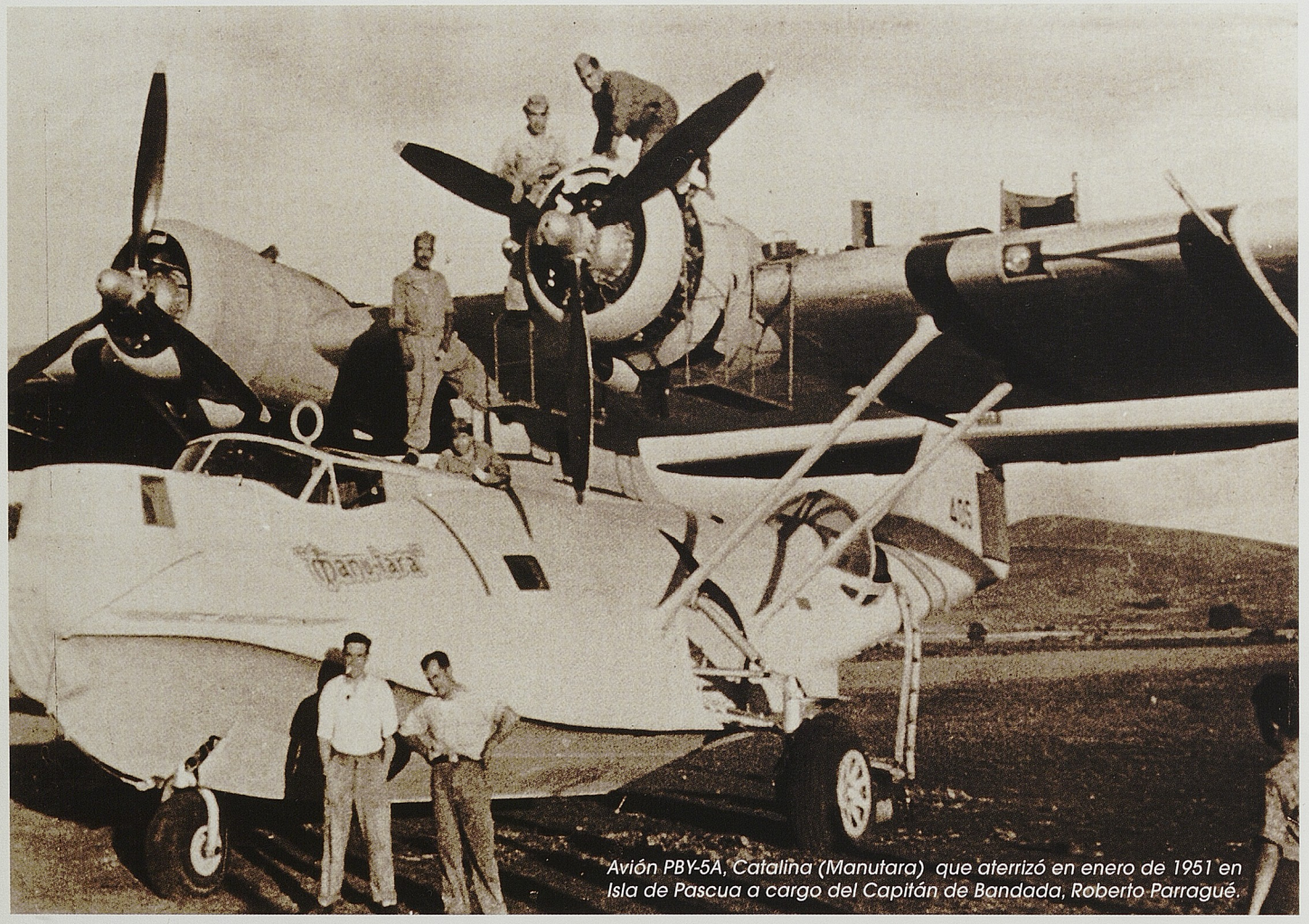
servicios postales de la capital, la construcción de nuevas oficinas distribuidoras y la creación de nuevas secciones.

En 1962, en honor a la disputa del campeonato mundial de fútbol realizado en nuestro país, la Dirección General de Correos y Telégrafos dispuso la confección de timbres postales que conmemoraran tan significativo evento deportivo. Se imprimieron 4 timbres alusivos al campeonato del mundo.

En 1964, es elegido Presidente don Eduardo Frei Montalva y es designado como director del servicio de Correos y Telégrafos don Mario Parada Cobo. Su programa materializó las observaciones de Babin, entre las que se contaba la creación de una central clasificadora de correspondencia, además de otras sugerencias que aportó el ingeniero polaco —especialista en telecomunicaciones— Zigmunt Rafalowicz. Por entonces, el desarrollo de las telecomunicaciones fue el área preferencial de la modernización. Por ley, se había entregado al servicio de correos el monopolio de la explotación del sistema Télex, y se aseguraba a este campo el contar con los recursos necesarios. En 1970, la Red Télex Nacional contaba con 14 centrales en el país, las que servían a 20 ciudades, y 42 líneas de enlaces internacionales, vía satélite, que permitían circuitos directos con cinco países de Europa y América, haciendo posible que Chile estuviera comunicado con todo el mundo.



Sellos conmemorativos del Campeonato Mundial de Fútbol 1962.



Gentileza Fuerza Aérea de Chile

Avión PBY-5A, Catalina (Manutara) que aterrizó en enero de 1951 en Isla de Pascua a cargo del Capitán de Bandada, Roberto Parragué.

En el año 1964, la Línea Aérea Nacional incorporó a su flota los jets Caravelle, adquiridos en Francia, con lo cual comenzaron los vuelos comerciales regulares con el sur del país, acontecimiento que incide en que, en su mayoría, el transporte de cartas y encomiendas del correo internacional se efectúe por vía aérea.

El 28 de agosto de 1965, se pudo unir la costa chilena con Tahiti. Cuenta don Manuel Dinamarca que "el avión, bautizado como Manutara II, fue nuevamente pilotado por el comandante Parragué, y realizó una escala en Isla de Pascua. Portaba correspondencia destinada a Pascua, Tahiti, Nueva Zelanda y Australia. Esta vez, el comandante Parragué



Colección de sellos chilenos que conmemoran distintos personajes y acontecimientos de la historia nacional.

regresó volando –cosa que en el primer viaje no pudo hacer debido a las potentes lluvias que inundaron la pista– y cargado de correspondencia para el continente". Los vuelos comerciales se extendieron hasta Tahiti en el año 1968, y poco después, en 1974, un Boeing 707 viajó por una ruta polar, para unir sin escalas las ciudades de Punta Arenas con Sidney, en Australia.

La colaboración entre el servicio de correos y las sociedades filatélicas ha permitido que esta pasión de coleccionismo —que trae consigo el acervo cultural de los respectivos países que los emiten— se haya desarrollado hasta alcanzar niveles insospechados.

Cuenta don Manuel Dinamarca que "hasta la constitución del Museo Postal, la participación del correo chileno en el mundo filatélico se reducía a la emisión de sellos postales. Por afición personal, algunos funcionarios se integraron a las actividades de las sociedades, sin llegar a ser ésta una participación institucional. Durante varios años, estos funcionarios representaron al Correo de Chile en las exposiciones y actividades culturales y comerciales relacionadas con el rubro". Pero esta actividad es también motivo de una importante gestión comercial, y así lo han enunciado la UPU y la UPAEP en sus congresos, estableciendo que la filatelia no es una actividad puramente cultural y recreativa, sino además un buen negocio para muchos servicios postales del mundo.

Actualmente, el Museo Postal posee un fondo patrimonial constituido por una colección de elementos utilizados por las antiguas oficinas de correos y de telégrafos del país, además de una interesante colección de sellos de todo el mundo. El Museo se encuentra ubicado en el Correo Central y cuenta con cinco salas de exhibición. Se ha recreado lo que sería una agencia al estilo de 1910, cuando ya había telégrafo, teléfono, casillas. Llama la atención un enorme libro Hoja de Vida del personal, que comparativamente sería como el computador de la época. En el Museo destaca, en una vitrina, la réplica de una de las primeras





cartas, la más conocida, que don Pedro de Valdivia envió al emperador Carlos V para dar cuenta de las bondades de esta tierra. No hay que olvidar que el lugar fue casa de los gobernadores durante toda la colonia, y de los Presidentes, hasta que don Manuel Bulnes cambió la sede de gobierno al actual Palacio de La Moneda. Se encuentra además en el Museo, una carta firmada por el Padre de la Literatura Chilena, don Alberto Blest Gana, del momento en que Chile se incorporó a la Unión Postal Universal. Existe también una colección de buzones desde los primeros modelos que llegaron a Chile, durante el gobierno de don Manuel Montt, alrededor de 1850. Destacan un buzón alemán, dos franceses y el más conocido, el tubular de vía pública, que estaba en todas las esquinas y que fue popularizado por el genial "Pepo", en la revista "Condorito".

Entre las curiosidades se exhibe una carta que demoró 70 años en ser devuelta al remitente, plumas de ave para escribir, cortaplumas utilizado para afilar la pluma desgastada. Cabe señalar que las cartas abandonadas van a una sección llamada rezago, donde una comisión las abre y revisa su interior con el único objeto de comprobar si hay algún dato que permita hacerla llegar a su destinatario o devolverla al remitente, en caso contrario se procede a su incineración. Si hay valores, como documentos bancarios, éstos se entregan a la entidad que corresponda y el dinero pasa a rentas de correos. Y muchas veces sucede que aparecen cosas curiosas, como el huevo de avestruz que se encuentra en una de las vitrinas proveniente de una encomienda abandonada. Digna de señalar de manera especial es la maqueta del avión Bleriot de Clodomiro Figueroa y los sellos originales del llamado Penny Black (sic), primer sello del mundo, (1840) con el rostro de la Reina Victoria, y el Colón de cinco centavos, primer sello chileno, de 1853.



Museo filatélico.

Gentileza Cybercenter

En relación a la filatelia nacional, podemos decir que está muy bien catalogada en el mundo porque posee estrictos estándares y normas de selección. Una de ellas es que en los sellos no puede aparecer la imagen de ninguna persona viva, razón por la cual, cuando vino el Papa Juan Pablo II, en 1987, se dictó un decreto ley especial que lo permitiera. La filatelia chilena es por eso tan valorada en el ambiente filatélico mundial. El Museo cuenta también con una galería en la cual pueden verse

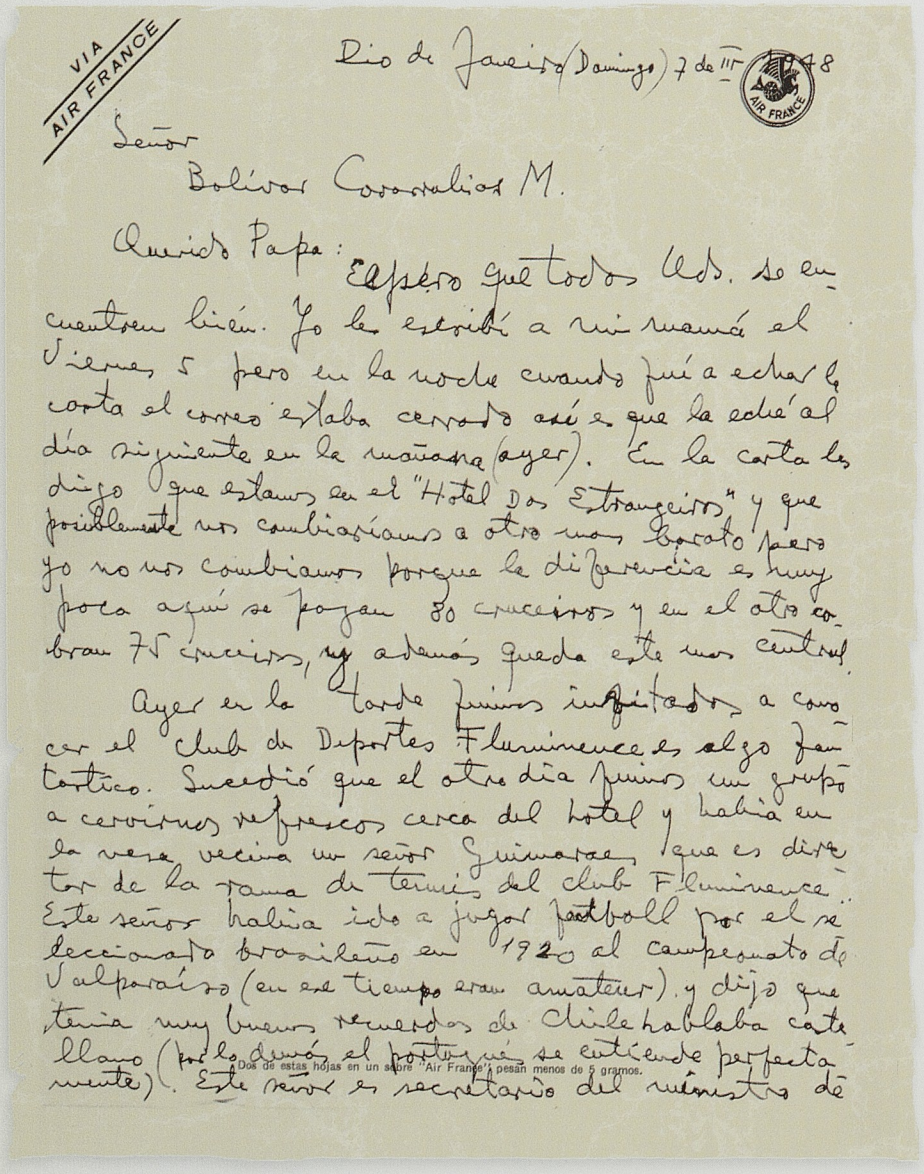
distintos módulos con pinturas famosas de autores nacionales, en transparencias ampliadas y que han aparecido en sellos postales. La presentación sorprende por la atmósfera que se logra crear y la perfección del montaje. La muestra es bellísima y variada, además de que se ofrece al público de una manera lúdica e interactiva. También puede verse una exposición de sellos filatélicos ordenados por tema y dispuestos en cajas de luz especialmente diseñadas para enseñar a los más pequeños el gusto por el coleccionismo: existen series de aviones, bomberos, flora y fauna, Navidad, iglesias, deportes, religión y obras de arte, entre otras temáticas. Un sistema de abonados permite a los coleccionistas interesados mantener un fondo del que se descuenta el valor de los sellos a medida que se les envían.

¿Cómo mantiene el Museo actualizada la colección de sellos extranjeros? Por acuerdo entre los países, cada vez que se emite un sello, se envían a la UPU tres ejemplares por país miembro, para ser distribuidos entre ellos. Chile, por supuesto, los recibe regularmente.

En el año 1970, se dicta en Chile una ley que promueve la creación de un departamento filatélico comercial en el Servicio de Correos y Telégrafos, para gestionar la comercialización de sellos y estampillas postales. Sin duda, el ejercicio de la cultura filatélica ha permitido generar ingresos económicos de consideración. En la actualidad se cuenta en el mundo con la existencia de cien millones de entusiastas coleccionistas que se encuentran asociados a diferentes organismos filatélicos.

A lo largo de la historia, podemos encontrar la pasión de algunos artistas que escribieron muchas cartas tanto a destinatarios reales como a imaginarios. Marcel Proust, que dedicaba varias horas del día a la escritura de cartas. No siempre eran literarias; la mayoría de las veces eran consultas, petición de favores, halagos a un noble, excusas ante un compromiso, elogios de





VIA AIR FRANCE

Rio de Janeiro (Domingo) 7 de 111 1948

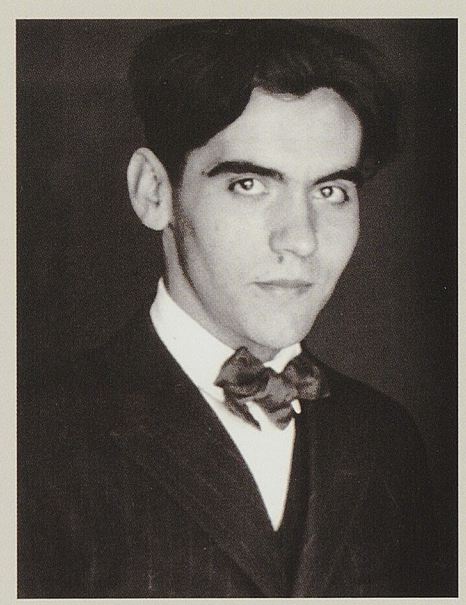
Señor
Bolivar Covarrubias M.

Querido Papa: Espero que todos Uds. se encuentren bién. Yo le escribí a mi mamá el Viernes 5 pero en la noche cuando fuí a echar la carta el correo estaba cerrado así es que la eché al día siguiente en la mañana (ayer). En la carta le dije que estamos en el "Hotel Dos Estrangeiros" y que posiblemente nos cambiaríamos a otro mas barato pero yo no nos cambiamos porque la diferencia es muy poca aquí se pagan 80 cruceiros y en el otro cobran 75 cruceiros, y además queda este mas central.

Ayer en la tarde fuimos invitados a conocer el Club de Deportes Fluminence es algo fantastico. Sucedió que el otro dia fuimos un grupo a cervezas refrescos cerca del hotel y había en la mesa vecina un señor Guimaraes que es director de la rama de tenis del club Fluminence. Este señor habia ido a jugar football por el seleccionado brasileño en 1920 al campeonato de Valparaiso (en ese tiempo eran amateur), y dijo que tenia muy buenos recuerdos de Chile hablaba castellano (por lo demás el portuguès se entiende perfectamente). Este señor es secretario del ministro de

Dos de estas hojas en un sobre "Air France" pesan menos de 5 gramos.

señoras bien instaladas. La correspondencia de Proust fue reunida en dieciséis volúmenes. Cada uno de ellos tiene más de cuatrocientas páginas. En el caso del compositor Arnold Schoenberg, él cuenta que "con la misma facilidad con que se redacta una carta, el compositor puede escribir simples y hermosas melodías, ritmos agradables, atractiva armonía, formas sofisticadas y complicados contrapuntos. `Como si escribiera una carta´, fue lo que decían mis compañeros del ejército austriaco cuando, en el cuartel, compuse algo para una fiesta que daba la compañía. Pero a menudo toma tanto tiempo escribir una carta como componer música. Pertenezco a aquellos que escriben rápida y constantemente, ya sea que trate de un contrapunto `cerebral´ o de una `espontánea´ melodía". El poeta Federico García Lorca dice a propósito de la escritura: "El poeta debe llevar un plano de los sitios que va a recorrer y debe estar sereno frente a las mil bellezas y las mil fealdades disfrazadas de belleza que han de pasar ante sus ojos. Debe tapar sus oídos como Ulises frente a las sirenas y debe lanzar sus flechas sobre las metáforas vivas y no figuradas y falsas que le van acompañando (...) se vuelve de la inspiración como se vuelve de un país extranjero. El poema es la narración del viaje". Y he aquí la carta, a modo de soneto con la que ha regresado:



Federico García Lorca.

"Soneto de la carta",
de Federico García Lorca.

Amor de mis entrañas, viva muerte,
en vano espero tu palabra escrita
y pienso, con la flor que se marchita,
que si vivo sin mí quiero perderte.
El aire es inmortal, la piedra inerte
ni conoce la sombra ni la evita.
Corazón interior no necesita
la miel helada que la luna vierte.
Pero yo te sufrí, rasgué mis venas,
tigre y paloma sobre tu cintura
en duelo de mordiscos y azucenas.
Llena, pues, de palabras mi locura
o déjame vivir en mi serena
noche del alma para siempre oscura.

"Carta al espantapájaros",
de Manuel Lagos del Solar.

Estimado y silvestre espantapájaros:
Esto de que le escriba
no debe parecerle extraordinario,
al fin y al cabo yo siempre lo he admirado.
Qué gracia tiene usted, tan peregrina,
qué cordiales y humildes son sus manos,
verdes y antiguas que, al compás del viento,
aspan, sembrando adioses desmayados.
Nos parecemos mucho,
me siento con usted casi identificado.
Como usted, yo converso con la luna.
Como usted, divinizo mis harapos.
Y los dos, siempre estamos con los brazos abiertos
y escuchamos absortos y embobados
las múltiples historias diminutas
que se cuentan los pájaros.
Y ese aire de ciruelo desolado
que a mí también me adorna.
Y esa actitud estoica que adoptamos
frente al viento y al agua desatados.
Y esa común manera de pararnos
en lo alto de las lomas,
para mirar sin prisa los sembrados...
En suma, me parece que, a menudo,
soy un espantapájaros.
Por todo esto, colega, la próxima vez
que yo sienta que el corazón
me cuelga como un trapo,
voy a ir a buscarlo, para salir de juerga,
una noche cualquiera, cantando,
con los brazos abiertos...por los campos...


CORREOS CHILE






TNT
CORREOS CHILE
600 420 40 20






CORREOS EXPRESS
CE2
CORREOSCHILE
CORREOS CHILE
más servicios.




"CNO-1409"

El Correo de hoy

Con la recuperación democrática, en 1990, se impulsa una etapa de modernización en todos los espacios de la vida nacional. CorreosChile agiliza sus servicios y progresivamente comienza a integrar las nuevas tecnologías postales, además de innovar en sus sistemas de gestión y administración internos. La empresa promueve medidas específicas de valoración de las personas e importantes acuerdos en esta línea forman el precedente para establecer un nuevo clima de relaciones laborales.



El compromiso, la perseverancia y la creatividad para encontrar soluciones innovadoras han permitido entrar al siglo XXI en condiciones de satisfacer las necesidades cada vez más especializadas de sus clientes. Este proceso, abordado con recursos financieros propios, permitirá enfrentar el paulatino crecimiento de la demanda. Actualmente, CorreosChile distribuye cerca

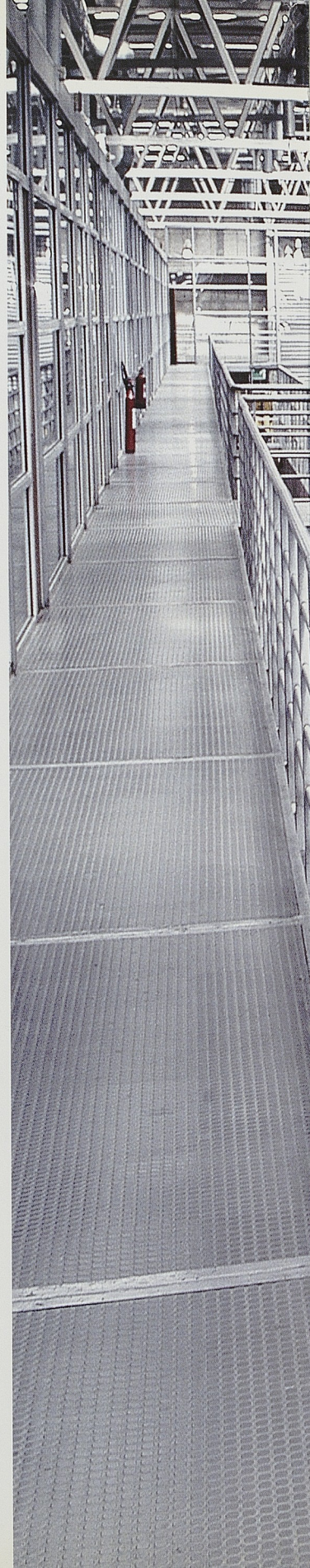
de 1.500.000 envíos por día. La entrega de un servicio moderno y de calidad para Chile constituye un paso más en esta historia de 260 años.

Técnica y socialmente, la empresa experimenta un cambio crítico y trascendente de traspaso de procesos manuales a servicios automatizados de alta productividad. El Centro Tecnológico Postal, rostro de este esfuerzo modernizador, junto a la nueva planta CEP (Courier, Expreso y Paquetería), a construirse en 2009, situará a CorreosChile a la vanguardia de este mercado,compitiendo en todas las áreas de las comunicaciones modernas. De esta manera, se incrementará la capacidad de los procesos, mejorando la productividad, la calidad y la velocidad de entrega.

Con ocasión de la reinserción de nuestro país en el concierto mundial, la empresa participa en diversos organismos de cooperación internacional, tecnología, excelencia y calidad.

Lejos quedaron las imágenes de los pioneros del correo, aquellos improvisados mensajeros que debieron enfrentar duras tareas para cumplir su misión.

CorreosChile sigue los pasos solidarios de sus antepasados, acercando a las personas y recogiendo los sueños de los niños más vulnerables para transformarlos en realidad. Es parte de su política de Responsabilidad Social Empresarial, en el marco de la cual asume hoy también los temas éticos y medioambientales.




ICE
COLI
VIA DE EVACUACION
AREA RESTRINGIDA



Bibliografía

Arteche, Miguel. "El proceso de la creación artística", RIL Editores, Chile, 1999.

Bosse, B. L. Walter. "Los orígenes del correo terrestre en Chile", Revista de Historia y Geografía, N° 84 y 85, Chile, 1935.

Burgos Cuthbert, Guillermo. "Vistas de antiguos puertos salitreros a través de sus postales de época", Ricaaventura Librería y Editorial, Chile 2005.

Burgos Cuthbert, Guillermo. "Valparaíso, joya del Pacífico a través de sus postales de época", Ricaaventura Librería y Editorial, Chile 2006.

Büttner, Max. "Romanticismo de los sellos de correo", Revista de Occidente, Madrid, 1942.

Brieba, Enrique. "Lo que son los correos en Chile", Chile, 1931.

Calderón, Alfonso. "Memorial del viejo Santiago", Editorial Andrés Bello, Chile, 1984.

Calderón, Alfonso. "1900", Editorial Universitaria, Chile, 1980.

Calderón, Alfonso. "Antología de Poesía Chilena Contemporánea", Editorial Universitaria, Chile, 1971.

Calderón, Teresa, Lila y Harris, Tomás. "Veinticinco años de Poesía Chilena (1970-1995)", Editorial Fondo de Cultura Económica, Chile, 1996.

Cuadrado Merino, Alfonso. "El Comodoro Arturo Merino Benítez", Editorial La Noria, Chile, 1994.

Chesterfield, Lord. "Cartas completas". Editorial Havre, Francia, 1852.

De la Vega, Daniel. "Confesiones imperdonables". Santiago, Editorial Zig-Zag, 1962.

De Montaigne, Miguel. "Ensayos". Editorial EDAF, Madrid, 1971.

De Saint-Exupèry, Antoine. "Tierra de hombres", Ediciones Troquel, Buenos Aires, 1957.

De Saint-Exupèry, Antoine. "Saint-Exupéry", Emecé Editores, Argentina, 2000.

De Saint-Exupèry, Antoine. "Correo Sur", Editorial y librería Gouncourt, Argentina, 1967.

De Sevigné Madama. "Cartas escogidas", librería española de Garnier Hermanos, París, 1888.

Derrida, Jacques. "La tarjeta postal de Sócrates a Freud y más allá", Siglo XXI Editores, México, 2001.

Dinamarca, Manuel. "El Correo de la Historia... O la historia del Correo", Museo Postal Santiago de Chile, Norton Ediciones, Chile, 1997.

De Valdivia, Pedro. "Cartas de Relación de la Conquista de Chile", Editorial Universitaria, Chile, 1978.

E. Allen, Oliver. "Grandes épocas de la aviación". Tomo 7 Times Life Folio, España, 1994.

E. Allen, Oliver. "Grandes épocas de la aviación". Tomo 8 Times Life Folio, España, 1994.

Fernández Donoso, Alberto. "Aerohistoria" Volumen I, Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Chile, 2001.

Legrand, Jacques. "Crónica de la aviación", Tomo 1, Plaza y Janés, España, 1992.

Lemus, Freddy L. "Los primeros correos aéreos en Chile", Ediciones Altazor, Chile, 2000.

Mason, J. Alden. "Las antiguas culturas del Perú", Fondo de Cultura Económica, México, 1961.

Molina, Abate. "Epistolario", Editorial Universitaria, Chile, 1979.

Montesquieu. "Cartas persas", Editorial Saturnino Calleja, Madrid, 1819.

Navarrete, Micaela. "Aunque no soy literaria, Rosa Araneda en la poesía popular del Siglo XIX", Biblioteca Nacional de Chile, Chile, 1998.

Turner, E.S. "Historia de la galantería", Editorial Luis de Caralt Editor, España, 1966.

Page Adriazola, Luis Omar. "Hazañas de un aviador chileno en Europa, memorias de don José Luis Sánchez Besa", Fuerza Aérea de Chile, Santiago, 1985.

Pizarro Soto, Alejandro. "El comodoro Merino Benítez, hombre del destino", RIL Editores, Chile, 2003.

Pizarro Soto, Alejandro. "Diego Aracena, maestro de vuelo", Fundación A. Merino Benítez, Chile, 1999.

Pozo Ruiz, José Miguel y otros autores. "Chile, de la tierra al espacio", Ñielol S.A., Chile, 1997.

Reyes del Villar, Soledad. "Chile en 1910", Editorial Sudamericana, Chile, 2004.

Romero, María. "Poesía Universal", Editorial Zig-Zag, Chile, 1950.

Ruiz Aldea, Pedro. "Tipos y costumbres de Chile", Editorial Zig-Zag, Chile, 1947.

Santos Tornero, Recaredo. "Chile ilustrado: guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de Provincia, de los puertos principales", Librería y agencias de "El Mercurio", Valparaíso, 1872.

Solar Correa, Eduardo. "Las tres colonias", Editorial Francisco de Aguirre, Argentina, 1970.

Soto Aliaga, Jaime. "El arte en los sellos postales de Chile", Caracol Servicios Editoriales, Chile, 1993.

S. W. Ruschenberg, William. "Noticias de Chile", Editorial del Pacífico, Chile, 1956.

Valenzuela Solís de Ovando, Carlos. "La Plaza de Armas de Santiago cuna de Chile", Editorial La Noria, Chile, 1993.

Vicuña Mackenna, Benjamín. "Páginas escogidas", Editorial Universitaria, Chile, 1986.

Vidal Vásquez, Walter. Entrevista al director del Museo Postal y Telegráfico, Santiago, julio de 2007.

BIBLIOTECA NACIONAL
20 NOV 2007
SECC. CHILENA
DEPOSITO LEGAL





Escritor: Alfonso Calderón Squadritto
Investigación histórica: Lila Calderón González y Lila Díaz Calderón
Edición general: Liliana Martínez Covarrubias
Dirección de diseño: Mauricio Rojas García
Diseño: Departamento de Arte La Nación S.A.
Pre-prensa e impresión: Gráfica Puerto Madero

Nuestros especiales agradecimientos por su valioso aporte a:
Marianela Ventura Méndez
Loreto Varela Contador
Claudia López Jaramillo
Andrés Correa Israel
Walter Vidal Vázquez
Cristián Brito Villalobos
Bárbara Ipinza Rodríguez
Elizabeth Monroy Cádiz
Javiera Sepúlveda Manterola
Magaly Cárdenas Garrido
Mario Pérez Arce
Eva Sepúlveda Ortiz
Jesús Inostroza Toro
Osvaldo Briceño Echegaray
Claudia Basaure Toro
Armada de Chile
Biblioteca de Santiago
Fuerza Aérea de Chile
Museo Histórico Militar
Museo Postal y Telegráfico
Museo Nacional de Bellas Artes

Sello Conmemorativo

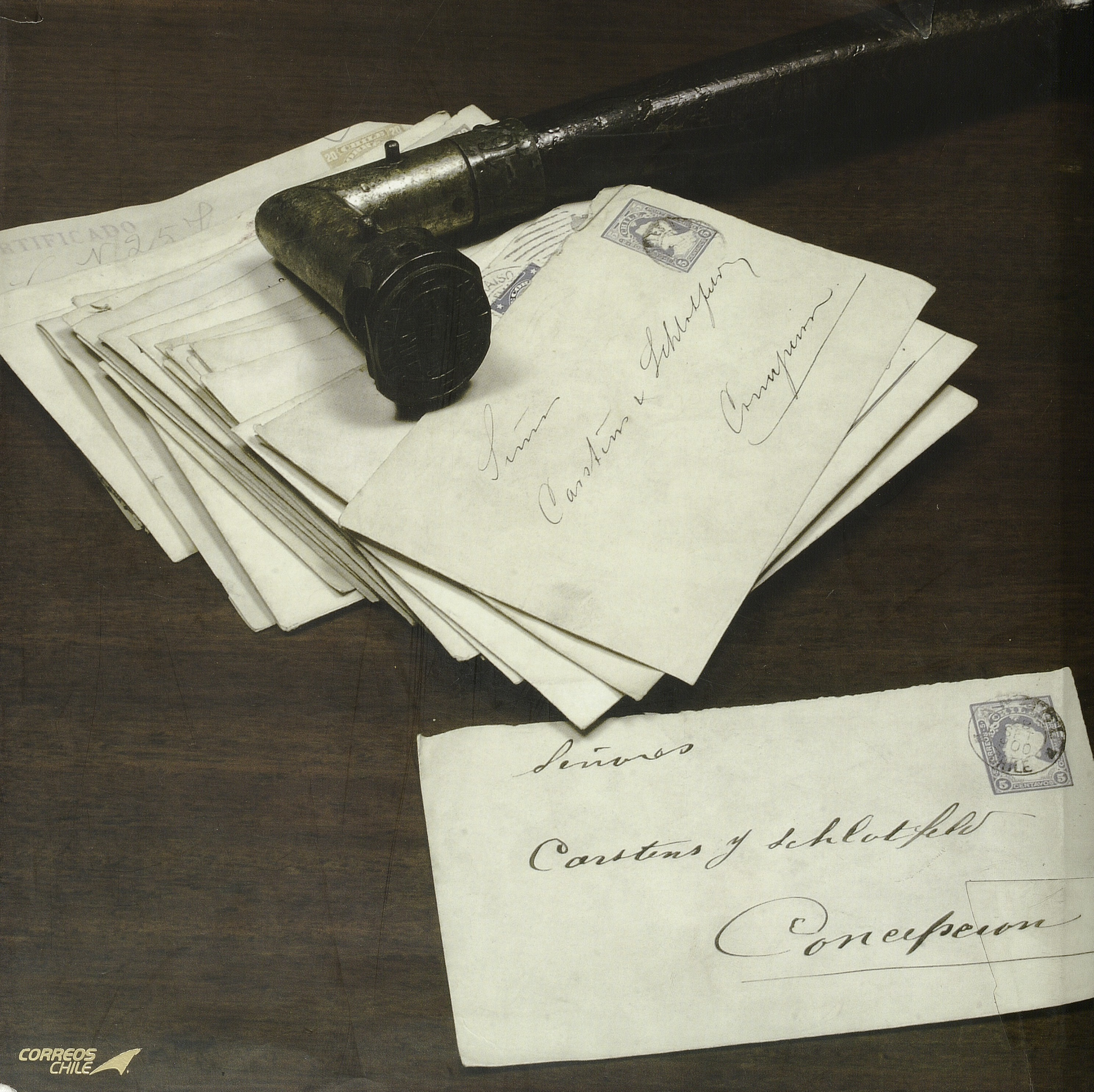

CORREOS
CHILE

Alfonso Calderón

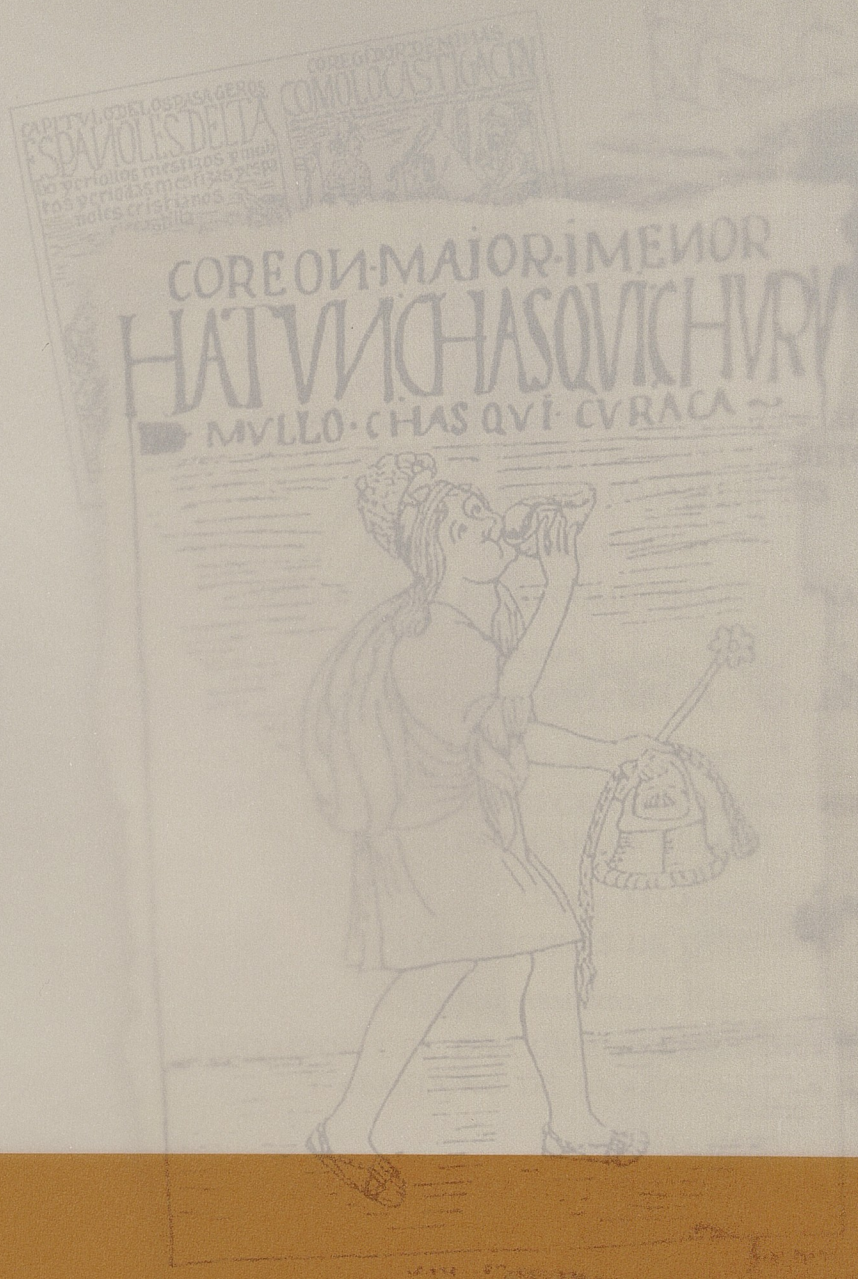
Premio Nacional de Literatura, multifacético escritor, periodista y académico de varias universidades chilenas, Alfonso Calderón Squadritto nació el 21 de noviembre de 1930, en San Fernando. Realizó sus estudios en Los Ángeles y Temuco. Posteriormente se trasladó a Santiago para ingresar al Instituto Pedagógico de la Universidad de Chile, titulándose como profesor de castellano y periodista.

Su producción literaria abarca diversos géneros: poesía, memoria, novela, ensayo y, principalmente, ese género híbrido, fragmentario y residual que es el diario.

Por su destacada trayectoria en la creación y difusión literarias, Alfonso Calderón fue galardonado con el Premio Nacional de Literatura en 1998.

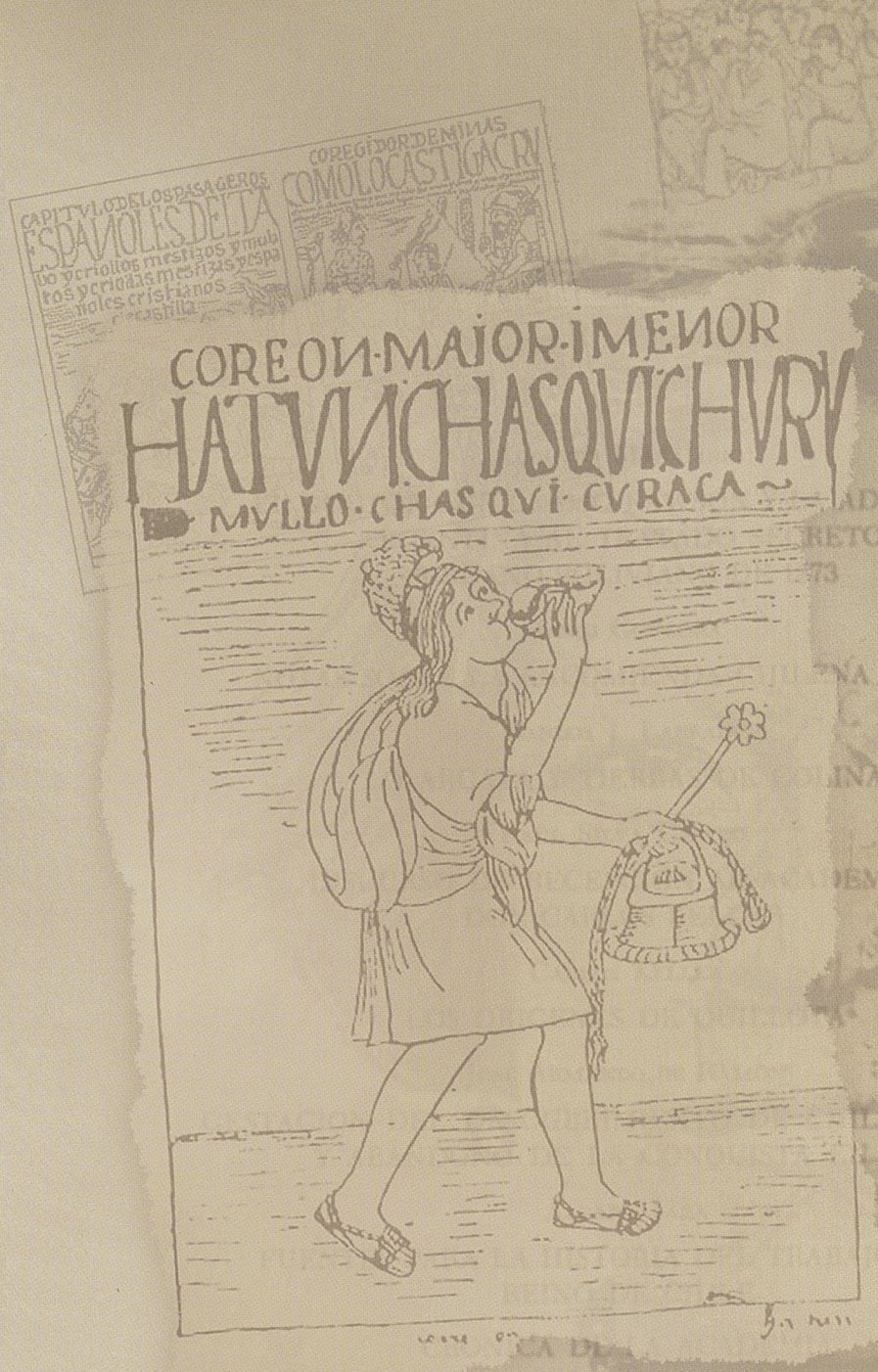


CORREOS CHILE

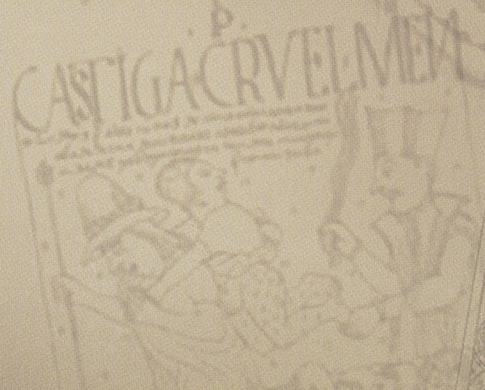


El correo en el continente americano

El correo en el continente americano



NOTAS BIBLIOGRAFICAS





El correo en el continente americano



NOTAS BIBLIOGRAFICAS



"Es un viaje de viajes, silencioso, que ahonda la quietud en que reposo, y siento, como un río que se expande, henchido frente al mar que se adivina, que un misterio profundo se avecina, azul y bello, doloroso y grande".

Pedro Prado.

El correo en el continente americano

Tras el desembarco de los españoles en América, una de sus primeras sorpresas fue constatar que el imperio azteca contaba con una organización de mensajeros o emisarios que cubrían distintas categorías, según las necesidades o urgencias del mensaje. Los emisarios del dios Painal eran conocidos como painanis, que en la mitología azteca quería decir "el de los pies ligeros". Su función era marcadamente religiosa, pero también debían transmitir diversas informaciones; ellos eran los encargados de movilizar a los ejércitos con sus noticias. Los yciucatitlantis, en cambio, eran los emisarios de lo urgente, y quienes a la llegada de los españoles corrieron a comunicar los hechos a Tenochtitlán. Por otra parte, todo lo concerniente al desarrollo de las batallas correspondía a los tequihuatitlantlis.

El imperio contaba con un servicio especial de emisarios llamados tamemes para el transporte de artículos en paquetes, tales como alimentos, alfarería, textiles y orfebrería. Todos estos mensajeros se encontraban siempre alertas, en sus puestos de vigilancia, generalmente situados en las fronteras territoriales. Cada 10 kilómetros, en los caminos del reino existían torres especialmente construidas para hacer relevos, y que las mercancías circulasen con gran rapidez.

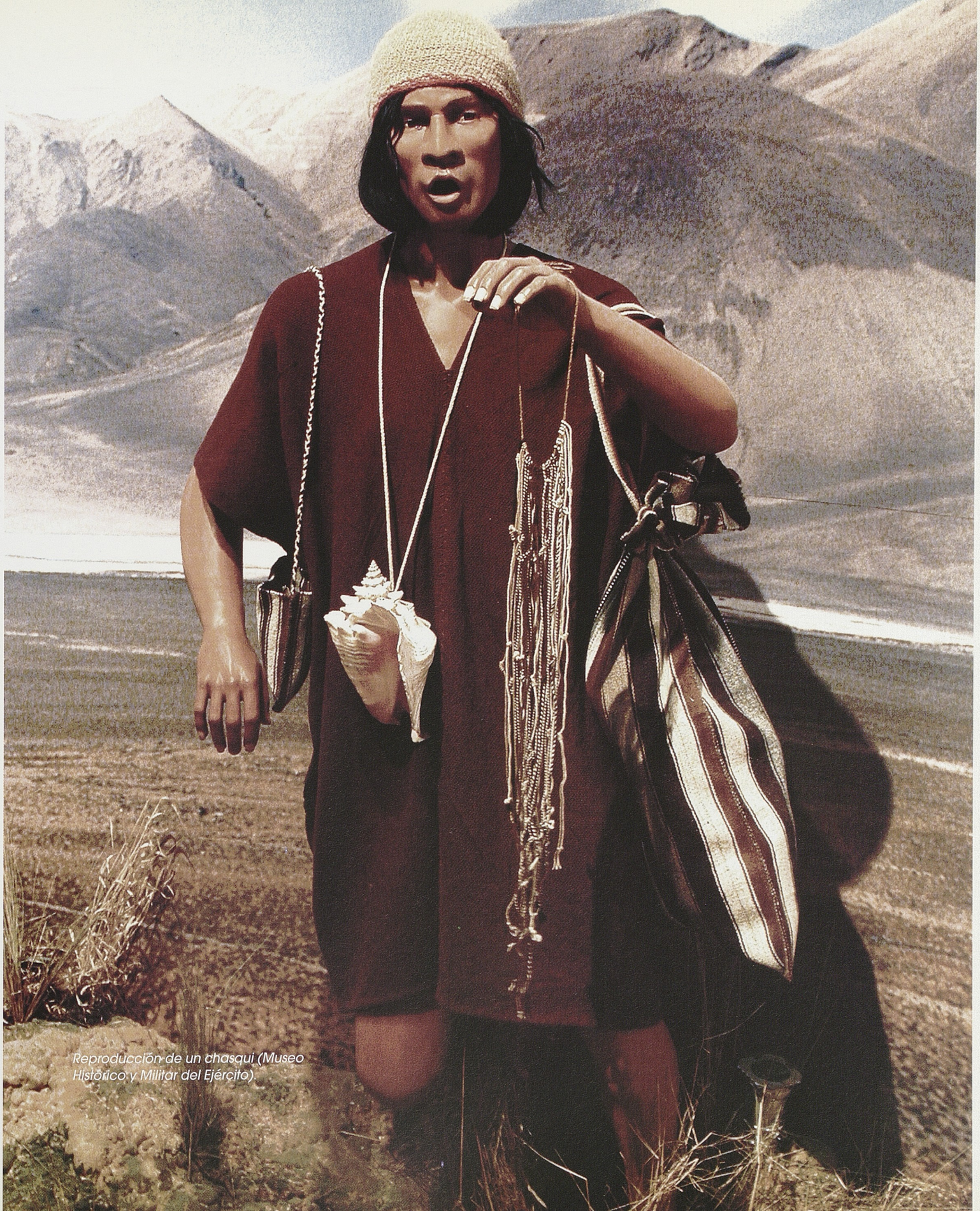
El imperio Inca, en Perú, había logrado desarrollar un avanzado sistema de comunicación. Era impresionante observar que sin caballos —ya que éstos aún no llegaban al continente—, hubiesen sido capaces de unir las ciudades de Quito y El Cuzco atravesando el macizo de los Andes por un extenso territorio que abarcaba más de 2.000 kilómetros. A los mensajeros se les conocía como chasquis, y se encargaban de propagar los mensajes haciendo relevos cada 20 km, utilizaban los quipus, un complejo sistema de cuerdas anudadas, aún sin descifrar completamente.

El camino o carretera real del Inca era la columna central de una importante red de conexiones que iban por la costa atravesando montañas y extensos valles desde Ecuador hasta el Maule, en Chile,



y desde Potosí a Buenos Aires, ramificando sus caminos principales en rutas alternativas hacia el interior.

Poma de Ayala, en su libro "Primer nueva crónica y buen gobierno", del año 1588, describe esta sorprendente trama de calzadas, coherentemente comunicadas, con sus postas o "tambos" cada 15 ó 20 kilómetros de camino. Su obra era una carta dirigida al Rey, provista de dibujos que describían las malas condiciones en que vivían los indígenas y las duras situaciones que debían padecer. Esta carta se perdió, pero fue hallada



Reproducción de un chasqui (Museo Histórico y Militar del Ejército).


$150
CHILE
CULTURAS AUSTRALES
(SELK'NAM - ONAS)
Diseño: Edgardo Contreras D.
Upaep
AMERICA
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989
AMERICA
Upaep
Empresa de Correos de Chile
$100
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
AMERICA
Upaep
Empresa de Correos de Chile
$100
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
Upaep
Empresa de Correos de Chile
AMERICA
$250
CHILE
CASA DE MONEDA DE CHILE 1996
$30
CHILE
CULTURA ATACAMEÑA
Diseño: Edgardo Contreras D.
Upaep
AMERICA
CASA DE MONEDA DE CHILE 1989



Primer sello del correo chileno.



“En 1521, luego de la caída de Tenochtitlán, en el Virreinato de la Nueva España no volvió a funcionar un sistema de mensajería por casi 60 años y los despachos se resolvían de manera individual y a través de servidores del ejército.

300 años más tarde y posteriormente se convirtió en uno de los libros más importantes de la historiografía mundial; está compuesto por 1.200 páginas y 400 dibujos alusivos a la situación que se vivía.

Es interesante señalar que los mensajeros o chasquis, antes de llegar a cada posta, anunciaban su arribo con el sonido de su caracol o pututu, para que su relevo se dispusiese a continuar la travesía sin pérdida de tiempo. Ese sonido se convertía así en una alerta capaz de estremecer y poner en movimiento a todo un pueblo. Los chasquis eran personas seleccionadas entre los indios de mayor lealtad y confianza. Eran hijos de curacas, con condiciones físicas adecuadas para un trabajo que requería esfuerzo y disciplina, ya que la misión otorgada era permanente.

En el año 1521, luego de la caída de Tenochtitlán, en el Virreinato de la Nueva España no volvió a funcionar un sistema de mensajería por casi 60 años y los despachos se resolvían de manera individual y a través de servidores del ejército. Ante la necesidad de organizar y dar cuerpo con urgencia a los sistemas de correos y afrontar así la inmensa tarea que demandaba la conquista, en cuanto al intercambio de información entre América y la Corona, Juana I de Castilla y Aragón nombra en 1514 a su consejero, Don Lorenzo Galíndez de



Carvajal, como el encargado oficial de "Correo Mayor de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano Descubiertas y por Descubrir". El nombramiento era a perpetuidad para él y sus descendientes y fue ejercido hasta 1768. El Servicio Postal Mexicano surge así como uno de los más antiguos de América, y, durante la Colonia, con la fundación de ciudades, puertos, minas y territorios agrícolas, se fue extendiendo a través del nuevo mundo con sus primeras vías postales.

En 1580 ya se había dictado la Real Ordenanza para el traslado de la correspondencia marítima entre España y las Indias, y en 1600, el primer Correo Mayor de las Indias, con sede en la ciudad de Lima, tenía una labor que consistía en realizar la recepción y entrega de la correspondencia proveniente de las colonias. Casi dos siglos más tarde, el servicio de correos pasó a formar parte de la colonia española. Luego, Don Domingo Basavilbaso instaló en Buenos Aires un sistema de correos a cargo de un teniente del Correo Mayor. Fue tal el éxito de su empresa, que logró extender el sistema de postas hasta unir las ciudades de Buenos Aires y Potosí, y posteriormente con la ciudad de Santiago de Chile. También designó el cargo de cartero en 1771, cuando eligió a Bruno Ramírez para ejercer la labor de distribuidor de correspondencia.





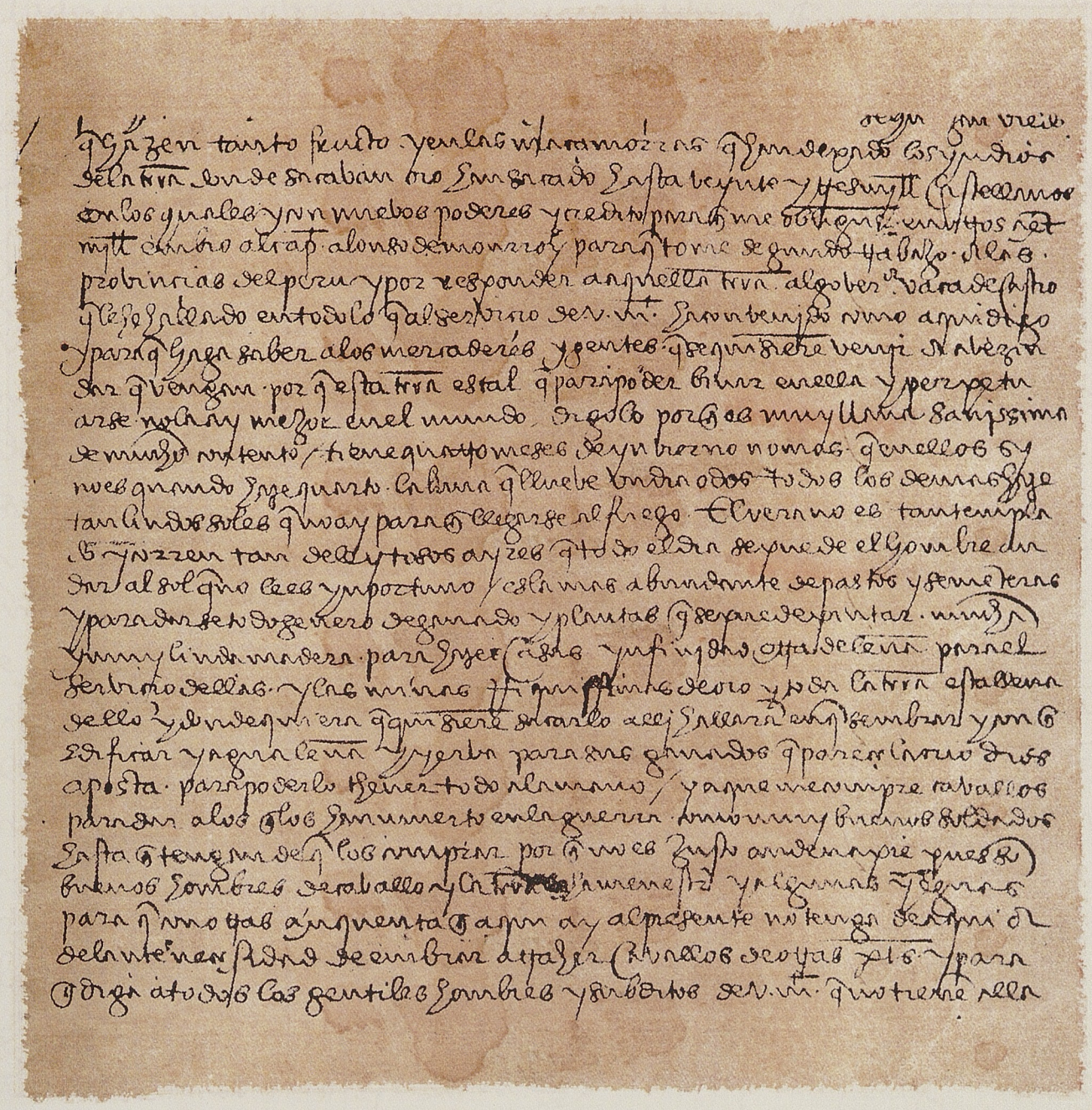


“ Durante el periodo de la Colonia, el sistema de correos se organiza a medida que crecen los centros ciudadanos mineros, portuarios y agrícolas.

Los navíos de la época transportaban cajones de correspondencia, exclusivamente, y tenían prohibido llevar otro tipo de carga para no despertar el interés de los piratas, que permanecían atentos a la espera de interceptar cargueros de oro y plata. Los puertos designados para el desembarque eran La Habana, Veracruz, Puerto Bello o Cartagena. Desde allí retornaban a la metrópoli una vez cargada la correspondencia de las Indias. Cabe señalar que hubo Correos Mayores en México (1580) y Guatemala (1602), desde donde funcionaba un servicio hacia Yucatán y Honduras, Nicaragua y de Costa Rica hasta Panamá.

Más tarde, con el proceso de la independencia que se inicia entre fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, los países americanos controlan los servicios de correos, y los encauzan hacia el apoyo de la causa patriótica.

En 1747 se designó a Don Ignacio de los Olivos Teniente del Correo Mayor, con sede en Santiago de Chile, y en el año 1748 se estableció un Teniente de Correo Mayor en el Río de la Plata, que tenía su sede en la ciudad de Buenos Aires, y, finalmente, en 1755, fue designado un Correo Mayor para la Isla de Cuba. Durante el periodo de la Colonia, el sistema de correos se organiza a medida que crecen los centros ciudadanos mineros, portuarios y agrícolas, que desarrollan en América las primeras rutas postales a la Nueva Galicia, al Nuevo Reino de León, a la provincia de Antequera, al Real de Zacatecas, a la Nueva Vizcaya y a las lejanas Californias, continuando las rutas originarias de los caminos reales y de herradura.



Carta de Pedro de Valdivia al rey Carlos V.

Un interesante hecho ocurre cuando aparece en la ciudad el uso de los "buzones", cuando las Ordenanzas de Correos de 1762 definieron que se instalasen puestos en todas las veredas de las rutas postales. Aparece por primera vez en América la presencia del cartero, ya que, como consignan las Ordenanzas: "No pudiendo despacharse las cartas al público enteramente por la reja de los oficios (buzones) a causa de no acudir sus dueños a sacarlas, se ha hecho preciso destinar sujetos determinados que las lleven a las casas, los cuales se llaman carteros". Era obligación de ellos dar cuenta de los cambios de domicilio, investigar las nuevas direcciones hasta dejar las cartas en manos del destinatario correspondiente. En caso de que la carta fuese certificada, la devolvía al administrador, en un plazo máximo de doce horas, ya que de no cumplir esta regla sería despedido. En ese entonces el cartero recibía un cuarto de real como pago por cada carta despachada.



En los inicios del siglo XIX, la red postal de América era capaz de poner en marcha más de un millón de cartas al año. La red poseía una extensión cercana a los 25.000 kilómetros y contaba con 401 oficinas, atendidas por 901 empleados. Tanta efectividad había alcanzado el sistema de correos, que durante la Guerra de Independencia cobró un rol preponderante, ya que fue a través de este medio que viajaron por todo el territorio –a través de cartas encomendadas para su distribución–, las conspiraciones que dieron origen a la independencia de México.



Próceres de América: José Miguel Carrera, Manuel Rodríguez, José de San Martín, Simón Bolivar, José Artigas y Pedro I de Brasil.