

CORREOS Y VAPORES EN LA COSTA RICA DE FINES DEL SIGLO XIX

por Rafael A. Méndez Alfaro (ramendez@uned.ac.cr)

Resumen

Las comunicaciones escritas desde el Valle Central de Costa Rica hacia el exterior durante el siglo XIX, se encuentran determinadas por dos variables esenciales. En primer lugar, por las conexiones que se lo gran establecer con los barcos de vapor que arriban, con regularidad y de forma creciente, a las costas del Pacífico y el Caribe. En segunda instancia, por la concreción del sistema ferroviario, desarrollado hacia el último tercio del siglo, que conectaba el Puerto de Limón con el centro del país. La influencia de ambos factores en la mejora de los tiempos de entrega de los correos, resultó un factor decisivo para el proceso de modernización capitalista que experimentara la nación en dicha época.

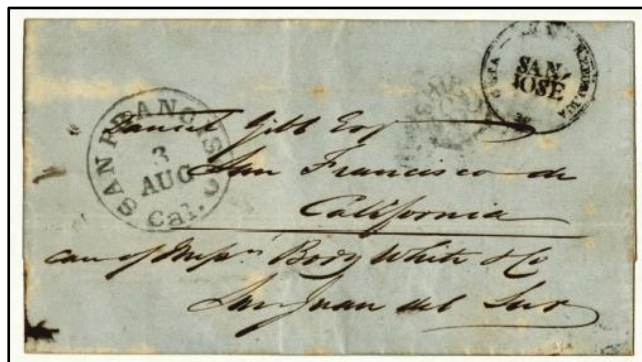
A finales del siglo XIX

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, Centroamérica experimentó una transformación gradual en los sistemas de transporte marítimo que unen los principales puertos del istmo con los emergentes mercados internacionales. La creciente importancia de la región como zona de paso entre los océanos Atlántico y Pacífico, tuvo como telón de fondo el descubrimiento de valiosas reservas auríferas en California, Estados Unidos, en la década de 1840.

El intenso movimiento migratorio desde la costa oriental de Estados Unidos, sumado al establecimiento de la Compañía Accesoría de Tránsito a lo largo de la ruta del Río San Juan, por parte de Cornelius Vanderbilt, hacia fines de la década de 1840 y la construcción del ferrocarril en Panamá (1855), crearon condiciones propicias para que se mejoraran los medios de transporte naval en Centroamérica. Quesada (2012) señala, sobre este último caso, que el Ferrocarril Transístmico panameño fue probablemente la primera inversión de envergadura de los Estados Unidos en la región centroamericana, con un efecto determinante en la esfera de las comunicaciones.

El proceso que trajo consigo el arribo y posterior superioridad de los sistemas de vapor sobre las embarcaciones de vela en el istmo, fue lento y complejo. Adquirió dominio y control sobre el escenario náutico regional hasta muy avanzado el siglo XIX. Esto es posible reconocerlo a través de la prensa escrita que, de forma regular, publicaba comunicados sobre los movimientos portuarios, subrayando el nombre de

personajes ilustres a bordo, productos que se trasladan y correspondencia en resguardo. Ramírez (2001) destaca que empresas navieras chilenas participaron de la fiebre del oro, al entregar a diversas compañías mineras herramientas, víveres, pasajes y todo lo necesario para el trabajo de extracción de metal, a cambio de una participación del producto obtenido, situación que resultó un estímulo para los puertos centroamericanos que se convirtieron, de forma progresiva, en escalas regulares de los navíos que realizaban viajes a lo largo de la costa pacífica americana.



Sobrecarta completa, escrita en San José el 11 de julio de 1852. Es posible que el servicio postal de Costa Rica la haya llevado hasta Rivas, Nicaragua, donde esta se agregaría a la Ruta de Nicaragua. Fue reruteada por Body, White & Co. a San Francisco, donde se le aplicó la tarifa que dice "SHIP 6".
Giana Wayman

Sin duda, la popularización de los barcos de vapor recortó los tiempos de recorrido de personas, mercancías y noticias entre las antiguas provincias de la extinta Capitanía General de Guatemala, mejorando el acceso a dinámicos puertos de Suramérica, México y Estados Unidos; en particular, aquellos ubicados en California, Nueva Orleans y Nueva York. Los desplazamientos transatlánticos constituyeron uno de los grandes beneficios que los vapores trajeron consigo a las naciones centroamericanas, las cuales miraban los ricos mercados europeos, como un destino natural de sus materias primas, cada vez más predominantes en el renglón del comercio exterior.

Desde el Caribe

Hacia mediados del siglo XIX, los traslados oceánicos en veleros constituían el medio por excelencia usado en Centroamérica. Lo anterior solía provocar el

desaliento de viajeros y filántropos, quienes aseguraban que la ausencia de noticias del escenario mundial en la escasa prensa local, se debía a que el correo de Europa solo venía cada quince días (Zeledón, 2016). El panorama tampoco era favorable en el ámbito regional. La navegación entre los puertos centroamericanos era, ante todo, de carácter costero y por el Pacífico, en rutas servidas por veleros de 30 a 50 toneladas (Herrera, 2001), situación que provocaba que las comunicaciones presentaran interferencias constantes.

Las condiciones climáticas prevalecientes representan el principal condicionante para determinar el tiempo final requerido para los desplazamientos de las embarcaciones. La velocidad desplegada por los barcos de vela dependía de la presencia e intensidad de los vientos. Si se considera Costa Rica como puerto de salida, es posible afirmar que entonces algunas rutas a naciones de la región podían tardar entre una semana y 9 días. Ese era el tiempo promedio que tomaba alcanzar puertos nicaragüenses y salvadoreños y panameños desde el pacífico costarricense.

Con la gradual propagación de los barcos de vapor, fenómeno lento y complejo, que viene paralelo al declive de las embarcaciones de vela, desde mediados del siglo XIX hasta el ocaso del mismo, los términos en que se realizaban los viajes se modificaron sustancialmente. A pesar de los diversos intentos realizados por encontrar vías más cortas hacia los mercados europeos o norteamericanos, no fue sino hasta 1845 que se logró un acuerdo para enviar correspondencia desde la capital costarricense con destino al puerto caribeño de San Juan del Norte, Nicaragua, donde comenzaron a hacer una parada los vapores ingleses de la Royal Mail Steam Packet Company, conocida popularmente como Mala Real. Desde este puerto se continuaba la ruta hacia Jamaica y de ahí a Inglaterra. De acuerdo con León (2003), el recorrido entre la ciudad de San José y las costas inglesas tenía una duración de entre 36 y 44 días, lo cual significaba reducir a un tercio el tiempo que tomaba la ruta por Cabo de Hornos, en el extremo sur del continente americano.

A inicios de 1845 el periódico oficial del gobierno de Costa Rica, *Mentor Costarricense*, anunciaba el júbilo que embargaba a diversos comerciantes capitalinos por la noticia del arribo de la Mala Real al puerto de San Juan Norte, comentaba que los comerciantes no tenían el menor reparo en contribuir con los costos que representaba el envío mensual de una “valija” desde San José, hasta el puerto caribeño, en un viaje de seis días que combinaba recorrido terrestre y la ruta fluvial del Sarapiquí. Un anuncio de este medio impreso es muy revelador: “El 20 del que rige a las doce del día, saldrá de esta ciudad, el correo que algunos comerciantes asociados al efecto, envían

mensualmente al Puerto de San Juan, para que lleve sus cartas y traiga la correspondencia de ultramar que conducen los paquetes ingleses. Las personas que quisieran aprovecharse de esta oportunidad se servirán mandar entregar sus cartas con los portes correspondientes, tasados conforme a la tarifa actual como marítimas, al que suscribe” (*Mentor Costarricense*, 14/06/1845: 353).

Para hacer efectivo el arribo a San Juan del Norte —puerto bautizado Greytown en 1848, en honor al gobernador de Jamaica Charles Grey— “se abrió una trocha desde San José hasta el muelle del río Sarapiquí, para hacer conexión, por medio del río, con los vapores que arribaban a San Juan del Norte... Para los costarricenses, la llegada de los vapores produjo dos grandes beneficios inmediatos: primero, permitió establecer un sistema regular (para la época) de transporte de pasajeros y de correo con Europa y, en segundo lugar, acortó sensiblemente el tiempo de viaje, de varios meses a solo varias semanas” (León, 2003: 269).

En 1869, un medio de prensa salvadoreño informaba que vapores ingleses de la Mala Real, brindaban servicios desde el puerto caribeño de Colón, Panamá, hasta la ciudad inglesa de Southampton, sin hacer escala en la isla de Santo Tomás, con un tiempo de tránsito de entre 16 y 17 días (*El Constitucional*. República de El Salvador, 25/02/1869: 4). Estos vapores, que salían dos veces por mes, ofrecían pasajes de primera clase con costos que iban de 33 a 44 libras esterlinas y de segunda a 25 libras esterlinas, además de la función de traslado de correos. Iniciativas de esta naturaleza favorecieron el desarrollo de comunicaciones transatlánticas. Por la escala que los vapores ingleses realizaban en San Juan del Norte, el gobierno costarricense brindó un subsidio regular, que en 1878 alcanzó la suma de 6400 pesos anuales, situación que demuestra la magnitud que este servicio tenía en materia de transporte de pasajeros y correspondencia.

Con el arribo de la década de 1880 y la implementación del proyecto ferrocarrilero al Atlántico, el cual dio trascendencia comercial al puerto caribeño de Limón, San Juan del Norte perdió importancia como destino estratégico para los intereses comerciales costarricenses. Como es de suponer, el tiempo requerido para los viajes disminuyó de forma notable, en beneficio de los usuarios. Tomando como referencia Puerto Limón y con base en la información que proporciona la prensa escrita, es posible identificar un significativo movimiento marítimo, asociado con temas de correspondencia, en una época de gran dinámica comercial para el país.



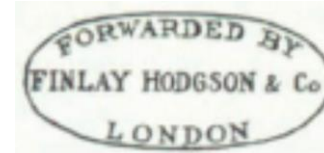


Carta completa doblada sobre sí misma, fechada en Cartago el 9 de febrero de 1856. Se envió con porte prepagado hasta Inglaterra, vía Greytown.

Muestra las marcas británicas de arriba el 20 de marzo y una de doble arco, de tránsito en Greytown, el 19 de febrero. Fue redirigida de su dirección original por el agente enrutador Finlay Hodgson & Co. de Londres. Una marca de tarifa de Greytown (2/3) le fue aplicada y luego tachada, dado que había sido prepagada. La carta contiene un mapa y un análisis de una mina de cobre.

Este es uno de dos ejemplares conocidos con la marca británica de doble arco de Greytown.

Giana Wayman



Carta completa (tipo fajilla o envoltorio) fechada en San José el 10 de enero de 1854. Posiblemente llegó a alcanzar alguno de los barcos de la Línea Vanderbilt, el "Northern Light" que llegó a Nueva York el 24 de enero o el "Star of the West" que atracó el 9 de febrero.

La carta tenía marcada una tarifa de 2 a pluma, que podría corresponder con la tarifa de Costa Rica de dos reales y que luego fue sobresellada en Nueva York con un cargo de 6 (seis centavos), tal vez con el propósito de evitar confusión. Esta carta debe haber llegado con la correspondencia de la costa oeste de Estados Unidos que viajó por la Ruta de Nicaragua y fue entonces tasada de conformidad.

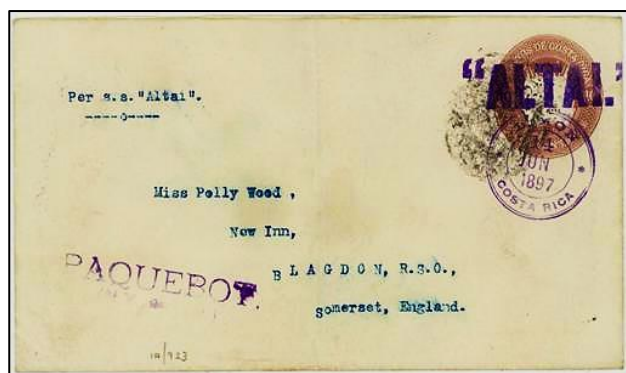
El destinatario, Felipe Molina, era el representante de Costa Rica en los Estados Unidos entre 1850 y 1855. Él viajaba con frecuencia entre Washington, Nueva York y otras ciudades. El agente enrutador Maitland Phelps & Co. podía entregar la carta en forma privada en la ciudad donde Molina estuviera o, simplemente, esperar a su regreso.



El remitente era Bruno Carranza, médico, educador y oficial gubernamental, quien llegaría a ser Presidente de la República en 1870. (Refs. Folkman "The Nicaragua Route", Rowe "The Postal History of the Forwarding agents", y Cañas, Durán y Escalante "Nuestros Presidentes y Jefes de Estado 1821-1986").

Giana Wayman





Desde Nueva York, los vapores de fin de siglo tardaban 8 días para arribar al caribe costarricense. Avisos de movimiento marítimo de la prensa local señalaban que, de Nueva Orleans, la nave *Albert Dumois* (Noruega), con 31 sacos de correspondencia y 400.000 colones oro para el gobierno, requirió cinco días de navegación (*Diario de Costa Rica*, 19/09/1897). Desde Kingston, Jamaica, los vapores hacían el recorrido en 48 horas. Un día adicional se duraba desde Cartagena, puerto desde el cual ingresaban constantes sacos de correspondencia (*Diario de Costa Rica*, 11/08/1897). Saliendo de Colón, el vapor francés *Alexandre Bird* tomaba poco menos de dos días (*El Heraldo de Costa Rica*, 17/04/1896) y el inglés *Ardandhu*, procedente de San Juan del Norte, hacía el recorrido hasta Limón en un viaje de siete horas de mar (*El Heraldo*, 16/01/1897).

Un anuncio del *Diario de Costa Rica* (21/09/1897) advertía que había llegado a Limón el vapor italiano *Las Palmas*, procedente de Génova y escalas, con 29 días de mar y una carga de 258 bultos, 3000 ladrillos, un saco de correspondencia y una carta suelta. Información de esta naturaleza es frecuente encontrarla en los medios escritos. Tal situación revela la importancia que tenían los vapores que arribaban a la costa caribeña costarricense en materia de trasiego de correos.

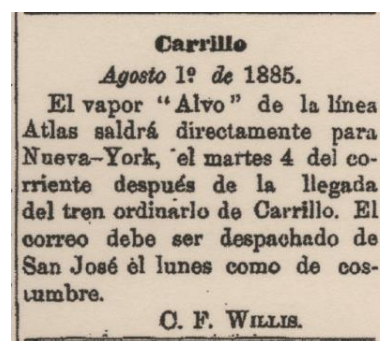
Hacerlos llegar a la ciudad capital era el siguiente paso en la cadena de las comunicaciones a distancia.

En los vagones ferroviarios

Las comunicaciones escritas que llegaban a Costa Rica a fines del siglo XIX seguían diferentes rutas de acceso a San José, dependiendo del puerto de anclaje de los vapores. En el caso de Puntarenas y hasta que el ferrocarril al Pacífico se hizo una realidad, en el año de 1910, la correspondencia se movía con lentitud en carretas y carretones con bueyes, a la vieja usanza de las exportaciones cafetaleras. Noticias relacionadas con el arribo de embarcaciones y personalidades al puerto, se hacían por medio del servicio telegráfico, que funcionaba en Puntarenas

desde 1869, aspecto que facilitaba la toma de decisiones, cuando se trataba, por ejemplo, de recibir con esmero a visitantes notables.

La situación del puerto en Limón era muy diferente. El proyecto ferrocarrilero, iniciado en la década de 1870, bajo la administración de Tomás Guardia Gutiérrez, generaba que las comunicaciones se desplazaran con mayor velocidad. Sin embargo, es preciso decir, que la construcción del ferrocarril al Atlántico en Costa Rica puede haber costado la vida de unas 4000 personas, dadas las difíciles condiciones climáticas de la región (Quesada, 2012). Antes de 1890, año en que se inauguró la línea férrea completa que conecta el Caribe con el valle central costarricense, el movimiento de las cartas, paquetes y sacos de correspondencia se coordinaba tomando en cuenta la recada del vapor, el traslado en vagones ferroviarios hasta la región de Carrillo, que era el destino final de la línea y su posterior envío a San José, tomando caminos y trochas, en ocasiones intransitables.



Diario de Costa Rica 2-8-1885, p.3.
Correo a New York.

Un aviso del *Diario de Costa Rica* (20/09/1885) resulta muy esclarecedor al respecto: "El vapor Alvo de la línea Atlas, actualmente en el Puerto de Limón, saldrá directamente para Nueva York el martes 22 del corriente en la tarde, después de la llegada del tren ordinario de Carrillo. El correo para dicho vapor debe ser despachado de San José el lunes 21 del corriente para alcanzar el tren del martes. Dicho vapor tiene buena acomodación para pasajeros". En este punto es preciso señalar que la Dirección General de Correos contratava constantes avisos en la prensa escrita josefina, advirtiendo del arribo de vapores a Limón, como el *Foxhall*, *Marcomannia*, *Medway*, *Antillas* o el mencionado *Alvo*.

El tiempo de anclado solía ser de cuatro días, período necesario para que personas y productos variados se trasladaran a la capital, vía Carrillo, y, de forma paralela, se recibieran clientes, mercancías y sacos de cartas que tenían como destino los puertos americanos, o bien, las ricas naciones europeas que

captaban el grueso de las exportaciones regionales del café centroamericano y costarricense, en particular.



Diario de Costa Rica 23-1-1886.

Las autoridades locales de correos no dejaban pasar la oportunidad para acentuar las bondades que tenía Puerto Limón, en materia de envío de correspondencia, como “la vía más ligera para los EE.UU. y Europa” (*Diario de Costa Rica*, 20/12/1885). Desde aquí se llegaba con facilidad a Nueva Orleans (*Diario del Comercio*, 13/12/1891), hacia Antillas y América del Sur (*Diario de Costa Rica*, 13/02/1885) o al citado Nueva York y, desde estos puertos, a Europa.

La prensa también brinda valiosa información sobre viajes directos a tierras británicas, como el que se anota a continuación: “Mala Real Inglesa. Vapor directo para Europa. Sin trasbordo. El vapor *DEE* saldrá de Limón el 21 de marzo para Londres. Se recomienda a los exportadores aprovechar esta magnífica oportunidad de enviar su café en el menor tiempo posible y sin ningún transbordo. Para cualquier informe ocurrir a Lyon y Cox” (*La Prensa Libre*, 17/03/1896). Otro ejemplo de esta misma empresa, se publicaba en el siguiente año, como se puede apreciar: “Mala Real Inglesa. El *Medway*, vapor correo de la Mala Real, saldrá de Limón el 26 de enero y llegará a Southampton en 22 días” (*El Heraldo*, 24/01/1897).

En general, este es un momento de febril actividad comercial, visible en constantes anuncios publicitarios que advierten de la presencia regular de vapores con correspondencia de diversa naturaleza. Es válido afirmar que la región caribeña captaba, en esa época, la mayor atención de las autoridades de correo, por un asunto esencial de ubicación estratégica y de presencia de la línea férrea. Aunque, cabe anotar que la región pacífica costarricense tuvo un comportamiento revelador en esta materia en el transcurso del siglo XIX.

El correo vía Puntarenas

Las comunicaciones por la costa oeste fueron las más significativas de Costa Rica durante el largo período colonial y, por lo menos, hasta bien avanzado el siglo XIX. Las tempranas exportaciones de café acentuaron la jerarquía de Puntarenas como el puerto de mayor actividad comercial del país y, por supuesto, como una ruta destacada en el tránsito de correspondencia. Un aviso al público en el *Mentor Costarricense*, denotaba la jerarquía que desde la primera mitad del siglo XIX tenía este puerto para la nación recién constituida: “Por disposición del gobierno del 31 del mes próximo pasado se han establecido dos correos semanales entre esta capital y el Puerto de Puntarenas; debiendo salir de aquí los martes y viernes de cada semana, y de Puntarenas los domingos y miércoles” (02/04/1845: 319). Para este momento la población josefina solo disponía de dos opciones para enviar sus cartas y comunicados al extranjero; ya sea por el puerto de San Juan del Norte, que daba acceso a la amplia cuenca del Caribe y puertos norteamericanos o bien, vía Puntarenas, que comunicaba a la nación con diversos muelles y embarcaderos de la costa pacífica, desde Valparaíso, hasta Acapulco y San Francisco, pasando por atracaderos centroamericanos. En tanto, San Juan del Norte era visitado por vapores ingleses que conectaban islas con territorios continentales, Puntarenas recibía, de forma predominante, veleros y buques costeros, de poco calado.



Carta a los Estados Unidos vía Panamá. La mayoría de las cartas al exterior tomaban esta ruta, no obstante algunas seguían la ruta británica desde Greytown y, por un periodo corto, las cartas a California iban vía San Juan del Sur.

Giana Wayman

En el pacífico costarricense se aprecia el ingreso semanal de correspondencia proveniente de puertos de El Salvador, nación con la cual se tenía un constante intercambio comercial, cuyos orígenes se insertaban

en la época colonial. Anuncios de prensa suscritos por la Administración General de correos de El Salvador, informaban sobre la salida de correspondencia para Costa Rica, Nicaragua y estados de América del Sur, los días jueves de cada semana (*Gaceta del Gobierno de El Salvador*, 29/05/1856: 4). Eventos de este tipo le ofrecen a Puntarenas gran protagonismo como puerto principal del país para entonces.



Carta a El Salvador (*complete folded letter*) escrita en San José el 15 de junio de 1857. De Maurice Lang dirigida al Cónsul francés en La Unión (ES). La carta está escrita en francés. J. S. Bonnefil era uno de los dos enrutadores asentados en Costa Rica. Este es el único sobre conocido con la marca del enrutador.

Giana Wayman

Entre 1860 y 1890, el transporte de la producción cafetalera costarricense a Europa, utilizando vapores anclados en Puntarenas y ferrocarriles panameños, adquirió una creciente relevancia, en una época cuando estaba sin concluir el ferrocarril al Atlántico. Como bien lo anota León: “Este servicio implicaba cargar los vapores en Puntarenas, descargarlos en Panamá, transbordar el café al ferrocarril, que lo llevaba a Aspinwall en el Caribe, y embarcarlo de nuevo en los vapores que lo llevaban a Europa” (237). En este recorrido, el café era acompañado de sacos de correspondencia, que incluía todo tipo de notas bancarias, cartas y comunicaciones oficiales. Aspinwall o Colón (único nombre oficial después de 1890) se constituyó en la zona de paso más fluida del comercio regional, que tenía como destino las naciones ultramarinas. Puntarenas recibió el beneficio de la proximidad con Panamá que, al disponer de un ferrocarril que la cruzaba, agilizaba los contactos entre los océanos Pacífico y Atlántico. Por supuesto, esta situación favoreció las comunicaciones, en tanto los correos tuvieron una ruta más expedita para su trasiego.

Producto del alto volumen de mercancías que se movilizaban en Puntarenas hacia fines del siglo XIX,

las líneas navieras que se desplazaban a lo largo de la costa pacífica del continente americano adquirieron el compromiso de hacer escalas regulares en este puerto, con el objeto de cargar café y otros productos menores de exportación y descargar mercancías importadas, ya fuera de los mercados europeos o de los regionales.

Las líneas navieras que tocaban Puntarenas con regularidad eran cuatro: la norteamericana Pacific Mail Steam Ship Co.; las alemanas Compañía de Vapores Alemanes Cosmos y Hamburgo Pacific Dampfs Cheff Linie y la inglesa Pacific Steam Navigation Co. y Compañía Suramericana. Resulta interesante anotar que “Además, los vapores de estas compañías navieras tenían que transportar gratuitamente la correspondencia de y para Costa Rica” (Román, 2002: 277), de acuerdo con una normativa establecida con ese fin. En este punto se puede apreciar cómo la dinámica comercial tuvo una incidencia directa en el tratamiento dado al tema de las comunicaciones escritas, que fueron adquiriendo una importancia creciente, tanto para autoridades gubernamentales, como para inversionistas vinculados con escenarios del comercio exterior.



Carta certificada de Puntarenas a Panamá, dirigida al Capitán F. Bass, agente de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC).

Pagó, con una estampilla de 50 centavos de los escudos de 1892, la tercera tarifa al exterior (3x10c.) más 15 c. de certificado y 5 c. de acuse de recibo (sellos AR al dorso). Salió de Puntarenas el 18 de enero de 1896 y se recibió en la Agencia Postal de Panamá (Colombia) el 27 del mismo (Colección Díaz).

La situación anterior condujo a que, cada mes, de uno a cinco vapores hicieran recorridos de ida y vuelta a destinos como Panamá, Centro América, Acapulco, San Francisco, Valparaíso, América del Sur, Hamburgo y Londres, con el beneficio de movilizar grandes volúmenes de correspondencia en esos viajes.

Claro ejemplo de esto es el anuncio del arribo de un vapor a Puntarenas, procedente de Acapulco y escalas, con seis sacos de correspondencia. La nave, con un día de anclaje en el pacífico costarricense, zarpó, luego, rumbo a Panamá con dos sacos de correspondencia (*Diario de Costa Rica*, 13/02/1886). Al día siguiente, este medio de prensa anunciaba el ingreso del vapor *Honduras*, procedente de Panamá, con nueve sacos de correspondencia, para salir a la mar, dos días después, con ocho paquetes de correos.

Información de esta naturaleza resulta un valioso insumo para lograr una adecuada aproximación al mundo de las comunicaciones escritas de la época. Sobre este particular, un medio de prensa de fin de siglo publicó un aviso sobre la llegada del vapor norteamericano *San Blas*, procedente de San Francisco, California, con una carga de 1525 bultos de mercadería, con 236 toneladas de peso y 12 sacos de correspondencia (*Diario de Costa Rica*, 31/08/1897). No son escasos los anuncios a cargo de la Administración General de Correos, mediante los cuales se informaba sobre la hora de cierre para el envío de correspondencia para Centro América, vía Puntarenas (*El Heraldo de Costa Rica*, 09/03/1893), o bien, comunicados sobre la partida de correos hacia América del Sur y Antillas, vía Colón, saliendo del puerto de Puntarenas (*Diario de Costa Rica*, 26/12/1897).

Anuncios de recepción y traslados de correspondencia, por medio de vapores que anclaban en Puntarenas, son frecuentes en los periódicos, y sobresalen destinos como Nicaragua, El Salvador, Guatemala, México y California (*El Heraldo*, 20/01/1897) de las comunicaciones oficiales y privadas desde Costa Rica. A pesar de ser Limón el puerto de mayor categoría comercial para estas fechas, las comunicaciones por el sector pacífico no dejaban de tener su impacto.

En este contexto, hacia mediados de la década de 1880, en la prensa se presentaba una dura queja contra la Dirección de Correos, por lo que se consideraba un cobro abusivo por correspondencia enviada a Guatemala: “¿Por qué el franqueo para Guatemala se cobra como para los países extranjeros? ¿Qué ley ha derogado el acuerdo que para honra de la Administración del General Fernández estableció igual porte para Centro América que para el interior del país? No tenemos ninguna noticia de que el Ministerio respectivo haya dado (sic) disposición sobre el particular, puesto que no está publicada y a nuestro modo de entender a él corresponde la modificación de las tarifas establecidas, mientras la Administración de Correos dependa, como hoy depende, de dicho Ministerio” (*Diario de Costa Rica*, 02/05/1885).

Al lado de este tipo de denuncias por temas de pagos por franqueo a la región centroamericana, algunos periódicos destacaban el acierto de darle regularidad semanal al envío de correo entre San Bernardo de Talamanca y Old Harbour (*Diario del Comercio*, 27/07/1892); o bien, la sustancial decisión de la administración al implementar nuevas rutas de distribución de correo a poblaciones como San Sebastián, Alajuelita, Uruca y San Antonio de Belén (*La Gaceta. Diario Oficial*, junio de 1885), así como a Matina, en el Caribe (*El Heraldo de Costa Rica*, 24/06/1896); Zarcero y San Carlos en la zona norte (*La Prensa Libre*, 28/03/1897) o Bebedero, en la región de Guanacaste (*La Prensa Libre*, 21/05/1897).

Aplaudimos el acuerdo por el cual se autoriza al Sr. Admor. Gral. de Correos para nombrar administradores en las poblaciones de Atenas, San Mateo, Esparta, Grecia y San Ramón.
 Los funcionarios á cuyo cargo ha estado el despacho de correos en aquellos lugares, tienen bastante trabajo con las solas obligaciones de sus empleos.
 Deseamos que el señor Escalante continúe esforzándose por mejorar cada vez más el ramo que tan acertadamente dirige.

Diario de Costa Rica 6-3-1885, p.2.
 Nuevas sedes de correos.

CORREO.
 Desde el primero del corriente mes, se estableció un correo á San Sebastián y Alajuelita, que saldrá de esta ciudad los lunes y los jueves á las 9 a. m., y otro para la Uruca y caseríos hasta San Antonio de Belén, que saldrá todos los viernes á la misma hora.
 Dirección General de Correos.—
 San José, junio 2 de 1885.
 M. G. ESCALANTE.

La Gaceta. Diario Oficial, junio de 1885. Nuevas sedes de correos.

Iniciativas para abrir rutas de entrega de correspondencia o la designación de administradores de correos en poblaciones distantes de la ciudad capital, como las señaladas líneas atrás, son sintomáticas de la expansión que estaba experimentando el sistema de correos en Costa Rica. Se aprecia, en este sentido, un crecimiento en dos direcciones; hacia el

el exterior, en primer lugar, por medio de los puertos del Atlántico y el Pacífico, para llegar con regularidad a ciudades y países con fuertes lazos comerciales y, en segunda instancia, hacia villas y poblaciones nucleadas, ajenas al Valle Central, con requerimientos de servicios como seguridad, educación y correos.

Entre los atisbos de la modernidad y la presencia de un mundo rural, los correos formaron parte fundamental de las redes de comunicación que comenzaban a articularse en una Costa Rica que miraba con expectación el ingreso al nuevo milenio.

Fuentes

Diario del Comercio, 13/12/1891.
Diario del Comercio, 27/07/1892.
Diario de Costa Rica, 13/02/1885.
Diario de Costa Rica, 02/05/1885.
Diario de Costa Rica, 20/09/1885.
Diario de Costa Rica, 20/12/1885.
Diario de Costa Rica, 13/02/1886.
Diario de Costa Rica, 11/08/1897.
Diario de Costa Rica, 19/09/1897.
Diario de Costa Rica, 21/09/1897.
Diario de Costa Rica, 31/08/1897.
Diario de Costa Rica, 26/12/1897.
El Heraldo de Costa Rica, 09/03/1893.
El Heraldo de Costa Rica, 17/04/1896.
El Heraldo de Costa Rica, 24/06/1896.
El Heraldo de Costa Rica, 16/01/1897.
El Heraldo de Costa Rica, 20/01/1897.

El Heraldo de Costa Rica, 24/01/1897.
El Constitucional. República de El Salvador, 25/02/1869.
Gaceta del Gobierno de El Salvador, 29/05/1856.
La Gaceta. Diario Oficial de Costa Rica, junio de 1885.
La Prensa Libre, 17/03/1896.
La Prensa Libre, 28/03/1897.
La Prensa Libre, 21/05/1896.
Mentor Costarricense, 02/04/1845.
Mentor Costarricense, 14/06/1845.

Referencias bibliográficas

Herrera, Miguel Ángel. (2001). "Gentes de mar. Marineros y comerciantes en el Pacífico Central Mesoamericano 1830-1860". *Revista de Historia*. No. 43. San José: EUCR.

Sáenz, Jorge León. (2003). *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica 1821-1900*. San José: EUCR.

Ramírez, Sergio. (2001). "Inicios de la Marina Mercante en Chile: 1800-1870". *Revista de Historia*. No. 43. San José: EUCR.

Quesada, Rodrigo. (2012). *América Latina 1810-2010*. El legado de los imperios. San José: EUNED.

Quesada, Rodrigo. (2013). *Keith en Centroamérica. Imperios y empresarios en el Siglo XIX*. San José: EUNED.

Román, Ana Cecilia. (2001). "Costa Rica: movimiento marítimo y líneas navieras en el Puerto de Puntarenas 1883-1930". *Revista de Historia*. No. 43. San José: EUCR.

Zeledón, Elías. (2016). Editor. *Carl Scherzer - Moritz Wagner. La República de Costa Rica en Centro América*. Tomo I. San José: EUNED.



BISECT OF SCOTT 9a

por Giana Wayman

traducción y adaptación de Luis Fernando Díaz

Recently a friend sent me a small group of first issue items asking which if any were genuine. Several were and that included a surprise. A decree of 1872 allowed the post office to permit printed and unsealed letter of under 1 oz. to be sent for 2 cents, using half of a ½ real stamp which was valued at 5 cents.

There are 8 known covers with bisected ½ real stamps used locally or to England. All are clearly unsealed and all with a ½ real second plate stamp. The 7 dated ones are between 1876 and 1879. Bisected stamps however were not prohibited until Dec 4, 1883. A decree of Dec 16, 1880 allowed a charge of 2 cents for local drop rate which probably also applied to printed matter. 2 cents overprints were applied to ½ real

Recientemente, un amigo me envió un pequeño grupo de sellos de la primera emisión y me preguntaba si alguno era genuino. Varios lo son y, además, se incluía una sorpresa. Un decreto de 1872 facultó a la oficina de correos para que los impresos y las cartas sin cerrar de menos de 1 oz. fueran enviados por 2 centavos, usando la mitad de un sello de ½ real que se valoraba en 5 centavos.

Se conocen ocho sobres con estampillas de ½ real bisecadas; son usos locales o fueron dirigidas a Inglaterra. Todos están claramente sin cerrar y todos tienen un sello de ½ real de segunda plancha. Hay siete con fechas entre 1876 y 1879. Sin embargo, los sellos bisecados no se prohibieron sino hasta el 4 de diciembre de 1883. Un decreto del 16 de diciembre de 1880 fijaba una tasa